

PROPOSICIÓN

Elimínese el artículo 25 y el párrafo 1º. del Proyecto de Ley No. 396/21 Senado, No. 194/19 Cámara *“Por la cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la protección de los usuarios del servicio de transporte aéreo público y se dictan otras disposiciones”*

~~**Artículo–Nuevo–Póliza de cumplimiento.** El Gobierno Nacional, a través de la Aeronáutica Civil y la Superintendencia de Transporte, exigirán una póliza de cumplimiento a todas las aerolíneas o intermediarios que vendan anticipadamente tiquetes, con el fin de que estos les garanticen el servicio aéreo adquirido a los compradores cuando estos los vayan a utilizar. Si y por alguna razón la aerolínea o intermediarios o han cancelado los vuelos o se han ido del país, en cuyo caso, la compañía de seguros deberá responder por los valores acreditados o pagados por los usuarios, sin descuento alguno.~~

~~En todo caso, los usuarios deberán manifestar de manera previa a la adquisición del tiquete aéreo, su consentimiento expreso para que la póliza sea cobrada a través de la tarifa.~~

~~Parágrafo. El Gobierno Nacional a través de la Aeronáutica Civil reglamentará en un término no mayor de seis (06) meses a la entrada en vigencia de la Presente Ley, las condiciones técnicas y financieras relativas al funcionamiento de la Póliza de cumplimiento.~~

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, el contenido de dicho artículo fue objeto de un pronunciamiento por parte del sector asegurador representado por FASECOLDA que señala que:

“...es necesario manifestarle que actualmente en el mercado asegurador existen restricciones, a través de los contratos de reaseguros, para suscribir pólizas de cumplimiento que garanticen obligaciones de pago” y adicionalmente:

“Dicho de otra manera, en el mercado reasegurador no existe un respaldo de cobertura de riesgos para el pago de sumas de dinero de obligaciones, y los contratos de reaseguro de manera expresa establecen la imposibilidad de otorgar cobertura para este tipo de situaciones. En esa medida, las aseguradoras no gozan del respaldo requerido para suscribir de este tipo de riesgos, el cual es imprescindible de cara al régimen de solvencia y patrimonio que exige la Superintendencia Financiera de Colombia.” Se anexa Concepto de FASECOLDA con fecha 11 de mayo de 2021.

Así mismo, la necesidad de encontrar soluciones para proteger a los pasajeros que han adquirido un billete con los fines de obtener servicios de transporte aéreo es un tema complejo que se ha trabajado durante muchos años. Ya existen reglamentaciones y mejores prácticas en adición a las soluciones y que en la actualidad se continúan modernizando y adaptando. La búsqueda de regulación local y sectorial para estos temas va en detrimento del crecimiento y desarrollo de la industria global, así como del consumidor final y supondrá un obstáculo a la recuperación económica tan esperada del país y de la industria. **No existe en otros países una propuesta similar a estipulada en el presente artículo.** Intentos previos de abarcar esta clase de “pólizas” por otros países fueron aplazados a una discusión global dada la complejidad del tema y **evitar distorsiones de**

mercado, la conectividad del sector, siendo esta conectividad aérea **esencial** con nuestra geografía.

Con una medida como está el país tendría altas consecuencias en agregar nuevos costos significativos a la operación en el país, que actualmente son muy altos. **Esta medida, que sería única en el mundo, desincentiva la atracción de nuevas aerolíneas al mercado colombiano e igualmente afecta las condiciones de competitividad de las aerolíneas que actualmente operan en Colombia frente a los demás países.**


Adicionalmente, **crea condiciones discriminatorias para las líneas áreas con otras industrias que comercializan bienes y servicios**. Es decir, no se le exige una póliza para comercializar sus productos y servicios a compañías como los hoteles que prevenden sus cupos mediante reservas futuras, o grandes superficies como Falabella o Éxito, o empresas de transporte terrestre de pasajeros (buses), para citar algunos ejemplos. En caso de que estos productos y servicios salgan con alteraciones, malos o no se presente el servicio por retraso, la normatividad colombiana cuenta con **herramientas jurídicas para esta protección, como es el caso de Ley 1480 de 2011 (régimen de consumidor) y el RAC 3 normatividad especial en materia aeronáutica**. Además, el Estado colombiano tiene entidades de control y vigilancia para estos casos como la Superintendencia de Industria y Comercio y la Superintendencia de Transporte. Ambas entidades, han iniciado múltiples investigaciones cuando presuntamente se han violado la ley en contra de los consumidores. Ejemplo de lo anterior, es que la Superintendencia de Transporte impuso una sanción a la aerolínea Interjet por no cumplir lo estipulado en la normatividad.

Por otro lado, si la empresa llegase a quebrarse deberá acogerse a **la Ley 1116 de 2006, que es la ley de reorganización empresarial y una figura establecida en el régimen de insolvencia como es la mejor practica internacional. Con el presente artículo se evidencia un trato discriminatorio por parte de Estado frente las líneas aéreas**, pues este sería el único sector en el país que se le haría esta onerosa exigencia y sobre cargándolo para no cumplir los procesos establecidos en las normas colombianas.

El presente artículo es inconveniente, pues podría aislar al país por sus costos operativos más altos que otros mercados con los que compiten por oferta. Los costos adicionales tienen un impacto en el precio y oferta de tiquetes, es decir, en las tarifas más económicas a los consumidores, desacelerando la democratización del servicio público esencial. Adicionalmente, dado que esta garantía solo se exige a las líneas áreas que operación en el país para no violar los tratados internacionales suscritos por Colombia, pone en riesgo la conectividad de regional y las rutas sociales.

Por último, **la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ya cuenta con la obligación preventiva de revisar los Estados Financieros de todas compañías aéreas y demás condiciones económicas necesarias para garantizar la viabilidad de las aerolíneas que operan en el país.**

Por tal motivo, sugerimos **la eliminación del artículo**. Se debe dejar de claro que la presente iniciativa tiene ámbito de aplicación nacional, dado que va en contra de los más de 60 acuerdos bilaterales suscritos por Colombia en aviación.



EFRAÍN JOSÉ CEPEDA SARABIA
Honorable Senador de la República



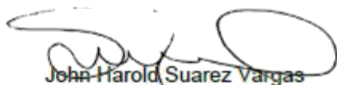
CARLOS FELIPE MEJÍA MEJÍA
Senador de la República



JOHN MILTON RODRIGUEZ
Senador
Partido Colombia Justa Libres



MYRIAM PAREDES AGUIRRE
Senadora de la República



John Harold Suárez Vargas
Senador de la República



ALEJANDRO CORRALES ESCOBAR
H. Senador de la República de Colombia




MIGUEL ÁNGEL BARRETO
Senador de la República



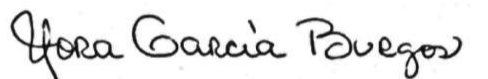
ERNESTO MACÍAS TOVAR
Senador de la República



DAVID ALEJANDRO BARGUIL ASSIS
Senador de la República



Nicolás Pérez Vásquez
Senador de la República



NORA GARCÍA BURGOS
Honorable Senadora de la República



JUAN SAMY MERHEG MARÚN
Senador de la República