REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXIII - Nº 827 Bogotá, D. C., martes, 9 de diciembre de 2014 EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES: GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 132 DE 2014 CÁMARA

por medio de la cual se regula el cobro del gasto prejurídico en los créditos educativos del Icetex.

Bogotá, D.C., diciembre 4 de 2014

Doctor

ALFREDO APE CUELLO BAUTE

Presidente.

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para primer debate en Cámara de Representantes, al **Proyecto de ley número 132 de 2014 Cámara**, *por medio de la cual se regula el cobro del gasto prejurídico en los créditos educativos del Icetex.*

Respetado doctor:

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de la honorable Cámara de Representantes y de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley 5ª de 1992, nos permitimos presentar el informe de ponencia para primer debate en Cámara de Representantes, al **Proyecto de ley número 132 de 2014 Cámara**, *por medio de la cual se regula el cobro del gasto prejurídico en los créditos educativos del Icetex.*

I. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DEL PROYECTO

El Proyecto de ley número 132 de 2014 Cámara. Fue presentado por iniciativa del Representante a la Cámara Rodrigo Lara Restrepo, el dos (2) de octubre de 2014.

Y se publicó en la ***Gaceta de Congreso*** número 592 de 2014, en cumplimiento de la Ley 5ª de 1992, fue remitido para su correspondiente estudio y para ser sometido a primer debate ante la Comisión Sexta de la Cámara.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de ley número 132 de 2014 Cámara, tiene como propósito contribuir al desarrollo económico y social del país generando la posibilidad a los usuarios del Icetex de tener más posibilidades de permanencia para su graduación en la educación superior.

III. ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD Y DE LEGALIDAD DEL PROYECTO DE LEY.

Constitución Política de Colombia:

"Artículo 67. *La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura*"...

Este proyecto de ley se encuentra acorde con la disposición constitucional anteriormente citada, toda vez que con la eliminación del cobro del gasto prejurídico que realiza el Icetex, se protege la función social que tiene el crédito educativo y se deja de lado la función de gestión económica y financiera para el cobro prejurídico de los mismos.

En cuanto a la legalidad del proyecto, el autor argumenta: "*El artículo 2º de la Ley 1002 de 2005 establece que* ***el Icetex*** tendrá por objeto el fomento social de la educación superior, *priorizando la población de bajos recursos económicos y aquella*

con mérito académico en todos los estratos a través de mecanismos financieros que hagan posible el acceso y la permanencia de las personas a la educación superior, la canalización y administración de recursos, becas y otros apoyos de carácter nacional e internacional, con recursos propios o de terceros.

Adicional a esto, el artículo citado consagra que el Icetex cumplirá su objeto con criterios de cobertura, calidad y pertinencia educativa, en condiciones de equidad territorial. Igualmente otorgará subsidios para el acceso y permanencia en la educación superior de los estudiantes de estratos 1, 2 y 3."

Al tener el Icetex por objeto el fomento social de la educación superior, este mismo objeto se relaciona con el perseguido por este proyecto de ley de fomentar la permanencia y las posibilidades de graduación de los usuarios del crédito lo cual lo hace ajustado al actual marco legal que rige al Icetex.

IV. CONSIDERACIONES

En efecto, este proyecto al ser ley de la República se constituirá en una mejor herramienta para facilitar la permanencia y las posibilidades de graduación en la educación superior de los usuarios del Icetex.

Aquellos que defienden el cobro prejurídico hecho por el Icetex podrán sostener el argumento que es necesario toda vez que se agiliza y se facilita la recuperación de la cartera con la que cuenta la entidad para así evitar el aumento del déficit de recursos del Icetex. Esta afirmación no es del todo cierta, ya que el tercerizar el cobro de la cartera no se garantiza una efectiva recuperación de la misma y esto se puede observar con las del pasivo de la entidad con corte a treinta y uno (31) de diciembre de 2012[1].

"***Pasivo***

Durante el periodo 2012 los pasivos totales del Icetex registraron un crecimiento del 12.47% con relación al periodo 2011.

A 31 de diciembre de 2012 el pasivo externo del Icetex se ve incrementado en $59.128 producto del sexto desembolso y crece 15.88% respecto al mismo corte de 2011, siendo el único proveedor de recursos con costo para apalancar el crédito educativo.

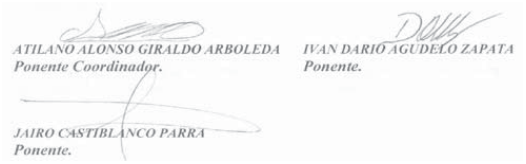
De otra parte, los depósitos y exigibilidades se ubicaron en $60.460 con un crecimiento del 37.20% equivalente a $16.393, provenientes principalmente de la causación y recaudo de los recursos destinados al fondo de garantías, el cual busca cubrir los créditos educativos en caso de muerte o invalidez permanente de los beneficiarios.

Los otros pasivos, con un menor crecimiento dentro del total pasivo con el 6.46% equivalentes a $10.720, fueron originados principalmente por concepto de intereses generados en época de estudios, equivalentes a los intereses que fueron capitalizados durante el año 2012 y que vienen siendo reconocidos en un pasivo diferido."

