

**INFORME DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, FOMENTO Y DESARROLLO
RECAÍDO EN EL PROYECTO QUE GARANTIZA LOS DERECHOS DE LOS
PASAJEROS DE TRANSPORTE AÉREO.**

BOLETÍN N° 5158-03-1¹

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Economía, Fomento y Desarrollo pasa a informar el proyecto de ley, de origen en una moción de los Diputados señores **Marcelo Díaz, Francisco Encina, Marco Enríquez-Ominami, Marcos Espinosa, Fidel Espinoza, Carlos Montes, Iván Moreira, Fulvio Rossi y Eugenio Tuma**, en primer trámite constitucional y reglamentario, sin urgencia.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

Modificar las leyes números 18.916 y 19.496, Código Aeronáutico y de protección de los derechos de los consumidores respectivamente, con el propósito de garantizar de mejor forma los derechos de quienes son transportados por líneas aéreas. De este modo, se establece un sistema de información adecuado al pasajero con respecto a sus derechos; se genera un sistema de compensación por denegación de embarque que esté de acuerdo con los criterios seguidos internacionalmente; se salvaguardan los derechos del pasajero en el evento en que sea cambiado de clase, debido a que falte espacio en la clase en cual primitivamente debía viajar, impidiendo cobro suplementario alguno y, por último, se establecen compensaciones para los viajeros en caso de existir un retraso que pueda ser considerado de gran envergadura.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

Tiene rango de norma orgánica constitucional el artículo 133 quinquies, incorporado al texto del proyecto al aprobarse una indicación del Diputado señor Díaz, don Marcelo, por cuanto modifica la ley Orgánica Constitucional que determina la organización y atribuciones de los tribunales, conforme lo exige el artículo 77, inciso segundo, de la Constitución Política de la República de Chile.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

No requiere de dicho trámite.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO, EN GENERAL, POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA **HERRERA** Y LOS DIPUTADOS SEÑORES **ARENAS, DÍAZ, DON MARCELO, JARPA, JIMÉNEZ, MULET, ORTIZ, TUMA Y VALLESPÍN** (APROBADO 9 X 0).

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR MARCELO DÍAZ DÍAZ.

¹ La tramitación completa de esta moción se encuentra disponible en la página web de la Cámara de Diputados: <http://sil.congreso.cl/pags/index.html>

Se hace presente que se ofició a la Excma. Corte Suprema requiriendo un pronunciamiento respecto de la norma de carácter orgánico constitucional, al tenor de lo dispuesto en el artículo 77 de la Constitución Política y 16 de la ley N°18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional

La Comisión contó con la asistencia y colaboración de los señores **José Roa**, Director Nacional del Servicio Nacional del Consumidor (SERNAC); **Lorenzo Sepúlveda y Francisco Costa**, Director de Seguridad Operacional y Fiscal de la Dirección de Aeronáutica Civil, respectivamente; **Andrés Tagle**, Ingeniero Comercial de la Pontificia Universidad Católica; **Jorge Frei**, Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil, **Rodrigo Hananías**, Gerente de la Asociación Chilena de Aerolíneas (ACHILA); doña **Heather Macdonald**, representante de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA); doña **Raquel Galarza y José Miguel Bambach**, representantes de la Línea Aérea Nacional (LAN), y **Carlos Rubio**, asesor jurídico del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

II.- ANTECEDENTES.

Señalan los autores de la Iniciativa que resulta evidente que la legislación en materia de regulación de derechos de los pasajeros de transporte aéreo es insuficiente para resguardar debidamente los intereses de quienes viajan a través de este medio de transporte. Desde la creación de la normativa que regula la actividad a la fecha, el mercado del transporte de pasajeros se ha incrementado en cientos de veces, permitiendo que un mayor número de personas tengan acceso a éste. A su vez, también ha traído consigo la incorporación de nuevas empresas que prestan el servicio de transporte aéreo.

Indican que en la actualidad la única normativa legal que se encuentra en vigor y que es relativa a los derechos de los pasajeros en transporte aéreo, es la que se encuentra contenida en el Código Aeronáutico², la cual, además de ser exigua, es poco protectora de los derechos de quienes utilizan este medio de transporte.

Esta falta de protección se evidencia incluso en la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores que, en materia de venta de sobre cupos, excluye expresamente, en su artículo 23 inciso final³, el transporte aéreo de su regulación.

Agregan que, asimismo, en el caso de los derechos de los pasajeros que se establecen en el Código Aeronáutico, se regula solamente el derecho a indemnización del pasajero que tuviese un espacio previamente confirmado. Esta situación se encuentra regulada por el artículo 133 del Código. Existiendo en este caso un reglamento para el mencionado artículo,

² Ley N° 18.916, que aprueba el Código Aeronáutico, publicada en el Diario Oficial el 08 de febrero de 1990.

³ "Serán sancionados con multa de cien a trescientas unidades tributarias mensuales, los organizadores de espectáculos públicos, incluidos los artísticos y deportivos, que pongan en venta una cantidad de localidades que supere la capacidad del respectivo recinto. Igual sanción se aplicará a la venta de sobrecupos en los servicios de transporte de pasajeros, *con excepción del transporte aéreo*." Esto, sin perjuicio de las normas del Código Aeronáutico sobre denegación de embarque.

este es el Decreto 113 del Ministerio Transporte y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial con fecha 7 de julio de 2000, en el cual se establece la forma de hacer efectivos dichos derechos.

Señalan que menos posibilidades tienen los pasajeros de hacer valer sus derechos si se toma en cuenta que la ley del consumidor obliga a demandar al intermediario no pudiendo demandarse directamente al prestador del servicio, en este caso la línea aérea.

Precisan, en relación con el derecho comparado, que esta materia es regulada sustancialmente por tratados internacionales, como, por ejemplo, la regulación que al respecto tiene la Unión Europea, específicamente el Reglamento (CE) N° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de febrero de 2004, en el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, la que ha sido calificada como una de las más avanzadas y protectoras de los pasajeros en el concierto mundial.

Se ha tenido presente, agregan, acuerdos internacionales existentes sobre esta materia. Especialmente, el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, Relativo a la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional y el Protocolo que lo modifica de fecha 28 de Septiembre de 1955, publicados en el Diario Oficial el día 13 de Agosto de 1979, así como el Convenio de Montreal de 1999.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

Consta de dos artículos.

