Modifica el artículo 131 del Código Aeronáutico, estableciendo la posibilidad de los pasajeros de cambiar fechas y destinos del contrato de transporte
Boletín N° 8687-15

1.- La legislación nacional vigente que regula el contrato de transporte aéreo, nada dice respecto de las tarifas y clases de pasaje, salvo disponer la obligación de consignar en el billete de pasaje el precio y la clase.

1.- Rige, por tanto, en el mercado de transporte aéreo de pasajeros el principio de la ley de oferta y demanda. Bajo este modelo, se ha transformado una práctica habitual en dicho mercado la oferta de variadas tarifas para un mismo tramo de transporte, es decir, distintos precios para un mismo servicio, asociados cada uno a mayores o menores prestaciones o beneficios.

1.- En la práctica ello ha significado una merma de las prestaciones recibidas por los pasajeros, eliminando para las tarifas económicas beneficios que históricamente se encontraban asociados a los contratos de transporte, específicamente la posibilidad de cambiar fecha y modificar el punto de partida y destino.

4.-Constituye una práctica habitual en el transporte aéreo de pasajeros la oferta de variadas tarifas para un mismo tramo de transporte, es decir, distintos precios para un mismo servicio, considerando el tramo, fecha, y compañía aérea.

5.- Lo anterior queda demostrado con una simple simulación de un tramo ida y vuelta entre Santiago y Coyhaique para el 13 de febrero 2013 en las dos aerolíneas nacionales que ofrecen dicho tramo (Lan y Sky Airline). Según los resultados arrojados a la consulta, existirían 16 distintas tarifas para el mismo servicio, 12 ofrecidas por Sky Airline y 4 por Lan. La diferencia de precio de la tarifa más barata y la más alta es de 6,6 veces en el caso de Sky Airline ($57.200 / $380.000) y de 3,7 veces en el caso de Lan ($82.500 / $303.000).

6.- La diferencia de tarifa está asociada a mayores o menores prestaciones o beneficios asignados a cada una de dichas tarifas, como la posibilidad de devolución total o parcial del valor de la tarifa, cambio de ruta, cambio de usuario, cambio de fecha del transporte, paradas intermedias *(stopover)* y

acumulación de kilometraje, entre otras.

6.- Así, dependiendo de la compañía, la tarifa más cara tiene asignado todos los beneficios descritos, a diferencia de la más económica, que no tiene asociado ninguno de ellos. Las tarifas intermedias suponen beneficios parciales y según el caso, aplicados en un menor o mayor porcentaje.

7.- La práctica descrita se traduce, necesariamente, en categorías distintas de pasajeros, segmentados según la tarifa pagada. Si bien ello en principio no es reprochable, sí lo es el hecho de que los pasajeros de menores ingresos sólo puedan acceder a los beneficios o prestaciones asociadas a tarifas más económicas, generando respecto de otros pasajeros beneficios discriminatorios. Aún más si consideramos que buena parte de los beneficios asociados a tarifas más altas pueden ser considerados como elementos esenciales del servicio de transporte aéreo. Ejemplo de ello es la posibilidad de cambiar con la debida anticipación la fecha de un vuelo o el punto de partida o destino del mismo, si por razones de fuerza mayor el pasajero no puede hacer uso del servicio en los términos exigidos por la tarifa.

Consideraciones

a) La legislación nacional vigente que regula el contrato de transporte aéreo constituida por el Código Aeronáutico, nada dice respecto de las tarifas y clases de pasaje, que no sea disponer la obligación de consignar en el billete de pasaje, el precio y la clase. Rige, por tanto, en el mercado de transporte aéreo de pasajeros el principio de la ley de oferta y demanda, en cuya virtud las tarifas del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros estarán determinadas por el número de agentes oferentes (líneas aéreas) y la intensidad de la demanda (pasajeros).

b) Se trata, también, de contratos cuyas condiciones son impuestas unilateralmente por los proveedores del servicio, en este caso, los transportadores aéreos quienes, bajo el alero de la libertad contractual, como expresión de la autonomía de la voluntad, han desarrollado mecanismos de diferenciación tarifaria que han significado, en la práctica, una merma de las prestaciones recibidas por los pasajeros, eliminando para las tarifas económicas beneficios que históricamente se encontraban asociados a los contratos de transporte, específicamente la posibilidad de cambiar fecha y el punto de partida y destino.

c) Surge, entonces, la necesidad de restituir dichos beneficios a los pasajeros, asegurando términos y condiciones de contratación mínimos que aseguren el otorgamiento de prestaciones básicas del contrato de transporte aéreo y que eliminen condiciones abusivas impuestas por los proveedores del servicio bajo mecanismos de segmentación tarifaria.

b) Lo anterior no implicaría la eliminación del sistema de segmentación, sino que evitaría limitar el que éste se desarrolle en base a beneficios elementales para el pasajero, cuya prescindencia significa debilitar la posición del sujeto más débil en la relación de consumo, el usuario.

b) Limitar en Chile la práctica de segmentar la tarifa conforme elementos esenciales del contrato de transporte, a fin de equilibrar la relación de consumo derivada de un contrato de transporte aéreo, asegurando que los pasajeros cuenten con una base mínima de prestaciones, como son la posibilidad de cambiar anticipadamente la fecha y punto de partida y destino del transporte contratado, supone modificar el Código Aeronáutico, aprobado por Ley N° 18.916.

c) Se propone una modificación al Código Aeronáutico, en orden a limitar la segmentación tarifaria descrita, asegurando que los pasajeros cuenten, independientemente de la clase de billete, con una base mínima de prestaciones, como son la posibilidad de cambiar anticipadamente la fecha y modificar punto de partida y destino del transporte contratado.

PROYECTO DE LEY

Modifica el artículo 131 del Código Aeronáutico.

Artículo único: "Modificase el inciso primero del artículo 131 del Código Aeronáutico, en el siguiente sentido:

Agrégase en su letra d), a continuación del punto aparte, que pasa a ser seguido, la oración "El transportador no podrá ofrecer precios o clases diferenciadas que limiten la posibilidad de los pasajeros de modificar, con una anticipación mínima de quince días, la fecha del vuelo o el punto de partida o destino".