V. PROPOSICIÓN

Por las razones y consideraciones anteriormente expuestas, proponemos y solicitamos a los miembros de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, **aprobar el informe de ponencia para Primer debate de Cámara, del Proyecto de ley número 132 de 2014 Cámara,** *por medio de la cual se regula el cobro del gasto prejurídico en los créditos educativos del Icetex.*

Cordialmente,



VI. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA DENTRO DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 132 de 2014 CÁMARA,

por medio de la cual se regula el cobro del gasto prejurídico en los créditos educativos del Icetex.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

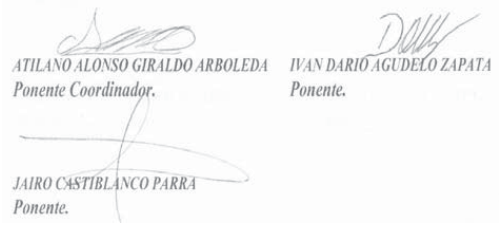
Disposiciones Generales

Artículo 1°. *Adiciónese* un parágrafo nuevo al artículo 2° de la Ley 1002 de 2005, en el siguiente sentido:

Parágrafo. El Icetex asumirá los gastos en que incurra por concepto de la cobranza prejurídica de cartera de créditos educativos hasta el momento en que se presente demanda judicial. El gasto prejurídico de ninguna manera puede ser transferido al deudor.

Artículo 2°. *Vigencia*. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



1 ICETEX. Informe de gestión 2012. Pg. 34. https://www.icetex.gov.co/dnnpro5/Portals/0/Documentos/La%20Institucion/Informegestion2012.pdf

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D.C., 9 de diciembre de 2014

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate, al **Proyecto de ley número 132 de 2014 Cámara**, *por medio de la cual se regula el cobro del gasto prejurídico en los créditos educativos del Icetex.*

Dicha ponencia fue presentada por los honorables Representantes *Atilano Giraldo Arboleda* (Coordinador Ponente), *Iván Darío Agudelo Zapata, Jairo Castiblanco Parra.*

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 -124 / del 9 de diciembre de 2014, se solicita la publicación en la ***Gaceta del Congreso*** de la República.



* * *

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 037 DE 2014 CÁMARA

por medio de la cual se agrega un artículo a la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros.

Bogotá, D.C., 3 de diciembre de 2014

Doctor

RAYMUNDO ELÍAS MÉNDEZ BECHARA

Presidente

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de **ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 037 de 2014 Cámara**, *por medio de la cual se agrega un artículo a la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros*.

Estimado Presidente:

En cumplimiento del encargo impartido por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, me permito remitir a su despacho el informe de ponencia para segundo debate al **Proyecto de ley número 037 de 2014 Cámara**, *por medio de la cual se agrega un artículo a la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros*.

ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de ley número 037 de 2014 Cámara, *por medio de la cual se agrega un artículo a la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros*, de iniciativa propia, fue radicado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 22 de julio de 2014, y publicado en la *Gaceta del Congreso* número 380 de 2014.

Surtió su primer debate en la Comisión Tercera Constitucional Permanente el 2 de diciembre de 2014, día en el cual se aprobó su paso a segundo debate en la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes.

MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

Como lo establece la Carta Política, al Congreso de la República le corresponde hacer las leyes, el ARTÍCULO 150 Constitucional menciona:

"Artículo 150. *Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:*

1. *Interpretar, reformar y derogar las leyes.*

(…)

21. *Expedir las leyes de intervención económica, previstas en el artículo 334, las cuales deberán precisar sus fines y alcances y los límites a la libertad económica.*

Así mismo, según la Carta Constitucional y reiteradas sentencias de la Corte Constitucional, la Carta Suprema y en general el Estado no es neutral al devenir económico, por lo cual se enmarca en una Economía Social de Mercado, en donde prima el interés social y la equidad en las relaciones contractuales y comerciales de los ciudadanos y las empresas. En este sentido, el artículo 334 Superior manifiesta:

"Artículo 334. *La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de De-*

recho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario. (…)" (Subrayado por fuera del texto).

De esta manera, la Carta Constitucional le da las herramientas al Estado para que intervenga la prestación de los servicios públicos y privados, cuando la razón sea la búsqueda de la distribución equitativa de las oportunidades. Por su parte, el artículo 333 Superior explica:

"Artículo 333. *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.*

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación". (Subrayado por fuera del texto).

De acuerdo a lo anterior, el Estado, a través de una ley de la República, está facultado para restringir una práctica abusiva que una empresa o empresas realicen aprovechando su posición dominante en el mercado y la imposibilidad, por parte de los consumidores, de acceder a un mercado realmente competitivo, en el cual tenga la oportunidad de acceder a una baraja de oferentes y aprovechar los beneficios de una competencia real. Este no es el caso del mercado del Transporte Aéreo. En la actualidad, los consumidores colombianos, en la mayoría de rutas nacionales, solo pueden acceder a dos o tres empresas de transporte aéreo, las cuales generalmente siempre tienen las mismas condiciones tarifarias y contractuales para ofrecer el servicio, hecho que deja imposibilitado al consumidor para hacer una elección conciente y satisfecha en su compra. Inclusive, existen rutas nacionales en las cuales solo opera una empresa transportadora, dejando al consumidor indefenso ante el poder monopólico de la misma.