El primero, a través de 6 números, modifica el Código Aeronáutico:

Por el N° 1, se agrega un artículo 131 bis, que impone la obligación al transportista aéreo de, además, informar a cada pasajero los derechos que le asisten en los casos de cancelación o retraso del vuelo, cuando éste sea superior al permitido.

Por el N° 2, se incorpora un artículo 132 bis, que hace obligatoria una compensación a los pasajeros si el transportista aéreo no cumple con la obligación establecida en este título, a menos que pruebe que la cancelación o retraso, se produzca debido a circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

Por el N° 3, se modifica su artículo 133, agregando ciertas medidas que deberá adoptar el transportista cuando prevea que tendrá que denegar el embarque a un vuelo. Así, deberá pedir se presenten voluntarios dispuestos a renunciar a su reserva, a cambio de beneficios que se acuerden entre las partes, teniendo éstos además derecho a la compensación establecida en el reglamento, y si los voluntarios no fuesen suficientes para que los restantes pasajeros con reserva se embarquen, el transportista podrá denegar el embarque a pasajeros aun contra su voluntad, caso en el que deberá compensar inmediatamente a dichos pasajeros, en relación con los kilómetros de vuelo.

Por el N° 4 se añade un artículo 133 bis, que señala que en los casos contemplados en el artículo 133, el transportista aéreo estará exento de responsabilidad, cumpliendo determinados requisitos.

Por el N° 5, se agrega un artículo 133 ter, que establece que en caso que el transportista aéreo acomode a un pasajero en una clase superior por la cual el pasajero había pagado, y esto se deba a cualquier causa ajena a al voluntad del pasajero, como, por ejemplo, la falta de espacio en la clase primitiva, no podrá exigir pago suplementario.

Por el N° 6, se incorpora un artículo 133 quáter, que señala qué debe entenderse por retraso aéreo y cómo debe compensarse al pasajero por aquello.

El segundo artículo, sustituye el artículo 43 de la ley N° 19.496, y obliga al consumidor a accionar en contra del prestador del servicio y, en su caso, en contra del intermediario, cuando se trate de incumplimiento de obligaciones contractuales, estableciendo que existe responsabilidad solidaria, cuando la responsabilidad recaiga en ambos.

III. - INTERVENCIONES

El Director del Servicio Nacional del Consumidor, don **JOSÉ ROA**, expresó que no es extraño constatar que los consumidores sufren retrasos, suspensiones, fusiones de vuelos, que nunca son de responsabilidad de la empresa al aparecer justificados por tema de seguridad. En los hechos, dijo, nadie califica la veracidad de la causal invocada para dichas suspensiones, retrasos o fusiones. Para cuestionarla, hoy se requiere accionar ante los tribunales de justicia.

La aplicación práctica de los derechos declarados para los consumidores está entregada a la información efectiva, veraz y oportuna que proporciona la industria en el *counter* o en las instancias de contacto con el consumidor y al ejercicio efectivo del reclamo por parte del consumidor, que enfrenta severos costos de transacción que desincentivan el ejercicio de los derechos.

Actualmente existen otros proyectos en discusión, que es necesario considerar para apuntar a una legislación armónica. La Junta de Aeronáutica Civil (JAC) se encuentra comprometida en el proceso de mejora institucional y ha expresado su disposición a presentar una indicación sustitutiva que apunte a resolver los problemas que el proyecto pretende abordar.

La ley de protección de los derechos de los consumidores (LPC) recibe en esta materia aplicación supletoria, según lo dispuesto en el artículo 2 bis. Por tanto, se aplica en forma directa cada vez que la legislación especial no regula en forma específica una materia, en el caso de los intereses colectivos y difusos de los consumidores y en materia indemnizatoria cuando no existe un procedimiento especial.

Es necesario que se asegure en términos prácticos un canal expedito para que los consumidores reciban información de manera veraz y oportuna, y que la información que reciban les permita reducir los costos y molestias que los cambios pueden producir. También los costos que implica para el consumidor la falta de cumplimiento por parte de la empresa deben ser compensados a través de un mecanismo eficiente que haga efectivo el ejercicio de los derechos.

En atención a lo anterior, la propuesta del Servicio contempla lo siguiente:

Automaticidad: las compensaciones deben entregarse de manera automática, una vez verificado el hecho, sin que sea necesario enfrentar un procedimiento.

Universalidad: todos los consumidores afectados deben recibir compensación, considerados como un colectivo afectado.

Calificación de las causales de suspensión o retraso: las causales que pueden dar lugar a la suspensión o retraso, sin perjuicio de la compensación indicada, deben ser restringidas y calificadas

Información por parte de la empresa: la empresa debe mantener en todo momento canales de información adecuada a los consumidores

Incentivos para el reclamo y la información de la empresa respecto de la aplicación práctica. Debe establecerse un mecanismo que incentive el ejercicio de los derechos, vinculando al reclamo, por ejemplo una compensación mayor.

Regla intermediación: opinión negativa. Quienes contratan directamente con el consumidor son los encargados de responder, sin perjuicio de las eventuales responsabilidades solidarias que puedan existir.

Otras medidas que acompañan:

Convenio SERNAC JAC para facilitar el ejercicio del reclamo; Generación de información comparativa para facilitar la elección de los consumidores; Análisis discriminación de precios.

Perspectivas: Libre competencia: bienestar del consumidor desde libre competencia; Protección al consumidor: arbitrariedad de la discriminación.

Análisis: In abstracto: no existen reglas generales.

In concreto: debe hacerse caso a caso.

El Director de Seguridad Operacional de la Dirección de Aeronáutica Civil, don **LORENZO SEPÚLVEDA**, precisó que su servicio concuerda plenamente con la necesidad de proteger en mejor forma los derechos de los pasajeros y usuarios del transporte aéreo, en virtud de su contrato de transporte, especialmente teniendo en consideración el aumento sostenido de la actividad aérea en el país.

Relató que la función de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en conformidad a lo establecido en su ley orgánica, consiste principalmente en regular y fiscalizar la aviación civil, con miras a garantizar la seguridad de la aeronavegación en el país. Sin embargo, en este caso, por tratarse la modificación al Código Aeronáutico de un tema de especial relevancia para los derechos y obligaciones de las partes involucradas en la actividad aérea, opinó que en términos generales el proyecto no aporta un cambio significativo a lo actualmente vigente, debido a que -en la práctica- lo que hace, es otorgar rango legal a lo que hoy está considerado a nivel de reglamento y además repetir algunos aspectos ya considerados en este mismo Código. Lo anterior se demuestra con lo siguiente:

En efecto, dijo, el artículo 131 bis propuesto, junto con disponer la obligación del transportista aéreo de informar a cada pasajero sus derechos frente a cancelación o retraso del vuelo, obliga a las líneas aéreas a tener a disposición de los pasajeros folletos informativos de dichos derechos, en un lugar visible de las oficinas de ventas de pasajes y mostradores de

aeropuertos. Esta disposición ya está contemplada en el artículo 2° del reglamento (Decreto 113 / 2000).

