



Bogotá D.C, 10 de diciembre de 2019

Doctora
DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaría General
Comisión Sexta de la Cámara de Representantes
Congreso de la República
Carrera 7 No. 8-68
Bogotá D.C.

Asunto: Comentarios Proyecto de Ley No. 273 de 2019 Cámara *"Por medio de la cual se establecen instrumentos para la inspección, vigilancia y control del transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y se dictan otras disposiciones"*.

Estimada Doctora Morales,

Con el acostumbrado respeto, presentamos para su consideración los comentarios sobre el Proyecto de Ley No. 273 de 2019 Cámara *"Por medio de la cual se establecen instrumentos para la inspección, vigilancia y control del transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y se dictan otras disposiciones"*, en representación de las 290 líneas aéreas miembro de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés), las cuales son responsables del 83% del tráfico aéreo internacional.

Como representantes de la industria aérea en Colombia, es importante para nosotros opinar y conceptuar de los diferentes proyectos de ley que actualmente están en curso en la Comisión. Estos procesos de consulta demuestran la buena intención y el interés de contar con la mejor legislación posible para un sector que es vital para la economía colombiana. Es importante recordar que la industria aeronáutica en Colombia es uno de los principales motores de la economía, generando más de 600.000 empleos formales directos e indirectos, aportando 2.7% al PIB, apoyando la competitividad y conectividad de los colombianos, aumentando su productividad y generando las condiciones necesarias para que el país siga consolidándose como un destino turístico de clase mundial.

Las expectativas para el transporte aéreo en Colombia son altas. Las proyecciones indican que la demanda de pasajeros podría llegar a 100 millones en el 2030, lo cual representa una oportunidad para impulsar la economía del país. No obstante, lograrlo requiere fortalecer la capacidad aeroportuaria; reducir impuestos y cargos, y propender por una regulación que incorpore las mejores prácticas internacionales.

Frente al presente Proyecto de Ley, tenemos algunos comentarios e inquietudes que desarrollamos a continuación, sin embargo nos gustaría contar con la oportunidad de poder exponer en las discusiones de este durante los debates de la Comisión. Por lo tanto, nos ponemos a su disposición para ampliar los presentes comentarios y presentar cualquier información que estime pertinente para enriquecer el debate.

1. Consideramos que son necesarias algunas precisiones frente al alcance y definición de competencias entre las diferentes autoridades del sector de transporte, especialmente teniendo en cuenta que se trata de un régimen sancionatorio que debe contar con el rigor y la determinación clara de su aplicación y la autoridad competente para la misma.

Consideramos importante que se entienda que las funciones de supervisión, vigilancia y control no solo se entienden como la facultad de sancionar a los administrados. Por el contrario, la función principal de estos organismos debe ser la de prevención y educación de los vigilados, como parte fundamental de sus

H. COMISIÓN
RECIBIDO
D.C. 4/10
10:00



atribuciones. Partir de la base de que un fortalecimiento de las sanciones va a generar un mejor cumplimiento de las normas puede llegar a ser tanto errado, como generar un efecto negativo en la atracción de nuevos participantes en el mercado colombiano.

Las empresas de transporte aéreo son la base para el desarrollo colombiano y por ello parte del reto de una regulación como la planteada es el referido equilibrio entre el bienestar del consumidor, y la existencia de empresas que puedan dar esa garantía. Así las cosas, las funciones de control y vigilancia deben apuntar siempre en una primera instancia a las medidas remediales y planes de acción que conlleven a las empresas a existir con estos objetivos por la vía constructiva y no por la vía coercitiva.

Lo anterior, dado que estamos frente a un servicio público esencial cuya reemplazabilidad es muy compleja en nuestro país, dada las circunstancias geográficas, las dificultades propias del transporte terrestre y la inexistencia de otros modos transporte como el férreo. Adicionalmente se debe tener en cuenta las inversiones de las empresas aéreas las cuales son cuantiosas y complejas por lo que no se puede sustituir una empresa por otra en cuestión de días, sino que toma años, si se encuentra el interés empresarial de semejante emprendimiento.