Respecto a la capacidad de limitar el ejercicio de prácticas abusivas por parte de una persona o empresa, la Corte Constitucional expresa:

"*No obstante, conforme se indicó en precedencia, la Constitución establece cláusulas expresas que limitan el ejercicio de la libertad económica, en el sentido y ámbitos antes explicados, al interés general y la responsabilidad social, de forma que lo haga compatible con la protección de los bienes y valores constitucionales cuyo desarrollo confiere la Carta a las operaciones de mercado. Esta limitación se comprende, entonces, desde una doble perspectiva. En primer término, la necesidad de hacer compatible la iniciativa privada con los intereses de la sociedad implica que los agentes de mercado autorrestrinjan sus actividades en el mercado, con el fin de evitar que un uso abusivo de las libertades constitucionales impidan el goce efectivo de los derechos vinculados con dichos bienes valores. De otro lado, los límites a la libertad económica justifican la intervención estatal en el mercado, de modo que el Estado esté habilitado para ejercer "labores de regulación, vigilancia y control, a través de una serie de instrumentos de intervención con los cuales se controlan y limitan los abusos y deficiencias del mercado. Dicha intervención es mucho más intensa precisamente cuando se abre la posibilidad de que a la prestación de los servicios públicos concurran los particulares."[7]. Nótese que la intervención del Estado en la economía apunta a la corrección de desigualdades, inequidades y demás comportamientos lesivos en términos de satisfacción de garantías constitucionales. Por ende, dicha actividad estatal se enmarca no solo en la corrección de conductas, sino también en la participación pública en el mercado, destinada a la satisfacción de los derechos constitucionales de sus participantes, en especial de los consumidores".*[1] (Subrayado por fuera del texto).

De acuerdo a lo anterior, el Estado no solo está facultado sino que tiene el deber constitucional de limitar los abusos y las deficiencias del mercado, para promover la equidad entre las relaciones civiles y comerciales de sus ciudadanos. Inclusive, es importante anotar que la Corte Constitucional es enfática en afirmar que la intervención tiene una razón más relevante cuando se habla de la prestación de un servicio público, como es el transporte de pasajeros.

Específicamente sobre el tema de la penalidad por cambio en la programación de un tiquete aéreo comprado con anterioridad, es importante preguntarse si las penalidades que se aplican actualmente guardan el principio de proporcionalidad. La doctrina ha sido reiterativa en que una sanción pecuniaria dentro de una relación contractual debe ser proporcional a los daños causados por el incumplimiento de lo pactado, pues se constituye como un resarcimiento. Ahora bien, con respecto a la penalidad por cambio en fecha y hora de un boleto aéreo, siendo de USD50 se constituye, en las rutas más costosas, como el 50% del valor del servicio, proporción que sería aún más alta si se refiere a las rutas más económicas, donde muchas veces es menos oneroso para el consumidor comprar un nuevo

[1] Sentencia de la Corte Constitucional C-228/10. M. P. Luis Ernesto Vargas Silva.

tiquete y perder el dinero del anterior, que hacer el trámite de cambio.

Con respecto a la justicia en los precios, la libertad de mercado y la intervención estatal, la Corte Constitucional se ha pronunciado de esta manera:

"La libre competencia económica es una garantía constitucional de naturaleza relacional. Quiere esto decir que la satisfacción de la misma depende del ejercicio de funciones de inspección, vigilancia y control de las actuaciones de los agentes que concurren al mercado, con el objeto de evitar que incurran en comportamientos abusivos que afecten la competencia o, una vez acaecidos estos comportamientos, imponer las sanciones que prevea la ley. Sobre el particular, la Corte ha insistido en que "se concibe a la libre competencia económica, como un derecho individual y a la vez colectivo (artículo 88 de la Constitución), cuya finalidad es alcanzar un estado de competencia real, libre y no falseada, que permita la obtención del lucro individual para el empresario, a la vez que genera beneficios para el consumidor con bienes y servicios de mejor calidad, con mayores garantías y a un precio real y justo. Por lo tanto, el Estado bajo una concepción social del mercado, no actúa solo como garante de los derechos económicos individuales, sino como corrector de las desigualdades sociales que se derivan del ejercicio irregular o arbitrario de tales libertades. || Por ello, la protección a la libre competencia económica tiene también como objeto, la competencia en sí misma considerada, es decir, más allá de salvaguardar la relación o tensión entre competidores, debe impulsar o promover la existencia de una pluralidad de oferentes que hagan efectivo el derecho a la libre elección de los consumidores, y le permita al Estado evitar la conformación de monopolios, las prácticas restrictivas de la competencia o eventuales abusos de posiciones dominantes que produzcan distorsiones en el sistema económico competitivo. Así se garantiza tanto el interés de los competidores, el colectivo de los consumidores y el interés público del Estado"[2]. (Subrayado por fuera del texto).

Por todo lo anterior, el Congreso de la República, de acuerdo al artículo 150 Superior, está plenamente facultado para impedir este tipo de abusos sobre el consumidor, de manera que a través del ministerio de la ley, se corrijan las imperfecciones del mercado. Máxime cuando el consumidor está en una posición de inferioridad frente a estas empresas puesto que se vincula a través de un contrato de adhesión, de manera que se ve obligado a aceptar este tipo de sanciones, o a pagar un tiquete que cuesta el doble y que tiene otros beneficios que el consumidor no está interesado en adquirir.

[2] *Ibídem.*

IMPORTANCIA DEL PROYECTO DE LEY

De acuerdo con la Constitución Política, Colombia se establece como un Estado Social de Derecho, con una Economía Social de Mercado, en la cual el Estado es el principal protector del interés general, buscando garantizar condiciones de equidad y prosperidad para sus ciudadanos. Por esta razón, el Estado colombiano no es ajeno a la dinámica de la economía y las condiciones de mercado a las que se enfrentan sus ciudadanos, teniendo las herramientas constitucionales y legales para intervenir en caso de un abuso hacia los consumidores, y una ausencia de equidad y proporcionalidad en dichas condiciones.

Uno de los mercados oligopólicos por excelencia es el Transporte Aéreo de Pasajeros, en el cual existen tan solo 7 empresas de transporte, a saber: Avianca, LAN, Copa, Satena, EasyFly, Viva Colombia y ADA, de las cuales las dos primeras manejan la mayor parte de las rutas y pasajeros que se mueven en el territorio nacional. En este sentido, el Estado ha dado y deberá seguir dando seguimiento a las actividades comerciales de estas empresas, de manera que su posición dominante no vaya en detrimento de los derechos e intereses de los consumidores, más aún en el entendido que se está hablando de un servicio público esencial.