El artículo 132 bis propuesto, establece una exención de responsabilidad por “circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables”. Dicho concepto ya se encuentra contemplado en el artículo 127 del mismo Código., como razones de fuerza mayor, pero redactado con otros términos.

El artículo 133 quáter propuesto establece “compensaciones” consideradas actualmente en el artículo 1° del reglamento antes mencionado, incluso en esta última norma se considera una prestación más.

Por otra parte, sostuvo, es necesario señalar que la terminología utilizada en la redacción del proyecto, no es concordante con la utilizada en el mismo Código Aeronáutico ya que al referirse a determinados conceptos los utiliza en un sentido distinto. Lo anterior se demuestra, entre otros, con lo siguiente: La denegación de embarque en el Código se entiende como el concepto de impedir el embarque de un pasajero por razones distintas a la falta de cupo, como se refiere el proyecto. Para el caso de sobreventa de pasajes actualmente el Código utiliza el término de “no embarque” y en la modificación esta situación la denomina “denegación del embarque”. Este último término, el Código actual lo utiliza para referirse a un pasajero que teniendo el vuelo confirmado y que el avión tenga disponibilidad, se le deniega el embarque por otras razones. (ejemplo: un pasajero que se presente en estado de ebriedad).

Por tanto, es altamente conveniente utilizar la misma terminología para referirse a un mismo tema, para no crear dificultades de interpretación posterior.

En los considerandos del proyecto se contempla lo siguiente: “establecer compensaciones para los viajeros en caso de existir un retraso de gran envergadura”. Sin embargo, no define qué se entenderá por retraso de gran envergadura y tampoco se establecen compensaciones, a no ser las prestaciones que están obligadas las empresas aéreas, ya consideradas en el reglamento Decreto 113 / 2000.

En relación con lo establecido en el artículo 132 bis, estimó que dicha disposición debiera eliminarse, dado que ya se encuentra contemplada en el artículo 127 de mismo Código, sin perjuicio de mejorar este último artículo, para precisar el ámbito y alcance de lo que se entenderá por fuerza mayor para la actividad aeronáutica y quién será el organismo público que determinará finalmente esta situación.

El artículo 133 bis, establece diferentes circunstancias de exención de responsabilidad del transportador con diferencias muy sutiles entre ellas (una hora), lo que hará bastante engorrosa la determinación de los hechos. Además esta norma, dijo, es poco aplicable a la realidad geográfica y de conectividad de Chile, en comparación de otras regiones del mundo con mejores disponibilidad de frecuencias, como podría ser el caso europeo.

Con respecto a los montos establecidos para las compensaciones por cancelaciones de los vuelos, es necesario analizar el impacto económico que podría producirse ante un eventual aumento de tarifas, ya que lo más probable es que los operadores aéreos se van a proteger para enfrentar estas situaciones. Del mismo modo, el monto de estas compensaciones, deberían tener una proporcionalidad con el valor del pasaje y teniendo en cuenta la realidad económica del país, ya que los valores no deberían ser comparables con la realidad europea.

Teniendo en consideración que el proyecto de modificación tiene por propósito proteger los derechos de los pasajeros, el establecimiento de compensaciones que impliquen un aumento significativamente en el valor de las tarifas de los pasajes podría producir efecto contrario al deseado.

Es importante considerar que la aplicación del Código Aeronáutico no es sólo respecto de las empresas aéreas de transporte público de aviones grandes (*Lan*, *Sky* y *Air Comet*), sino que a un universo mucho mayor, compuesto por pequeñas empresas de transporte de pasajeros que operan en el límite de la rentabilidad y que al imponerles exigencias como las contempladas en el proyecto, podría afectar la conectividad de ciertas regiones, especialmente donde otros medios de transporte no operan. Esta situación podría ser aún más grave, por el hecho que algunos operadores, especialmente los más pequeños, con el propósito de evitar las compensaciones contempladas en el proyecto, se vean tentados a realizar vuelos a cualquier evento, afectando incluso la seguridad del mismo.

El Ingeniero Comercial de la Pontificia Universidad Católica de Chile, don **ANDRÉS TAGLE**, expresó que comenzó a observar la variabilidad y falta de transparencia del sistema de tarifas de Lan en sus vuelos dentro de Chile, así como el conjunto de normas asociadas, muchas de ellas absurdas. Que, por tanto, decidió efectuar un estudio formal sobre el sistema de tarifas de Lan y de sus competidores nacionales, con algunas comparaciones de lo que sucede en otros países, sobre la base de las tarifas que se pueden cotizar por Internet en las diferentes páginas *web* de cada aerolínea. Los resultados de esta investigación así como sus conclusiones se detallan a continuación.

Metodología.

Se procedió a cotizar tarifas nacionales por las páginas *web* de Lan y de sus competidores nacionales en dos oportunidades. La primera el 29 de marzo, para vuelos que se efectuarían 7 semanas después, esto es, entre el 17 al 20 de mayo. Se cotizó vuelos que partían todos el día 17 de mayo, con regreso en el mismo día 17 y en los días siguientes. La segunda oportunidad fue el 11 de junio, donde se cotizó vuelos que se efectuarían 6 semanas después, esto es entre el 24 al 29 de julio, se cotizó vuelos que partían todos el día 24 de julio con regreso en el mismo día 24 y en los días siguientes. El estudio se hizo para 4 tramos de vuelos nacionales: Santiago-La Serena, Santiago-Antofagasta, Santiago-Concepción y Santiago-Puerto Montt.

Respecto de los horarios se trató de elegir el mismo horario temprano en la mañana para el tramo de ida y uno en la tarde para los tramos de regreso, sin embargo se ajustaron dichos horarios en algunos casos, especialmente el del vuelo de regreso, para mostrar la tarifa más barata de la combinaciones ofrecidas dentro cada día por las aerolíneas.