2. La Corte Suprema de Justicia y la Corte Constitucional han señalado que la confiscación es considerada como una pena que consiste en *"el apoderamiento de todos o parte considerable de los bienes de una persona por el Estado, sin compensación alguna"*. (Sentencias C-374, C-409 y C-539 de 1997).

La imposición de una o varias sanciones de las contenidas en los artículos sancionatorios del Proyecto de Ley pueden tener rasgos confiscatorios. en la medida en que el valor de las sanciones resulte mayor a la capacidad de pago. Si el pago de las multas no es soportable para el sujeto pasivo, pone en peligro la estabilidad económica de la empresa, y de todos que de ella dependen.

De aprobarse estos artículos y de imponerse penas confiscatorias, se constituirá un agravio injustificado contra unas empresas o un sector que siempre ha perseguido el crecimiento económico, la conectividad y competitividad del país, a través de la prestación de un servicio público esencial.

Las sanciones que puede imponer la administración deben estar enmarcadas en criterios de proporcionalidad y razonabilidad que legitimen su poder sancionador.¹

Para determinar la proporcionalidad de una sanción, deben analizarse la gravedad de la falta y los objetivos de la sanción, y así considerar la importancia de los intereses que pretende proteger cada sanción en concreto.

3. Es importante ilustrar a los Honorables Representantes que el transporte aéreo es uno de los sectores de la economía más regulados, no solo por su especialidad sino también por la necesidad de que se produzca de manera segura. En Colombia, como en ningún otro país, este sector se encuentra vigilado, supervisado y controlado por una multiplicidad de autoridades que en muchas ocasiones genera confusión y dificultan el ejercicio de la defensa en condiciones de claridad y certeza, afectando en múltiples oportunidades la facilidad de hacer negocios en nuestro país por parte de aerolíneas internacionales interesadas en prestar sus servicios en nuestro país.

Lo anterior por cuanto el Proyecto de Ley en comento no distingue para el transporte aéreo la competencia subjetiva (en cabeza de la Superintendencia de Transporte) de la competencia objetiva (en cabeza de la Aerocivil), generando una confusión respecto al alcance de estas nuevas facultades sancionatorias. En este sentido, vemos en el proyecto de ley que esta confusión se hace más evidente, dado que las normas básicas que rigen el transporte aéreo están contenidas en el Código de Comercio, y las definiciones del artículo 3 como

¹ Sentencias de la Corte Constitucional C-160 de abril 29 de 1998, Sentencia C-151 de 1995, Sentencia T-459 de 1995, entre otras.



infracción de transporte, inspección, vigilancia, así como las funciones del artículo 7 de la Superintendencia de Transporte son contrarias a lo establecido en dicho Código. En tal virtud, aprobar este proyecto, equivaldría en la práctica a dejar sin efecto todas funciones de vigilancia de la Aeronáutica Civil contenidas en el Código de Comercio.

4. Consideramos que el Proyecto de Ley requiere ser más claro frente a las conductas que quiere sancionar, pero más importante, es definir con exactitud el fin último de las conductas sancionables, las sanciones, el proceso sancionatorio y la autoridad competente, para luego regular estas. Lo anterior con el fin de garantizar la coexistencia de la protección de los usuarios en sus derechos como la existencia del servicio público esencial adecuado por un lado y por el otro el debido proceso y la transparencia en la aplicación de la Ley.

Se obversa que el presente proyecto puede generar inseguridad jurídica para el vigilado, pues realiza un listado de las autoridades que tienen facultad sancionatoria, sin precisar las funciones que va a desempeñar cada una de estas y sobre que, vigilados, generando una inseguridad jurídica.

Finalmente, y por las razones expuestas se estima inconveniente el Proyecto de Ley 273 de 2019. Asimismo, sería de suma importancia conocer los conceptos de las entidades del Estado que participan directa o indirectamente con el sector aéreo en Colombia.

De antemano agradezco su atención y quedo atento para proporcionar cualquier información o gestión adicional que considere necesarias.

Atentamente,



ANDRÉS URIBE MERINO
Country Manager Colombia
IATA