Por esta razón, una de las políticas más cuestionadas ha sido la penalidad por cambio de fecha y hora en el servicio contratado, incluso cuando se hace con suficiente antelación para que la empresa transportadora no incurra en ningún perjuicio. En la actualidad, esta penalidad (para rutas nacionales) está entre USD40 o USD50, y la tarifa flexible, en la cual no existe penalidad, tiene un aumento de entre 60% y 100% con respecto a la tarifa económica básica. Estos valores están lejos de ser una penalidad proporcional al daño, puesto que muchas veces esta penalidad representa entre el 50% y el 80% del valor total del tiquete. Esto hace que el consumidor pague por un servicio y esté obligado a tomarlo, siendo esto una arbitrariedad puesto que el consumidor paga por el derecho de aprovechar un servicio y no por la obligación de tomarlo.

Por todo lo expuesto, y por las razones constitucionales y legales que invitan a esta propuesta, se presenta este proyecto de ley que busca que los consumidores del servicio de transporte aéreo nacional puedan cambiar las fechas y horas de sus viajes, pagando por supuesto la diferencia de tarifas, y un costo administrativo que sea el valor real y efectivo de dicho cambio. Por supuesto, ninguna de las partes debe afectarse y por ello, se establece un plazo máximo para dar aviso a la empresa transportadora.

La dinámica del mercado colombiano ha sido muy favorable al uso de transporte aéreo nacional

de pasajeros. Teniendo una tasa de crecimiento promedio de 16,5% desde 2009. Esto se debe principalmente a la reducción en las tarifas de transporte, así como la reducción en impuestos y tasas inherentes al servicio.



Fuente: Ministerio de Transporte.

Por lo anterior, resulta altamente probable que las tarifas del transporte aéreo nacional de pasajeros no aumenten debido a esta iniciativa, y por el contrario siga su dinámica de atraer más consumidores con precios atractivos y buen servicio.

Con respecto al número de pasajeros que compran tiquetes en clase económica restringida, clase económica flexible y clase ejecutiva, no hay estadísticas oficiales. Sin embargo, se puede afirmar con total seguridad que más del 50% de los pasajeros busca tiquetes que sean favorables al bolsillo, así no tengan servicios adicionales como mayor acumulación de millas, posibilidades de ascenso, reembolso, etc. Por esta razón, como mínimo, esta iniciativa sería beneficiosa para 10 millones de pasajeros cada año.

De acuerdo a cifras de prensa, Avianca atiende el 54,9% del mercado interno, seguida por LAN con 18,1%[3]. Esto quiere decir que las dos empresas más grandes tienen una participación en el mercado del 73%, lo que les permite tener un claro poder de mercado y dejan en condiciones de inferioridad a los consumidores del servicio. Los consumidores se ven abocados a aceptar los contratos de adhesión que estas empresas les impongan, acatando muchas veces cláusulas abusivas.

EXPERIENCIA INTERNACIONAL – CASO PERÚ

Múltiples países en el mundo han adoptado la normatividad para proteger a los consumidores de los abusos de las empresas al momento de adquirir un bien o servicio. Las leyes han buscado una relación más equitativa del consumidor y garantizar el cumplimiento de sus derechos. También redujeron las desigualdades a las que se enfrentaba un consumidor cuando le toca adquirir un servicio a través de un contrato de adhesión. Así, Colombia y Perú no son la excepción, y han implementado la Ley 1480 de 2011 y la Ley 29571, respectivamente, como sus Estatutos de Protección al Consumidor.

[3] Cifras publicadas por múltiples medios impresos en febrero de 2014.

Sin embargo, el Código de Protección y Defensa del Consumidor peruano resultó mucho más ambicioso respecto a sus pretensiones de eliminar prácticas abusivas por parte de las empresas. Uno de los artículos que más ha impactado positivamente a los consumidores es el **Artículo 66. Garantía de Protección a los Usuarios de Servicios Públicos Regulados**, en el inciso 7°, establece:

"66.7 Los consumidores del servicio de transporte nacional en cualquier modalidad pueden endosar o transferir la titularidad del servicio adquirido a favor de otro consumidor plenamente identificado o postergar la realización del servicio en las mismas condiciones pactadas, pudiendo ser considerado como parte de pago según lo pactado, debiendo comunicar ello de manera previa y fehaciente al proveedor del servicio con una anticipación no menor a veinticuatro (24) 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"[4].

Con esta nueva regulación, la penalidad por postergar la fecha de viaje pasó de USD75 a USD15, representando una reducción del 80%.

Cuando el Proyecto de ley empezó su trámite en el Congreso peruano, las empresas de transporte aéreo buscaron hundir este artículo, asegurando que se eliminarían las tarifas promocionales de los tiquetes aéreos y que los mismos tendrían un aumento del 30% al 50%. Sin embargo, múltiples medios de comunicación han expresado que los precios no han subido debido a que las aerolíneas buscan aumentar el número de pasajeros y que la mejor herramienta para lograrlo es mantener los precios, más aun teniendo en cuenta que en Perú se permiten postergaciones ilimitadas y endosos, dos situaciones que no se pretenden conseguir con esta iniciativa. El periódico *El Comercio* documenta la noticia cinco meses después de la entrada en vigencia de la norma:

"Los servicios que brinda el sector aerocomercial en nuestro país han cambiado durante el último quinquenio. Antes, en el 2006, el boleto de avión más económico para un vuelo doméstico costaba US$180. Hoy, por fortuna, la tarifa puede ser de hasta US$59. Gracias a esa reducción, el número de pasajeros que recorren el interior del Perú se duplicó y alcanzó los 5,2 millones en el 2010. Ese flujo de viajeros puede llegar a los 11 millones en el 2015. (…) uno debería decir que sí, que esos 11 millones de pasajeros que volarán en el 2015 podrán endosar y postergar sus boletos aéreos sin invertir más de US$15 en el trámite"[5].