Adicionalmente para efectos de comparar con la estructura tarifaria de vuelos en mercados más competitivos, se cotizó tanto para Lan como para Aerolíneas Argentinas, vuelos para el tramo Santiago-Buenos Aires, elegido por su gran movimiento y fuerte demanda. También se cotizó el tramo Buenos Aires-Córdoba para ambas aerolíneas.

También para efectos de comparar la estructura tarifaria se cotizó vuelos internos en Argentina, USA y España.

Contexto a la fecha de estudio.

Las cotizaciones de la primera oportunidad, 29 de marzo de 2007, se hicieron después del verano, pocos días después de que Lan lanzó una agresiva campaña, donde con gran despliegue publicitario anunciaba tarifas muy rebajadas indicando sus precios. La de la segunda oportunidad, 11

de junio de 2007, se hicieron en un contexto donde *Sky Airline* había imitado a Lan parcialmente en cuanto a la promoción de tarifas rebajadas, pero con un muy pobre despliegue publicitario.

Resultados Tramo Santiago-La Serena

Tramo Santiago-La Serena ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor \$ (1)	Veces valor más barato
	Día	Hora	Día	Hora		
LAN	17-may	10:50	17-may	21:05	146.900	4,9
LAN	17-may	10:50	18-may	20:30	92.900	3,1
LAN	17-may	10:50	19-may	20:30	92.900	3,1
LAN	17-may	10:50	20-may	20:30	29.900	1,0
Aerolíneas del Sur	No vuela a La Serena					
SKY Airline	No vuela a La Serena					
(1): Valores cotizados el día 29 de Marzo 2007 en sistema internet de cada Línea. Valor no incluye tasas e impuestos.						

Tramo Santiago-La Serena ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor \$ (1)	Veces valor más barato
	Día	Hora	Día	Hora		
LAN	24-jul	10:50	24-jul	20:30	146.900	4,9
LAN	24-jul	10:50	25-jul	20:30	92.900	3,1
LAN	24-jul	10:50	26-jul	20:55	92.900	3,1
LAN	24-jul	10:50	27-jul	20:30	88.400	3,0
LAN	24-jul	10:50	28-jul	20:30	29.900	1,0
LAN	24-jul	10:50	29-jul	12:20	29.900	1,0
Aerolíneas del Sur	No vuela a La Serena					
SKY Airline	No vuela a La Serena					
(1): Valores cotizados el día 11 de Junio 2007 en sistema internet de cada Línea. Valor no incluye tasas e impuestos.						

Resultados Tramo

Tramo Santiago-Antofagasta ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor \$ (1)	Veces valor más barato
	Día	Hora	Día	Hora		
LAN	17-may	8:40	17-may	20:00	271.900	4,5
LAN	17-may	8:40	18-may	20:00	189.900	3,2
LAN	17-may	8:40	19-may	20:00	189.900	3,2
LAN	17-may	8:40	20-may	20:00	59.900	1,0
Aerolíneas del Sur	17-may	7:30	17-may	20:10	104.350	1,03
Aerolíneas del Sur	17-may	7:30	18-may	20:10	104.350	1,03
Aerolíneas del Sur	17-may	7:30	19-may	19:45	101.400	1,00
Aerolíneas del Sur	17-may	7:30	20-may	19:45	101.400	1,00
SKY Airline (2)	17-may	7:20	17-may	19:30	132.800	1,4
SKY Airline (2)	17-may	7:20	18-may	16:15	95.800	1,0
SKY Airline (2)	17-may	7:20	19-may	16:15	95.800	1,0
SKY Airline (2)	17-may	7:20	20-may	16:15	95.800	1,0
(1): Valores cotizados el día 29 de Marzo 2007 en sistema internet de cada Línea. Valor no incluye tasas e impuestos. (2): Valor incluye \$ 10.000 por combustible.						

Tramo Santiago-Antofagasta ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor \$ (1)	Veces valor más barato
	Día	Hora	Día	Hora		
LAN	24-jul	8:00	24-jul	20:15	276.900	4,3
LAN	24-jul	8:00	25-jul	20:15	194.900	3,0
LAN	24-jul	8:00	26-jul	20:00	194.900	3,0
LAN	24-jul	8:00	27-jul	20:15	119.900	1,8
LAN	24-jul	8:00	28-jul	12:10	75.400	1,2
LAN	24-jul	8:00	29-jul	19:30	64.900	1,0
Aerolíneas del Sur	24-jul	7:30	24-jul	20:10	95.80	

Tramo Santiago-Concepción ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor \$ (1)	Veces valor más barato
	Día	Hora	Día	Hora		
LAN	17-may	8:30	17-may	19:20	152.900	4,4
LAN	17-may	8:30	18-may	20:30	106.900	3,1
LAN	17-may	8:30	19-may	19:20	106.900	3,1
LAN	17-may	12:50	20-may	18:50	34.900	1,0
Aerolíneas del Sur	No vuela a Concepción					
SKY Airline (2)	17-may	7:40	17-may	20:20	83.800	1,4
SKY Airline (2)	17-may	7:40	18-may	20:20	83.800	1,4
SKY Airline (2)	17-may	7:40	19-may	17:45	83.800	1,4
SKY Airline (2)	17-may	7:40	20-may	18:10	59.800	1,0
(1): Valores cotizados el día 29 de Marzo 2007 en sistema internet de cada Línea. Valor no incluye tasas e impuestos. (2): Valor incluye \$ 10.000 por combustible.						

Tramo Santiago-Concepción ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor \$ (1)	Veces valor más barato
	Día	Hora	Día	Hora		
LAN	24-jul	7:45	24-jul	20:10	157.900	4,0
LAN	24-jul	7:45	25-jul	20:30	111.900	2,8
LAN	24-jul	7:45	26-jul	20:10	111.900	2,8
LAN	24-jul	7:45	27-jul	20:10	69.900	1,8
LAN	24-jul	7:15	28-jul	18:50	39.900	1,0
LAN	24-jul	7:15	29-jul	18:15	39.900	1,0
Aerolíneas del Sur	No vuela a Concepción					
SKY Airline (2)	24-jul	7:40	24-jul	20:20	73.800	1,9
SKY Airline (2)	24-jul	7:40	25			

Tramo Santiago-Puerto Montt ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor \$ (1)	Veces valor más barato
	Día	Hora	Día	Hora		
LAN	17-may	8:10	17-may	19:55	218.900	4,9
LAN	17-may	8:10	18-may	19:55	161.900	3,6
LAN	17-may	8:10	19-may	15:00	161.900	3,6
LAN	17-may	8:10	20-may	18:40	44.900	1,0
Aerolíneas del Sur	17-may	8:00	17-may	20:20	83.858	1,0
Aerolíneas del Sur	17-may	8:00	18-may	20:20	120.900	1,4
Aerolíneas del Sur	17-may	8:00	19-may	19:30	106.900	1,3
Aerolíneas del Sur	17-may	8:00	20-may	14:00	149.150	1,8
SKY Airline (2)	17-may	9:15	17-may	18:30	85.800	1,0
SKY Airline (2)	17-may	9:15	18-may	17:25	85.800	1,0
SKY Airline (2)	17-may	9:15	19-may	18:30	85.800	1,0
SKY Airline (2)	17-may	9:15	20-may	17:15	85.800	1,0
(1): Valores cotizados el día 29 de Marzo 2007 en sistema internet de cada Línea. Valor no incluye tasas e impuestos. (2): Valor incluye \$ 10.000 por combustible.						

