



**GRUPO EVALUADOR DE PROYECTOS AEROCOMERCIALES
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL**

SESION 54 DEL 3 DE MAYO DE 2011

Fecha Audiencia: Abril 27 de 2011
Fecha Sesión: Mayo 3 de 2011
Hora: 04:30 p.m.
Lugar: Dirección General

ASISTENTES

Dr. Santiago Castro Gómez	Director General, Aeronáutica Civil
Adriana Sanclemente Alzate	Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Juan Carlos Ramírez González	Jefe Grupo Aeronavegación de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.
Cr (r) Germán R. García Acevedo	Secretario Seguridad Aérea

INVITADOS:

Luz Melba Castañeda L.	Delegada del Ministerio de Transporte
Claudia Esguerra Barragán	Jefe Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
Leonor Cristina Reyes Acevedo	Jefe Grupo Servicios Aerocomerciales
Patricia Russo M.	Economista - Servicios Aerocomerciales – Oficina de Transporte Aéreo.

TEMAS DE AUDIENCIA

1. **AVIANCA S. A.**, solicita se le autorice adicionar: una frecuencia y nuevas rutas internacionales, así:

R U T A S	Frecuen. Semanal	Equipo de vuelo Propuesto	Derechos de Tráfico
<u>Adición Frecuencias</u>			
BOGOTA-SANTO DOMINGO-BOGOTA	3	A319/320	3a y 4a libertad
<u>Nuevas Rutas</u>			
BOGOTA-CANCUN-BOGOTA	1	A319/320	3a y 4a libertad
BOGOTA-RIO DE JANEIRO-BOGOTA	3	A319/320	3a y 4a libertad

Una vez considerado cada servicio el grupo recomendó **Negar** la petición en cada una de las rutas solicitadas, teniendo en cuenta las autorizaciones y designaciones vigentes en el marco de los instrumentos bilaterales que rigen las relaciones aerocomerciales entre Colombia-República Dominicana, Colombia-México y Colombia-Brasil, toda vez que:

11/2
ed.



Colombia-República Dominicana : El instrumento bilateral prevé un control de capacidad y las frecuencias que se pueden operar a Santo Domingo están todas asignadas, y los plazos con que cuentan las aerolíneas autorizadas se encuentran vigentes. Igualmente debe considerarse que desde hace tres años (marzo de 2008) las frecuencias solicitadas se encuentran asignadas a la empresa Avianca y no han sido operadas, razón por la cual como criterio de política y en aras de la equidad estas frecuencias quedarán de libre disposición para ser solicitadas por cualquier empresa en futuras audiencias públicas.

Colombia-Brasil: Existe un régimen de capacidad controlado, y las frecuencias previstas para Colombia ya se encuentran asignadas. Adicionalmente, sólo en el marco de la audiencia pública la empresa expresó la pretensión de sustituir las frecuencias aprobadas para Sao Paulo para que le fueran aprobadas a Rio de Janeiro, información que no fue considerada al momento del análisis del estudio para la audiencia, y adicionalmente no estuvo disponible para terceros interesados, razón por la cual en aras de dar cumplimiento al procedimiento y espíritu de las audiencias públicas, el Grupo recomendó negar la petición.

Colombia-México: Conforme a lo previsto en el Instrumento Bilateral vigente que regula las relaciones aerocomerciales entre los dos países, para la designación de aerolíneas se establece un esquema de Múltiple Designación, manteniendo la doble designación por par de ciudades y en la ruta Bogotá-Cancún ya se encuentran autorizados dos operadores, con lo cual no hay cabida para esta petición.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.

2. FAST COLOMBIA S.A., solicita se le autorice el cambio de base principal, base auxiliar y nuevas rutas, a la autorización de constitución como empresa de transporte aéreo regular troncal de pasajeros, correo y carga con base principal en el aeropuerto Eldorado de Bogotá, con aeronaves Airbus A-319 y Airbus 320, Boeing 737-300, Boeing 737-700 y Boeing 737-800, autorizada en Sesión 50 del 5 de agosto de 2010.