[4] Ley 29571. Código de Protección y Defensa del Consumidor. El Peruano (Gaceta Oficial).

[5] Ver Periódico *El Comercio*. Sábado, 13 de agosto de 2011. ¿Cuánto pagar por endosar o postergar el boleto aéreo?

Todo esto demuestra la buena experiencia que ha vivido Perú, con respecto a esta iniciativa, desde su promulgación en el año 2011. Inclusive, siendo una norma más ambiciosa que la que se propone para Colombia, las cifras demuestran las bondades que disfrutan los peruanos a la hora de postergar tiquetes aéreos.

Para el caso colombiano, no se propone el endoso debido a que múltiples estudios internacionales señalan que el libre endoso de los tiquetes aéreos puede fomentar la inseguridad en los vuelos y un mercado negro de tiquetes. Por esta razón, se toma únicamente la iniciativa de postergaciones de tiquetes al costo de emisión.

CONSIDERACIONES AL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY

En el debate en Comisión Tercera Constitucional Permanente, los integrantes de la célula legislativa radicaron varias proposiciones, la mayoría de las cuales quedaron como constancias, para ser tenidas en cuenta para el texto propuesto para segundo debate, a saber:

• Los honorables Representantes Lucy Contento Sanz y Christian José Moreno Villamizar proponen reducir el plazo para dar aviso a la aerolínea cuando el pasajero desee hacer una postergación. En particular, proponen un plazo no menor a 24 horas para cambiar la fecha de viaje sin la imposición de penalidades. (Constancia).

• Los honorables Representantes Fabio Alonso Arroyabe Botero Ciro, Alejandro Ramírez y Germán Blanco Álvarez, en una proposición que también lleva la firma del ponente, proponen incluir el derecho a endosar los tiquetes, sin ningun tipo de sanción, en el mismo plazo que tiene la postergación en el proyecto de ley. (Constancia).

• Los honorables Representantes Óscar Pérez, Ciro Ramírez, Pierre Eugenio García y Germán Blanco Álvarez proponen un artículo nuevo en el cual se establezca que en caso de no usar el tiquete por parte del pasajero, y así mismo no lo utilice durante su vigencia de un año, la compañía de transporte aéreo deberá entrar un bono por el saldo a favor del pasajero, el cual tendrá vigencia de un año. El valor a favor podrá reducirse a título de gastos administrativos, pero en un porcentaje no mayor al 10%. (Aprobado).

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE

Proyecto de ley número 037 de 2014 Cámara, *por medio de la cual se agrega un artículo a la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros.*

Artículo 1º *Objeto*. El objeto de la presente ley es proteger a los consumidores de servicios de transporte aéreo de pasajeros; en particular, buscando la proporcionalidad en las penalidades cobradas por cambios de fecha y hora en los tiquetes de rutas nacionales.

Artículo 2º. Agréguese un nuevo artículo a la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor), el cual quedará redactado así:

"**Artículo 48-1**. *Garantía de protección a los usuarios de transporte aéreo de pasajeros*. Los consumidores del servicio de transporte aéreo nacional podrán postergar la realización de este servicio en las mismas condiciones pactadas y teniendo en cuenta lo pagado, debiendo comunicar previamente al proveedor del servicio de transporte con una anticipación no menor a cuarenta y ocho (48) horas de la fecha y hora prevista para la prestación del servicio. Los consumidores deberán pagar únicamente la diferencia tarifaria del servicio, en caso de existir.

Parágrafo 1°. *Derecho de Retracto para los Tiquetes Aéreos Nacionales.* Por imperio de la ley, se entenderá que lo dispuesto en el artículo 47 de la presente ley cobija también el contrato de transporte aéreo nacional de pasajeros, y su facultad está regida por lo dispuesto en el artículo mencionado".

Artículo 3º. *Derecho a endosar o ceder los derechos sobre un tiquete aéreo nacional.* Los consumidores del servicio de transporte aéreo podrán endosar o ceder el tiquete de este servicio en las mismas condiciones pactadas y teniendo en cuenta lo pagado, previo aviso al proveedor del servicio de transporte, con anticipación no menor de 48 horas previstas para la prestación del servicio, sin que ocasione al consumidor pago alguno.

Artículo 4º. Cuando un usuario del transporte aéreo, adquiere uno o varios tiquetes y por cualquier razón no los utilice, un año después de la compra, la empresa aérea le entregará un bono que refleje ese saldo a favor, el cual deberá ser utilizado por el beneficiario dentro del año siguiente a su entrega. La Compañía podrá deducir un porcentaje del valor, no superior al 10%, a título de costos administrativos.

Artículo 5º. La presente ley entra en vigencia a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTAS AL PROYECTO DE LEY

Teniendo en cuenta las proposiciones radicadas como constancias y las conclusiones del debate en la Comisión Tercera Constitucional Permanente, se presentan las siguientes modificaciones al proyecto de ley, de manera que se ajuste más a los requerimientos de los consumidores.