Tramo Santiago-Puerto Montt ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor \$ (1)	Veces valor más barato
	Día	Hora	Día	Hora		
LAN	24-jul	7:10	24-jul	18:20	223.900	4,1
LAN	24-jul	7:10	25-jul	18:20	166.900	3,0
LAN	24-jul	7:10	26-jul	18:20	166.900	3,0
LAN	24-jul	7:10	27-jul	18:20	96.900	1,8
LAN	24-jul	7:10	28-jul	13:50	54.900	1,0
LAN	24-jul	7:10	29-jul	13:30	54.900	1,0
Aerolíneas del Sur	24-jul	8:00	24-jul	20:20	85.500	1,0

Gran Variabilidad en Tarifas de Lan.

Los resultados demuestran que las tarifas de Lan tienen una gran variabilidad. Son extremadamente caras si el viaje de regreso es en el mismo día, al compararla tanto respecto de la competencia, como del promedio de las otras tarifas de Lan para el mismo tramo. Van disminuyendo de valor si el regreso es al día siguiente, al tercer día de la partida, al cuarto día o cuando el pasajero pernocta la noche de un sábado en el lugar de destino.

Un pasaje ida y vuelta de Santiago a La Serena para un vuelo que se inicia el jueves 17 de mayo por Lan, varía desde una tarifa de \$ 146.900 si se regresa el mismo día, hasta \$ 29.900 si se regresa el domingo 20, con una diferencia de un 391%. En el caso de Santiago-Antofagasta varía desde \$ 271.900 a \$ 59.900 con una diferencia del 353%. En el caso de Santiago-Concepción varía desde \$ 152.900 a \$ 34.900, con una diferencia del 338%. En el caso de Santiago-Puerto Montt los precios varían desde 218.900 a \$ 49.900 con una diferencia del 338%. Algo similar ocurre en los precios cotizados el 11 de junio respecto de vuelos que se inician el 24 de Julio.

Una persona que quiere regresar el mismo día, llega a pagar entre 4,9 a 4,1 veces más que otra que pernocta 3 ó 4 noches o la noche de un sábado en el lugar de destino.

Lan mantiene 4 tipos de tarifas según su nivel de flexibilidad:

Tipos de tarifas de Lan Chile jun-07				
	Full Flexible	Flexible	Economy	Promotional
Horas para comprar tiket despues de la reserva	48 horas	48 horas	24 horas	0 horas
Estadía mínima	sin mínimo	1 noche	3 noches o noche del sábado	4 noches o noche del sábado
Devolución antes del día de la partida (1° tramo)	permite	permite con multa \$ 20.000	no permite	no permite
Devolución antes de la salida del vuelo (1° tramo)	permite	permite con multa \$ 40.000	no permite	no permite
Devolución por tramo antes del día del vuelo	permite con multa \$ 20.000	permite con multa \$ 20.000	no permite	no permite
Devolución por tramo antes de la salidad del tramo	permite con multa \$ 20.000	permite con multa \$ 40.000	no permite	no permite
Cambios (1)	permite con multa \$ 20.000	permite con multa \$ 40.000	no permite	no permite
(1) La información sobre cambio es contradictoria entre lo que aparece en la cotización respecto del documento "restricciones a la tarifa".				

Llama la atención que las que se denominan tarifas Full Flexible y Flexible, son en realidad bien poco flexibles, requieren emitir el ticket dos días después de la reserva, y tienen multas en caso de cambios, sólo tendría una flexibilidad relativa en materia de devoluciones. Si bien podemos reconocer que estos factores podrían influir sobre la demanda por pasajes, al tener que mantener reservas por vuelos que podrían no usarse, cuesta creer que justifiquen un efecto en la tarifa de más 4 veces respecto de las no flexibles. Pero sin duda el factor más diferenciador de este esquema de tarifas, es el tiempo de estadía en el lugar de destino, factor que nada tiene que ver con los costos o con la demanda por pasajes. También llama la atención que Lan no ofrece a la venta la combinación de pasajes no flexibles, esto es con emisión inmediata, sin cambios ni devoluciones, pero sin mínimo de estadía. Esto último demuestra que aparte de la estadía mínima los demás factores son más bien cosméticos en el sistema tarifario de Lan.

Discriminación arbitraria.

Evidentemente, las noches que el pasajero puede o no pernoctar en el lugar de destino, no tienen ninguna relación con los costos del servicio aéreo, que puedan justificar diferencia en las tarifas de la magnitud observada. Tampoco se justifica por razones de demanda, ya que como se puede ver, resulta incluso más barato regresar el domingo que es un día en general mucho más demandado que el sábado.

La conclusión es obvia. Lan hace diferencias arbitrarias e injustificadas en sus tarifas.

Lo que Lan en realidad pretende es discriminar arbitrariamente a sus pasajeros según el motivo del viaje o de quién lo paga. Lan busca diferenciar los precios entre dos grupos diferentes de clientes con comportamientos distintos.

El primer grupo, lo conforman clientes que viajan por negocio o pagados por las empresas. Sus viajes son muy cortos, regresan el mismo día o al día siguiente, viajan durante la semana. Estos son clientes poco sensibles al cambio de precio (demanda inelástica), si el precio aumenta igual lo pagan, ya que el motivo del viaje normalmente lo justifica, al contrario, si el precio disminuye, no aumenta necesariamente su demanda por más viajes. Para este grupo Lan es en algunos casos monopolio. En otros es sin duda la línea que tiene una amplia oferta de horarios que da facilidades en viajes por el día. Es la que tiene mayor seguridad en la realización de sus vuelos, ya que cuenta con la mayor flota de aviones, lo que no tienen las líneas nuevas que recién ingresan en el mercado o las chicas.