El cambio consiste en establecer como base principal el Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, base auxiliar el Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, en las siguientes rutas:

Nuevas Rutas	Frecuencias semanales
Medellín-San Andrés-Medellín	10
Medellín-Cúcuta-Medellín	9
Medellín-Apartadó-Medellín	6
Medellín-Montería-Medellín	5
Medellín-Valledupar-Medellín	4

11w
ed.
fz



Medellín-Ibagué-Medellín	3
Medellín-Armenia-Medellín	2
Medellín-Neiva-Medellín	1
Medellín-Leticia-Medellín	1
Medellín-Riohacha-Medellín	1
Medellín-Popayán-Medellín	1
Medellín-Barrancabermeja-Medellín	1
Medellín-El Yopal-Medellín	1
Medellín-Villavicencio-Medellín	1
Medellín-Cartagena-Medellín	18
Cartagena-Cali-Cartagena	16
Cartagena-Bogotá-Cartagena	2
Medellín-Santa Marta-Medellín	11
Santa Marta-Cali-Santa Marta	12
Santa Marta-Bogotá-Santa Marta	1
Medellín-Barranquilla-Medellín	11
Barranquilla-Bogotá-Barranquilla	1
Medellín-Cali-Medellín	9
Cali-Bogotá-Cali	2
Medellín-Bucaramanga-Medellín	6
Bucaramanga-Santa Marta-Bucaramanga	3
Bucaramanga-Bogotá-Bucaramanga	1
Bucaramanga-Cartagena-Bucaramanga	7
Medellín-Pereira-Medellín	5
Pereira-Santa Marta-Pereira	3
Pereira-Cartagena-Pereira	2
Medellín-Bogotá-Medellín	3

Una vez evaluada la petición en forma integral y teniendo en cuenta: **a)** Que los estudios de mercado, financiero y económico presentados para el cambio de base con base auxiliar, para prestar el servicio en 32 rutas con el equipo propuesto, arrojó indicadores favorables y acordes a la industria Aeronáutica, y **b)** Que se ajusta a la Política Aerocomercial Vigente, el Grupo recomendó **Aprobar** la petición.

Sobre la solicitud para que se de aplicación al Régimen Especial de los Servicios Pioneros contemplados en el numeral 3.6.3.4.3.9.1 de los RAC, éste sólo se concede en diez (10) rutas de las treinta y dos (32) propuestas, así: Medellín-Valledupar, Medellín-Neiva, Medellín-Leticia, Medellín-Riohacha, Medellín-Popayán, Medellín-Barrancabermeja,

11w
ad
fe



Medellín-El Yopal, Medellín-Villavicencio, Santa Marta-Cali, y Pereira-Santa Marta, considerando lo siguiente: **a)** Que éstas no son operadas por ninguna aerolínea, **b)** La ciudad de Medellín está servida por los aeropuertos: José María Córdoba y Enrique Olaya Herrera.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.

3. TAMPA CARGO S.A., solicita se le autorice prestar el servicio público de transporte aéreo internacional de carga con aeronaves B767-200 para operar las siguientes rutas:

Colombia (Bogotá y/o Medellín y/o Barranquilla y/o Cali – Un punto o puntos en el territorio de los Estados Unidos – Santo Domingo – y/o Fort de France (Martinica) y/o Curazao y/o Aruba y/o Puerto Príncipe (Haití) y Regreso, con posibilidad de omitir o excluir puntos con dos (2) frecuencias semanales, ejerciendo los siguientes derechos de tráfico:

- a) De tercera y cuarta libertad en los puntos solicitados entre Colombia a Estados Unidos y regreso; Colombia - Santo Domingo; Colombia - Fort de France; Colombia - Curazao; Colombia - Aruba; y Colombia - Puerto Príncipe y regreso.
- b) De quinta libertad en los puntos solicitados entre Colombia - Estados Unidos - Santo Domingo y/o Fort de France y/o Curazao y/o Aruba y/o Puerto Príncipe y regreso.

Una vez considerada la petición en el marco de los instrumentos bilaterales vigentes suscritos entre Colombia-Estados Unidos; Colombia-República Dominicana (Santo Domingo); Colombia-Antillas Francesas (Fort de France), Colombia-Curazao; y Colombia-Aruba, el Grupo recomendó **Aprobar** la petición con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire conforme lo señalado en el literal a) de la petición.

Respecto a la operación entre Colombia-Haití (Puerto Príncipe), ejerciendo derechos de tercera y cuarta libertad del aire, el Grupo recomendó **Aprobarla** bajo el principio de reciprocidad, teniendo en cuenta que no existe instrumento bilateral que regule las relaciones aerocomerciales.