Texto Aprobado en primer debate	Texto Propuesto para Segundo Debate	Justificación
"Por medio de la cual ~~se agrega un artículo a~~ la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros".	**"Por medio de la cual se modifica la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros".**	Con las modificaciones propuestas en el primer debate del proyecto de ley, se agregarían dos artículos al Estatuto del Consumidor, razón por la cual se debe modificar el título del proyecto.
Artículo 2º. Agréguese un nuevo artículo a la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor), el cual quedará redactado así: **"Artículo 48-1**. *Garantía de protección a los usuarios de transporte aéreo de pasajeros.* Los consumidores del servicio de transporte aéreo nacional podrán postergar la realización de este servicio en las mismas condiciones pactadas y teniendo en cuenta lo pagado, debiendo comunicar previamente al proveedor del servicio de transporte con una anticipación no menor a cuarenta y ocho (48) horas de la fecha y hora prevista para la prestación del servicio. Los consumidores deberán pagar únicamente la diferencia tarifaria del servicio, en caso de existir.	Artículo 2º. Agréguese un nuevo artículo a la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor), el cual quedará redactado así: **"Artículo 48-1.** *Garantía de protección a los usuarios de transporte aéreo de pasajeros – Derecho de Postergación.* Los consumidores del servicio de transporte aéreo nacional, que adquieran su tiquete por medios electrónicos, no tradicionales o a distancia, podrán postergar la realización de este servicio en las mismas condiciones pactadas y teniendo en cuenta lo pagado, debiendo comunicar previamente al proveedor del servicio de transporte con una anticipación no menor a cuarenta y ocho (48) horas de la fecha y hora prevista para la prestación del servicio. Los consumidores deberán pagar únicamente la diferencia tarifaria del servicio, en caso de existir. Durante el proceso de compra del servicio de transporte aéreo, el transportador o la agencia de viajes, dependiendo de quién realice la venta, deberá informar al usuario sobre las condiciones del transporte respecto a reservas y cancelaciones, adquisición de tiquetes, tarifas y sus condiciones, limitaciones de equipaje, elementos que no se pueden transportar y en general los derechos, deberes, restricciones y requisitos que debe cumplir el pasajero para que le presten un adecuado servicio de transporte aéreo."	Se adiciona el asunto de los tiquetes que son comprados por medios electrónicos, no tradicionales o a distancia, debido a que se pretende incorporar este Artículo en el **Capítulo V. De las ventas que utilizan métodos no tradicionales o a distancia,** de la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor). Es importante aclarar que los tiquetes electrónicos son la inmensa mayoría de los que se adquiere en el país. Se incluye un apartado que obliga a las empresas de transporte aéreo, así como a todos los intermediarios de la cadena de comercialización, incluir información clara sobre las condiciones del tiquete que se adquiere. En general, se busca que el consumidor tenga una mejor información del servicio que está adquiriendo.

Texto Aprobado en primer debate	Texto Propuesto para Segundo Debate	Justificación
"Parágrafo 1°. *Derecho de retracto para los tiquetes aéreos nacionales.* ~~Por imperio de la ley, se entenderá que lo dispuesto en el artículo 47 de la presente Ley cobija también el contrato de transporte aéreo nacional de pasajeros, y su facultad está regida por lo dispuesto en el artículo mencionado."~~	**"Parágrafo 1°.** *Derecho de retracto para los tiquetes aéreos.* De conformidad con lo establecido en el parágrafo 2° del artículo 25 de la Ley 1558 de 2012 y artículo 3° del Decreto número 1097 de 2014, las reglas contenidas en la Ley 1480 de 2011, y en especial aquellas relacionadas con el ejercicio del derecho de retracto, se aplicarán supletoriamente a las normas especiales que regulan los servicios aéreos, primando en ese caso la aplicación de las disposiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). No obstante, las empresas que prestan el servicio público de transporte aéreo de pasajeros en Colombia, deberán posibilitar, sin ningún tipo de sanción, penalidad, o costo administrativo, la corrección de errores por parte de los pasajeros que compren los servicios aéreos a través de medios electrónicos, métodos no tradicionales o a distancia. El plazo para hacer dichas correcciones será de 5 días cuando el tiquete se adquiere 15 días antes de la prestación del servicio o 2 días en caso contrario."	Se hace claridad sobre el derecho de retracto. El modelo de negocio que las compañías aéreas vienen manejando se basa en el pronóstico de ocupación de un vuelo, con la suficiente antelación, para lograr ofrecer al público tarifas promocionales. Si se flexibiliza demasiado el derecho de retracto puede afectar seriamente la estructura de costos de las compañías, impactando en los precios que obtiene el consumidor final. Por esta razón, se hace claridad sobre el alcance del derecho de retracto. Sin embargo, la queja generalizada de los consumidores frente al derecho de retracto se da cuando lo debe ejercer por errores cometidos en los nombres de los pasajeros o las fechas de viaje al momento de adquirir los tiquetes. Por tal motivo, se establecen unos plazos en los cuales las compañías de transporte aéreo deberán facilitar la corrección de dichos errores, sin ningún tipo de penalidad, sanción o costo administrativo asociado. Por supuesto, se entiende que cuando el error radica en destino de viaje o fechas de realización podrá haber diferencia de tarifas que la compañía podrá cobrar (o deberá reintegrar cuando el saldo sea a favor del pasajero).