El segundo grupo, lo conforman clientes que viajan por turismo o de visita a familiares, sus viajes son más largos, generalmente incluyen los fines de semana (noche del sábado), se adaptan a los horarios y son muy sensibles al precio (demanda elástica). Si los pasajes son baratos viajan mucho más, en cambio si son caros, no viajan, o usan alternativas como los buses. Este es el segmento que quieren atacar siempre las nuevas líneas que se inician en el mercado, ya que necesita de una menor inversión porque se puede hacer con una flota más reducida.

El mundo ideal para Lan es mantener su condición monopólica en el primer grupo de clientes, cobrando además precios altos, y poder incursionar en el segundo grupo con precios muy bajos que les permita llenar sus aviones, aumentar la demanda por vuelos, competir con los nuevos operadores impidiéndoles una penetración en el mercado (*Dumping*), y también competir incluso con otras alternativas de transporte como los buses. Esto sólo lo puede hacer, en la medida que pueda discriminar los precios entre los grupos de pasajeros en forma arbitraria, esto es, por factores que nada tienen que ver con los costos o demanda por pasajes.

Pero Lan no utiliza estos factores derechamente, como sería diferenciar el precio entre las compras de personas jurídicas (empresas) de las de personas naturales. Debemos tener en cuenta que en los viajes de negocio o trabajo casi siempre se pide factura a nombre de una entidad para justificar el gasto. Lan entiende que si la diferencia aparece abiertamente arbitraria ante el público, será considerada ilegal, incorrecta o ilegítima y rechazada por la opinión pública y autoridades. Requiere por tanto disfrazarla, en algo que parezca más normal, que pocos entiendan, algo que parezca vinculado al turismo, como es el exigir el requisito de las noches de estadía a los

Otra creativa variante de lo anterior es hacer que uno de los pasajes tenga los tramos en un sentido (Santiago-La Serena) y el otro al revés (La Serena-Santiago), así se tendrían que cancelar los últimos tramos de cada boleto lo que las reglas no podrían impedir. Pero Lan también se las ha arreglado para negar la venta de estos boletos, controlándolo por su sistema computacional mediante el Rut.

De esta forma y con todas estas absurdas reglas, Lan logra finalmente sentar en un mismo avión y en la misma clase, a personas que pagan diferentes precios por el mismo servicio, con diferencias de más de 4 veces.

La Competencia Nacional

En el caso de Aerolíneas del Sur se observa un sistema tarifario completamente distinto al de Lan, sus precios son mucho más parejos en función de los días que dura el viaje. En el caso del tramo Santiago-Antofagasta la variación no pasa de un 15%. En el caso del tramo Santiago-Puerto Montt se observan variaciones cercanas al 80% pero corresponden a vuelos que regresan el día domingo, lo cual se explica por ser un día fuertemente demandado. En sus reglas no aparecen requisitos de estadía mínima como condición en ninguna de sus tarifas. Las tarifas rebajadas de Lan, con estadía de 4 noches o noches de un sábado, claramente la deben afectar, perjudicándola en su penetración del mercado de las personas que hemos denominado segundo grupo, toda vez que dichas tarifas se ubican entre un 30% a un 60% del valor que cobra Aerolíneas del Sur por el mismo boleto. Todo esto sin que Aerolíneas del Sur pueda compensarse subiendo las tarifas de los vuelos cortos de negocios. Además en esta aerolínea los pasajes sólo de ida cuestan exactamente el 50% de los pasajes ida y vuelta.

En el caso de Sky Airlines se observa claramente un cambio tarifario entre marzo y junio. En marzo cuando recién partió la agresiva campaña de tarifas rebajadas de Lan, mantenía precios en general parejos en función del tiempo de la estadía, sin variaciones en el caso de Puerto Montt, y con variaciones que no superaban un 40% en el caso de Concepción y Antofagasta. Sin embargo, se puede concluir que fue afectada negativamente por la campaña de Lan, teniendo que bajar en general sus tarifas, lo cual se comprueba al mirar las cotizaciones del mes de junio. Esta baja llega incluso a igualar las tarifas rebajadas de Lan en vuelos de más de tres noches o noche del sábado. En todo caso las variaciones se mantienen en no más de 40% salvo en el caso de Concepción que alcanzan un 90%. En sus reglas no aparecen requisitos de estadía mínima como condición de sus tarifas más baratas (Documentación de respaldo Anexo página 122). Además en esta aerolínea los pasajes sólo de ida cuestan la mitad de los de ida y vuelta, incluso a veces pueden llegar a costar menos de la mitad, ya que tarifican separadamente cada tramo.

Dumping

Lo anterior demuestra que la competencia nacional de Lan, no diferencia sus precios significativamente en función de los días de estadía del pasajero en el destino, que sus tarifas son entre el 40% al 50% del precio de Lan cuando el regreso es el mismo día. Sin embargo, cuando el pasajero pernocta más de tres noches (o la noche de un sábado), esto es pasajeros que viajan por turismo o de visita a familiares, es Lan la que les rebaja sustancialmente las tarifas, situándose en precios entre el 50% al 60% respecto de las otras aerolíneas nacionales. Lan hace claramente un *dumping* a las demás aerolíneas en este segmento, manteniendo sus elevados precios en el segmento de los viajes de negocios, de demanda inelástica, donde tiene un posición dominante por la ventaja de sus amplios horarios.

Es cierto que el *dumping* puede beneficiar transitoriamente a algunos consumidores mientras dura. En nuestro caso, a los pasajeros con fines de turismo o visita de familiares. Alguien podría considerar que están siendo subsidiados por las empresas, lo cual parecería bueno. Sin embargo, cuando el *dumping* cumpla su propósito, que es sacar del mercado o disminuir a los competidores, los precios de estos sectores favorecidos volverán a crecer fuertemente, probablemente por sobre del que tenía la competencia eliminada.

Lan tiene actualmente un 75% de participación en el mercado de pasajeros nacional (Economía y Negocios El Mercurio 30/03/2007). Ello medido en pasajeros. Probablemente medido en ingresos debe ser mucho más. Lan en algunos tramos nacionales tiene una posición monopólica, es la única que ofrece el servicio. En otras Lan tiene una posición dominante y está haciendo abuso de ella al fijar los precios de venta de sus servicios.