Sobre el ejercicio de derechos de quinta libertad del aire, previstos en el literal b) de la petición, el Grupo recomendó **Aprobar** sólo la operación Colombia-Estados Unidos-Haití, igualmente bajo el principio de reciprocidad. Sobre las demás rutas presentadas, el Grupo recomendó **Negarlas** por cuanto si bien los derechos solicitados se encuentran previstos en el instrumento bilateral que rige las relaciones aerocomerciales de Colombia con Estados Unidos, con los demás países no están previstos estos derechos, y de autorizarse los

11w
el. H



mismos sujetos a reciprocidad como lo manifiesta la empresa, se estaría desbordando el marco establecido en cada uno de los instrumentos suscritos, dando lugar a una autorización extrabilateral. Sobre este mecanismo o figura de las autorizaciones extrabilaterales el Grupo recordó lo establecido en el Acta de la Sesión 48 del 10 de febrero de 2010, donde se señaló que antes de recurrir a esta figura creando así nuevas situaciones, se deben propiciar modificaciones a los instrumentos bilaterales que sean del caso, de conformidad con las necesidades de los diferentes operadores.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.

4. VARIG LOGISTICA S.A.

Mediante correo enviado vía e-mail el 19 de abril de 2011 por el señor Luis Lema, en calidad de Representante Legal de la empresa VARIG LOGISTICA S.A. manifestó la decisión tomada por parte de la dirección de dicha empresa, en aplazar por un tiempo más la petición para que le sea autorizado un permiso de operación regular de transporte aéreo internacional de carga, con equipo Boeing B757F y B767-300 en las siguientes rutas:

Viracopos y/o Manaus-Bogotá-Panamá-Viracopos y/o Manaus, con derechos de tráfico de quinta libertad en el trayecto Bogotá-Panamá.

Viracopos y/o Manaus-Bogotá-Viracopos y/o Manaus, con derechos de tráfico de hasta cuarta libertad.

Finalmente se reitera la política adoptada en Sesión 50 del 5 de agosto de 2010 sobre la operación desde y hacia el Aeropuerto Internacional Eldorado de Bogotá, así:

- A. Se aclara a todos los interesados en operar desde y hacia el aeropuerto Internacional de Eldorado, que teniendo en cuenta el incremento en el número de operaciones aéreas de manera importante, todos los servicios autorizados cuyo origen y destino es Bogotá, quedarán sujetos a la disponibilidad de Slots de tránsito aéreo y de aeropuerto, para el momento de inicio de las operaciones solicitadas.

En este sentido las autorizaciones que otorgue la Entidad como resultado de las solicitudes que se presenten en la Audiencia Pública, no conlleva ni conllevaran compromiso de parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en lo relativo a la disponibilidad de capacidad del Aeropuerto Eldorado, para hacer uso del mismo.

- B. Se resalta la importancia de continuar coordinando previo a cualquier pronunciamiento con el Concesionario del Aeropuerto Internacional Eldorado, OPAIN sobre la viabilidad de autorizar las nuevas operaciones solicitadas en el Aeropuerto, solicitando su concepto al respecto, teniendo en cuenta que actualmente

11-2-11
FE

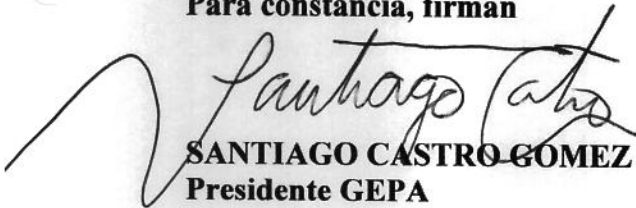


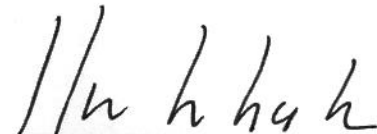
existe saturación de vuelos a determinadas horas del día, y no es posible ni con la disponibilidad de infraestructura, ni con el personal que trabaja para las autoridades que están en el aeropuerto (y se encuentran involucradas en la atención de la llegada o salida de los vuelos internacionales), atender de manera eficiente y con calidad a los pasajeros o equipaje llegados o salidos, en esas franjas horarias.

Las medidas que acá se enuncian son transitorias hasta tanto se adelantan las obras de construcción de las nuevas terminales aeroportuarias que se encuentran en ejecución.

Siendo las 5:15 p.m., del día 3 de mayo de 2011 se da por terminada la Sesión del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales - GEPA.

Para constancia, firman


SANTIAGO CASTRO GOMEZ
Presidente GEPA


ADRIANA SANCLEMENTE ALZATE
Secretaria GEPA