Texto Aprobado en primer debate	Texto Propuesto para Segundo Debate	Justificación
Artículo 4º. Cuando un usuario del transporte aéreo, adquiere uno o varios tiquetes y por cualquier razón no los utilice, un año después de la compra, la empresa aérea le entregará un bono que refleje ese saldo a favor, el cual deberá ser utilizado por el beneficiario dentro del año siguiente a su entrega. La compañía podrá deducir un porcentaje del valor, no superior al 10%, a título de costos administrativos.	**"Parágrafo 2°.** *Vigencia de los tiquetes de transporte aéreo nacional.* En adelante, los tiquetes de transporte aéreo nacional de pasajeros, que no se usen en la fecha pactada, tendrán una vigencia de dos años para ser usados por parte del pasajero a partir de la fecha de adquisición del tiquete. La empresa de transporte aéreo de pasajeros podrá determinar unos costos administrativos."	Se elimina el artículo 4º aprobado en primer debate y lo dispuesto en el mismo se incluye como parágrafo en el artículo 48-1. Así mismo, se elimina el asunto del bono y se extiende la vigencia de los tiquetes aéreos nacionales a 2 años. Cambio que, de ninguna manera, altera la intención del artículo aprobado, pero sí evita problemas de trámites tanto para las compañías de transporte como para los pasajeros.
Artículo 3º. *Derecho a endosar o ceder los derechos sobre un tiquete aéreo nacional.* Los consumidores del servicio de transporte aéreo podrán endosar o ceder el tiquete de este servicio en las mismas condiciones pactadas y teniendo en cuenta lo pagado, previo aviso al proveedor del servicio de transporte, con anticipación no menor de 48 horas previstas para la prestación del servicio, sin que ocasione al consumidor pago alguno.	Artículo 3º. Agréguese un nuevo artículo a la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor), el cual quedará redactado así: **"Artículo 48-2.** *Garantía de protección a los usuarios de transporte aéreo de pasajeros – Derecho de Endoso.* Los consumidores del servicio de transporte aéreo nacional, que adquieran su tiquete por medios electrónicos, no tradicionales o a distancia, podrán endosar o ceder el tiquete en las mismas condiciones pactadas y teniendo en cuenta lo pagado, debiendo comunicar previamente al proveedor del servicio de transporte con una anticipación no menor a cuarenta y ocho (48) horas de la fecha y hora prevista para la prestación del servicio. Los consumidores deberán pagar únicamente la diferencia tarifaria del servicio, en caso de existir".	Se corrige la redacción del artículo 3º con el fin de que sea explícito el hecho que se crea un artículo nuevo en el Estatuto del Consumidor, de lo contrario el artículo mencionado quedaría por fuera de dicho Estatuto.

No se cambia el término mínimo para cambio o endoso de 48 horas a 24 horas porque se considera que la inmensa mayoría de consumidores adquiere sus tiquetes al menos el día anterior a la fecha de realización del servicio, momento en el cual ya deben estar hechas todas las postergaciones, buscando que la compañía aérea tenga el tiempo suficiente para ofrecer al público esas sillas que quedan disponibles.

PROPOSICIÓN

Por todo lo expuesto anteriormente, se rinde ponencia positiva al **Proyecto de ley número 037 de 2014 Cámara,** *por medio de la cual se modifica la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros,* y solicito respetuosamente a la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes, dar trámite a la presente iniciativa.

EDUARDO CRISSIEN BORRERO
Representante a la Cámara

GERMAN BLANCO ÁLVAREZ
Representante a la Cámara

CIRO ALFANDO RAMÍREZ
Representante a la Cámara

FABIO ALONSO ARROYABE
Representante a la Cámara

TEXTO FINAL PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 037 DE 2014 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros.

Artículo 1º *Objeto*. El objeto de la presente ley es proteger a los consumidores de servicios de

transporte aéreo de pasajeros; en particular, buscando la proporcionalidad en las penalidades cobradas por cambios de fecha y hora en los tiquetes de rutas nacionales.

Artículo 2º. Agréguese un nuevo artículo a la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor), el cual quedará redactado así:

"**Artículo 48-1.** *Garantía de protección a los usuarios de transporte aéreo de pasajeros – Derecho de Postergación.* Los consumidores del servicio de transporte aéreo nacional, que adquieran su tiquete por medios electrónicos, no tradicionales o a distancia, podrán postergar la realización de este servicio en las mismas condiciones pactadas y teniendo en cuenta lo pagado, debiendo comunicar previamente al proveedor del servicio de transporte con una anticipación no menor a cuarenta y ocho (48) horas de la fecha y hora prevista para la prestación del servicio. Los consumidores deberán pagar únicamente la diferencia tarifaria del servicio, en caso de existir.

Durante el proceso de compra del servicio de transporte aéreo, el transportador o la agencia de viajes, dependiendo de quién realice la venta, deberá informar al usuario sobre las condiciones del transporte respecto a reservas y cancelaciones, adquisición de tiquetes, tarifas y sus condiciones, limitaciones de equipaje, elementos que no se pueden transportar y en general los derechos, deberes, restricciones y requisitos que debe cumplir el pasajero para que le presten un adecuado servicio de transporte aéreo.

Parágrafo 1º. *Derecho de retracto para los tiquetes aéreos.* De conformidad con lo establecido en el parágrafo 2° del artículo 25 de la Ley 1558 de 2012 y artículo 3° del Decreto número 1097 de 2014, las reglas contenidas en la Ley 1480 de 2011, y en especial aquellas relacionadas con el ejercicio del derecho de retracto, se aplicarán supletoriamente a las normas especiales que regulan los servicios aéreos, primando en ese caso la aplicación de las disposiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). No obstante, las empresas que prestan el servicio público de transporte aéreo de pasajeros en Colombia, deberán posibilitar, sin ningún tipo de sanción, penalidad, o costo administrativo, la corrección de errores por parte de los pasajeros que compren los servicios aéreos a través de medios electrónicos, métodos no tradicionales o a distancia. El plazo para hacer dichas correcciones será de 5 días cuando el tiquete se adquiere 15 días antes de la prestación del servicio o 2 días en caso contrario.

Parágrafo 2º. Vigencia de los tiquetes de transporte aéreo nacional. En adelante, los tiquetes de transporte aéreo nacional de pasajeros, que no se usen en la fecha pactada, tendrán una vigencia de dos años para ser usados por parte del pasajero a partir de la fecha de adquisición del tiquete. La empresa de transporte aéreo de pasajeros podrá determinar unos costos administrativos".

Artículo 3º. Agréguese un nuevo artículo a la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor), el cual quedará redactado así:

"**Artículo 48-2.** *Garantía de protección a los usuarios de transporte a*éreo de pasajeros – Derecho de e*ndoso.* Los consumidores del servicio de transporte aéreo nacional, que adquieran su tiquete por medios electrónicos, no tradicionales o a distancia, podrán endosar o ceder el tiquete en las mismas condiciones pactadas y teniendo en cuenta lo pagado, debiendo comunicar previamente al proveedor del servicio de transporte con una anticipación no menor a cuarenta y ocho (48) horas de la fecha y hora prevista para la prestación del servicio. Los consumidores deberán pagar únicamente la diferencia tarifaria del servicio, en caso de existir."

Artículo 4º. La presente ley entra en vigencia a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

EDUARDO CRISSIEN BORRERO
Representante a la Cámara

GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ
Representante a la Cámara

CIRO ALEJANDRO RAMÍREZ
Representante a la Cámara

FABIO ALONSO ARROYABE
Representante a la Cámara

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN TERCERA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

(Asuntos Económicos)

Bogotá, D. C., 5 de diciembre de 2014

En la fecha se recibió en esta Secretaría la ponencia para segundo debate del **Proyecto de ley número 037 de 2013 Cámara**, *por medio de la cual se agrega un artículo a la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros*, y se remite a la Secretaría General de la Corporación para su respectiva publicación en la ***Gaceta del Congreso***, tal y como lo ordena el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992.

La Secretaria General,

ELIZABETH MARTINEZ BARRERA

Bogotá, D. C., 5 de diciembre de 2014

De conformidad con el artículo 165 de la Ley 5ª de 1992, "Reglamento del Congreso autorizamos el presente informe".

RAYMUNDO ELIAS MENDEZ BECHARA
PRESIDENTE

ELIZABETH MARTINEZ BARRERA
SECRETARIA

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES, EN SESIÓN ORDINARIA DEL DÍA MARTES DOS (2) DE DICIEMBRE DE DOS MIL CATORCE (2014) AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 037 DE 2014 CÁMARA

por medio de la cual se agrega un artículo a la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. ***Objeto****. El objeto de la presente ley proteger a los consumidores de servicios de transporte aéreo de pasajeros; en particular, buscando la proporcionalidad en las penalidades cobradas por cambios de fecha y hora en los tiquetes de rutas nacionales.*

Artículo 2°. Agréguese un nuevo artículo a la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor), el cual quedará redactado así:

*"****Artículo 48-1****. Garantía de protección a los usuarios de transporte aéreo de pasajeros, los consumidores del servicio de transporte aéreo nacional podrán postergar la realización de este servicio en las mismas condiciones pactadas y teniendo en cuenta lo pagado, debiendo comunicar previamente al proveedor del servicio de transporte con una anticipación no menor a cuarenta y ocho (48) horas de la fecha y hora prevista para la prestación del servicio. Los consumidores deberán pagar únicamente la diferencia tarifaria del servicio, en caso de existir.*

Parágrafo 1°. Derecho de Retracto para los tiquetes aéreos nacionales. Por imperio de la ley, se entenderá que lo dispuesto en el artículo 47 de la presente ley cobija también el contrato de transporte aéreo nacional de pasajeros, y su facultad está regida por lo dispuesto en el Artículo mencionado".

Artículo 3°. Derecho a endosar o ceder los derechos sobre un tiquete aéreo nacional.

Los consumidores del servicio de transporte aéreo podrán endosar o ceder el tiquete de este servicio en las mismas condiciones pactadas y teniendo en cuenta lo pagado, previo aviso al proveedor del servicio de transporte, con anticipación no menor de 48 horas previstas para la prestación del servicio, sin que ocasione al consumidor pago alguno.

Artículo 4°. Cuando un usuario del transporte aéreo, adquiere uno o varios tiquetes y por cualquier razón no los utilice, un año después de la compra, la empresa aérea le entregará un bono que refleje ese saldo a favor, el cual deberá ser utilizado por el beneficiario dentro del año siguiente a su entrega. La compañía podrá deducir un porcentaje del valor, no superior al 10%, a título de costos administrativos.

Artículo 5°. La presente ley entra en vigencia a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES.

COMISIÓN TERCERA

CONSTITUCIONAL PERMANENTE.

Bogotá, D. C., diciembre 2 de 2014

En sesión de la fecha, fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el **Proyecto de ley número 037 de 2014 Cámara**, *por medio de la cual se agrega un artículo a la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros*, previo anuncio de su votación en la Sesión conjunta de las Comisiones Económicas Terceras y Cuartas de la honorable Cámara de Representantes y el honorable Senado de la República, realizada el día veintiséis (26) de noviembre de dos mil catorce (2014), en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo número 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

RAYMUNDO ELIAS MENDEZ BECHARA
PRESIDENTE

ELIZABETH MARTINEZ BARRERA
SECRETARIA

CONTENIDO

Gaceta número 827 - Martes 9 de diciembre de 2014

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS **Págs.**

Ponencia para primer debate en Cámara y texto propuesto al proyecto de ley número 132 de 2014 Cámara, por medio de la cual se regula el cobro del gasto prejurídico en los créditos educativos del Icetex..... 1

Informe de ponencia para segundo debate y texto final propuesto al Proyecto de ley número 037 de 2014 Cámara, por medio de la cual se agrega un artículo a la Ley 1480 de 2011, con el fin de proteger al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros 3

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2014