El Decreto Ley 211 de 1973 sobre libre competencia señala en su Artículo 3:

“Se considerarán, entre otros, como hechos, actos o convenciones que impiden, restringen o entorpecen la libre competencia, los siguientes:

b) La explotación abusiva por parte de una empresa, o conjunto de empresas que tengan un controlador común, de una posición dominante en el mercado, fijando precios de compra o de venta, imponiendo a una venta la de otro producto, asignando zonas o cuotas de mercado o imponiendo a otros abusos semejantes.

c) Las prácticas predatorias, o de competencia desleal, realizadas con el objeto de alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante.”

Mercados con Competencia.

Es importante para comprobar lo anterior poder revisar cual sería el comportamiento de Lan cuando enfrenta niveles importantes de competencia. Este es el caso de los vuelos entre Santiago-Buenos Aires. A la fecha que se hizo el estudio Lan ofrecía 12 vuelos diarios y Aerolíneas Argentinas sólo 4:

Tramo Santiago-Buenos Aires ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor US \$ (1)	Veces valor más barato
	Día	Hora	Día	Hora		
LAN	15-may	6:15	15-may	20:45	239	3,0
LAN	15-may	6:15	16-may	13:25	80	1,0
LAN	15-may	6:15	17-may	13:25	80	1,0
LAN	15-may	6:15	18-may	13:25	80	1,0
LAN	15-may	6:15	19-may	13:25	80	1,0
LAN	15-may	6:15	20-may	13:25	155	1,9
Aerolineas Argentinas	15-may	9:25	15-may	17:30	58	1,0
Aerolineas Argentinas	15-may	9:25	16-may	14:45	58	1,0
Aerolineas Argentinas	15-may	9:25	17-may	14:45	58	1,0
Aerolineas Argentinas	15-may	9:25	18-may	14:45	58	1,0
Aerolineas Argentinas	15-may	9:25	19-may	14:45	58	1,0
Aerolineas Argentinas	15-may	9:25	20-may	14:45	79	1,4
(1): Valores cotizados el día 29 de Marzo 2007 en sistema internet de cada Línea. Valor no incluye tasas e impuestos.						

Para vuelos que regresen en el mismo día 15 de mayo, sólo Lan tenía horarios amplios con razonables horas de estadía, lo cual le permitía cobrar US \$ 239 contra US \$ 58 de Aerolíneas. Sin embargo, cuando el regreso es en los días siguientes, sí funciona la competencia y Lan se ve obligada a rebajar las tarifas a la tercera parte US \$ 80, y aún así queda por debajo de Aerolíneas que mantiene un precio parejo durante la semana de US 58 independiente del tiempo de estadía. En este caso Lan, a diferencia de los vuelos dentro de Chile, y salvo el primer día, no rebaja sus tarifas de acuerdo al tiempo de estadía. Ambas líneas aumentan sus tarifas para el fin de semana, lo cual es obvio debido a la mayor demanda, aunque Lan lo hace en mayor magnitud. Pernoctar la noche del sábado en el lugar de destino, no tiene en este caso la magia de rebajar los precios de Lan, que sí tiene dentro de Chile. Esto demuestra que cuando Lan enfrenta real competencia no puede discriminar arbitrariamente las tarifas.

¿Todas lo hacen?

Cuando representantes de Lan en la Comisión de Transportes del Senado, fueron consultados por la alta variación de las tarifas en función del tiempo de estadía, contestaron que era una práctica generalizada de todas las Aerolíneas. Si bien “el mal de muchos” será siempre un principio de tontos, revisemos si las afirmaciones de Lan son ciertas.

Ya se ha visto que esto no es efectivo respecto de sus competidores nacionales, pero se fue más lejos y se procedió a revisar tarifas de tramos internos de USA y España, en lugares donde es posible hacer viajes de negocio por el día, que fueron cotizados partiendo el mismo día 24 de julio.

Tramo Atlanta-Miami						
ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor USD \$ (1)	Veces valor más barato
	Día	Hora	Día	Hora		
American Airlines	24-jul	6:15	24-jul	17:20	148,00	1,0
American Airlines	24-jul	6:15	25-jul	17:20	148,00	1,0
American Airlines	24-jul	6:15	26-jul	17:20	223,00	1,5
American Airlines	24-jul	6:15	27-jul	17:20	223,00	1,5
American Airlines	24-jul	6:15	28-jul	17:20	168,00	1,1
American Airlines	24-jul	6:15	29-jul	17:20	223,00	1,5
Delta	24-jul	7:20	24-jul	20:00	148,01	1,0
Delta	24-jul	7:20	25-jul	20:00	148,01	1,0
Delta	24-jul	7:20	26-jul	20:00	168,00	1,1
Delta	24-jul	7:20	27-jul	20:00	183,00	1,2
Delta	24-jul	7:20	28-jul	17:30	223,00	1,5
Delta	24-jul	7:20	29-jul	20:00	291,00	2,0
Tramo New York(La Guardia)-Chicago						
ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor USD \$ (2)	Veces valor más barato
	Día	Hora	Día	Hora		
United	24-jul	7:00	24-jul	18:05	268,80	1,0
United	24-jul	7:00	25-jul	18:05	268,80	1,0
United	24-jul	7:00	26-jul	18:05	298,81	1,1
United	24-jul	7:00	27-jul	18:05	268,80	1,0
United	24-jul	7:00	28-jul	18:05	268,80	1,0
United	24-jul	7:00	29-jul	18:05	298,81	1,1
Tramo Madrid-Santander						
ida y vuelta						
Línea Aérea	Partida		Regreso		Valor en Euros (1)	Veces valor más barato

nuevos operadores, sacándolos del mercado o impidiéndoles una penetración en el mismo. (*Dumping*).

Los competidores nacionales de Lan no tienen las noches de estadía en el lugar de destino, como una regla para determinar sus tarifas, las cuales muestran niveles de variabilidad mucho menores que Lan.

No es una práctica generalizada diferenciar los precios de los pasajes aéreos en función del tiempo de estadía del pasajero. Así lo demuestran comprobaciones en mercados de USA, España y de nuestros vecinos en Argentina.

Lan hace esta discriminación en aquellos mercados donde tiene una posición monopólica o dominante. En cambio no lo hace en aquellos mercados donde enfrenta una competencia mayor.

Son necesarias regulaciones que impidan la discriminación arbitraria de las tarifas aéreas domésticas con el objeto de mejorar la competencia y evitar el *dumping* de los monopolios.

El Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil, don **JORGE FREI** explicó la forma en que el sistema funciona hoy:

1.- Sistema de Varsovia.

Chile ha ratificado algunos convenios internacionales sobre responsabilidad del transportador en el transporte aéreo, que forman parte del Sistema de Varsovia: Convenio de Varsovia, Convenio de La Haya.

Protocolos Adicionales N°s 1 y 2 de Montreal.

Estos acuerdos establecen normas aplicables al transporte aéreo internacional, referentes, entre otras materias, a las indemnizaciones por muerte o lesiones a los pasajeros, destrucción, pérdida o avería del equipaje y de la carga, y por el retardo en la ejecución del transporte aéreo.

2.- Código Aeronáutico:

Art. 127.- Establece que el transportador está obligado a efectuar el transporte en la fecha, horario y demás condiciones estipuladas.

Art. 131.- Establece las indicaciones que debe contener el billete de pasaje.

Art. 133.- Establece las prestaciones que debe efectuar el transportador en caso de embarque denegado.

Art. 144.- Establece la indemnización por muerte o lesiones a los pasajeros

Estas prestaciones se complementan con lo establecido en el reglamento de este artículo, Decreto Supremo N° 113, de 2000.

Art. 147.- Establece la indemnización por retardo en la ejecución del transporte.

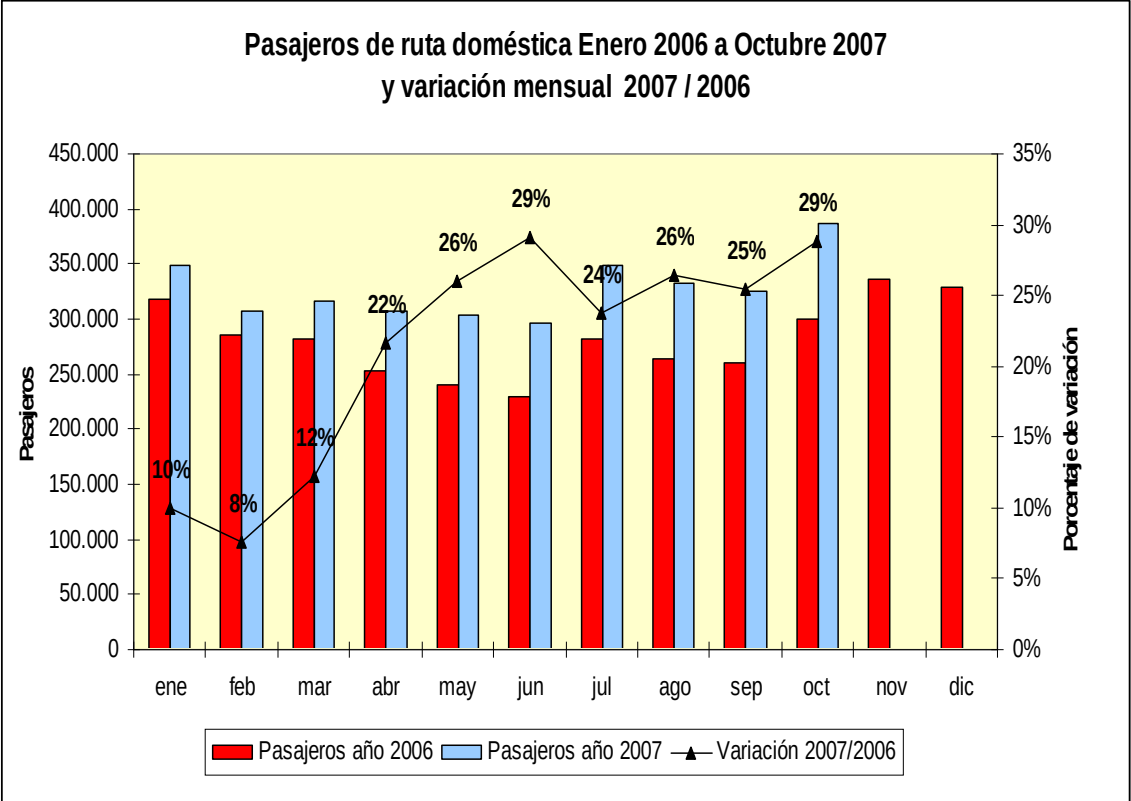
Art. 148.- Establece la indemnización por destrucción o pérdida del equipaje.

Chile cuenta hoy con tarifas domésticas que compiten con las tarifas del transporte terrestre. Esto ha sido posible por la forma en que las líneas aéreas han desarrollado sus políticas tarifarias, por el uso de la política “overbooking”, maximizando el uso de sus aeronaves y por una constante búsqueda de la eficiencia.

De implementarse el proyecto tal como está estructurado, puede traducirse en un claro freno al desarrollo del sector aeronáutico, el que es motor del desarrollo económico nacional.

La representante de LAN, doña **RAQUEL GALARZA**, expresó que el transporte aéreo en Chile ha crecido en forma sostenida en los últimos 5 años, a una tasa promedio anual de 4%. En el tráfico doméstico el crecimiento acumulado a octubre de 2007 ha sido de un 21%, el mayor crecimiento en 10 años. LAN comienza su nuevo modelo de negocios el año 2006, iniciando en octubre de ese año un plan piloto para luego implementarlo en forma total en la ruta nacional en marzo de 2007.

El cuadro siguiente muestra los pasajeros del tráfico doméstico en Chile y la variación mensual del tráfico 2007 con respecto a 2006, donde destaca el crecimiento mensual a partir del mes de abril de 2007.



El año 2006 LAN transportó 8.881.305 pasajeros y realizó 105 mil despegues. En términos de puntualidad el año 2006, LAN alcanzó en la ruta doméstica una puntualidad de 90% considerando los atrasos mayores a 15 min. y una puntualidad de 99% considerando los atrasos mayores a 2 hrs.

En la ruta internacional LAN logró una puntualidad de 87% tomando los atrasos mayores a 15 min. y una puntualidad de 99% considerando los atrasos mayores a 3 hrs.

II. Causas de atrasos.

Tratado y acordado en sesiones de fechas 06 y 20 de noviembre, 04 de diciembre de 2007 y 04 y 11 de marzo de 2008 con asistencia del Diputado señor Tuma (Presidente); de la Diputada señora Herrera, y de los Diputados señores Álvarez- Salamanca, Arenas; Díaz, don Marcelo; Eluchans; Galilea; Jarpa; Jiménez; Mulet; Ortiz, Paya y Vallespín.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión.