

La publicación en la página Web de la Aeronáutica Civil del Acta del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, GEPA, no supe la notificación personal que debe surtirse a los interesados en las decisiones contempladas en dicha Acta.



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

SESION 61 DICIEMBRE 21 DE 2012

Fecha Audiencia: Noviembre 29 de 2012
 Fecha Sesión: Diciembre 21 de 2012
 Hora: 05:00 p.m.
 Lugar: Dirección General

MIEMBROS DEL GRUPO

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

INVITADOS:

Coronel Carlos Fernando Silva	Subdirector General
Leonor Cristina Reyes Acevedo	Jefe Grupo Servicios Aerocomerciales

TEMAS TRATADOS:

I. LINEAMIENTOS DE POLITICA PARA EL ACCESO AL MERCADO DE LAS RUTAS NACIONALES DE TRANSPORTE AEREO.

A continuación se considera necesario dejar consignada en la presente acta, los lineamientos de política para al acceso al mercado de las rutas nacionales de transporte aéreo, conforme a las directrices emanadas en la Sesión del 8 de Octubre de 2012 del Consejo Directivo de Aeronáutica Civil, en cuanto a liberar los cupos de operadores máximos permitidos para las rutas nacionales, de manera que haya libertad de acceso en el número de aerolíneas que pueden prestar el servicio en las rutas del mercado doméstico de Colombia, medida que además complementa la política ya adoptada de libertad de tarifas.

Conforme lo anterior, en el marco de la Audiencia Publica celebrada el 29 de noviembre de 2012 en las instalaciones del Centro de Ciencias Aeronáuticas - Aula 11, la Jefe de La Oficina de Transporte Aéreo por delegación del señor Director General de la UAEAC y en calidad de Secretaria del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, informó a los asistentes a la misma sobre el cambio en la política aérea para el acceso al mercado nacional de pasajeros, haciendo inicialmente un breve resumen sobre el desarrollo de la misma, eliminándose los mínimos de las tarifas aéreas, propiciando un esquema de libertad vigilada donde solo se controlaban los máximos y se mantenía, con algunos ajustes, el esquema del sobre-cargo obligatorio del combustible.



Observando el fortalecimiento y crecimiento del mercado de transporte aéreo, con el inicio de un proceso de renovación de la flota de aviones por parte de los principales operadores, la incursión de operadores que servía tradicionalmente mercados secundarios, a las rutas troncales con un modelo de tarifas bajas, la presencia en el mercado colombiano de los más destacados grupos de aerolíneas de la región latinoamericana (Avianca-Taca, Copa-Aero República y Lan-Aires); así como la creación e inicio de servicios por parte de nuevas aerolíneas, de bajo costo como Easyfly, y más recientemente Fast Colombia bajo la marca Viva Colombia, con participación creciente en las rutas del mercado tipo jet.

Esta evolución favorable se ha traducido en un esquema de mayor competencia en el mercado de transporte aéreo de Colombia, que ahora cuenta con más opciones de conectividad, y que motivó al Gobierno Nacional a seguir introduciendo cambios hacia una política de mayor liberalización. En ese contexto se anunció desde octubre del 2011 la eliminación del sobre-cargo obligatorio de combustible a partir de abril del 2012, medida que se hizo efectiva y fue complementada con una libertad total de las tarifas aéreas, eliminando también los techos tarifarios que aún estaban vigentes, y propiciando de esta manera un esquema de mayor competencia, donde los operadores en el mercado pueden adoptar sus estrategias comerciales con mucha mayor autonomía e independencia, bajo un entorno menos regulado.

Como parte de todo este proceso, y considerando las políticas del actual Gobierno, que se orientan a estimular la competencia, fomentar el intercambio comercial y promover el turismo, la autoridad aeronáutica ha seguido políticas de flexibilización de las condiciones de acceso al mercado de transporte aéreo.

Es así como la autoridad aeronáutica planteó en la Sesión del 8 de Octubre de 2012 del Consejo Directivo de Aeronáutica Civil, liberar los cupos de operadores máximos permitidos para las rutas nacionales, de manera que haya libertad de acceso en el número de aerolíneas que pueden prestar el servicio en las rutas del mercado doméstico de Colombia, medida que además complementa la política ya adoptada de libertad de tarifas.

Así, se completa la desregulación de los dos componentes básicos del mercado: precios y acceso, y se contribuye a seguir estimulando la competencia en el transporte aéreo del país. Es importante anotar que esta liberalización de cupos no afectaría el mecanismo de estímulo a nuevos servicios (pioneros) adoptado en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, que protege hasta por dos años, al operador que cree un nuevo servicio, mejorando la conectividad del país.

El Consejo en dicha sesión recomendó la liberalización del acceso al mercado nacional, estimulando la competencia y flexibilizando los cupos, de modo que precios y acceso queden desregulados.

II. SETA “ SOLUCIONES EFECTIVAS A TRAMITES AERONAUTICOS”



Nuevamente se invitó a los diferentes usuarios del transporte aéreo, interesados en la constitución de nuevas empresas aéreas nacionales en las diferentes modalidades, a las empresas extranjeras que van a iniciar nuevos servicios y los interesados en la obtención de permisos de funcionamiento de talleres aeronáuticos, centros de instrucción aeronáutica y servicios de escala o handling y a las empresas aéreas y demás servicios que cuentan con permiso de operación y/o funcionamiento, a realizar sus diferentes tramites de audiencia pública, obtención de permisos, adiciones, modificaciones, renovación de permisos, vuelos charter, a través del sistema de información SETA, tramites que se pueden adelantar en línea (via web), en desarrollo de las políticas del gobierno nacional de hacer los tramites mas efectivos y agiles: Gobierno en Línea. El sistema SETA fue creado en la entidad para atender los diferentes tramites aeronáuticos que se adelantan ante la Oficina de Transporte Aéreo, y para el ingreso al mismo, pueden acceder a la siguiente dirección :

www.aerocivil.gov.co/Tservicios/Eaeronauticas/Paginas/TramitesLinea.aspx

III. TEMAS DE AUDIENCIA PUBLICA

1. **TIARA AIR N. V. S. A.**, solicita se le autorice adicionar a su actual permiso de operación las siguientes rutas internacionales, con derechos de tráfico hasta de cuarta libertad del aire, en equipo Boeing 737-300:

a) Aruba-Medellín (Rionegro)-Aruba, vía Armenia en una sola dirección con dos (2) frecuencias semanales: (una de ellas operada Aruba-Medellín(Rionegro)-Armenia-Aruba y otra operada Aruba-Armenia-Medellín(Rionegro)-Aruba).

b) Aruba-Cúcuta-Aruba con tres (3) frecuencias semanales.

Una vez evaluada la petición y teniendo cuenta que el instrumento bilateral vigente suscrito entre Colombia y Aruba, contempla la operación propuesta por la sociedad Tiara Air N.V. S.A., el Grupo recomendó **aprobar** la solicitud.

El Director General de la Aerocivil como Presidente del Grupo acogió la anterior recomendación

2. **AEROLINEA DE ANTIOQUIA S.A.**, para que se le autorice operar las siguientes rutas, con equipo Jetstream 32 y Dornier 328 :

<u>Ruta</u>	<u>Frecuencias semanales</u>
Barranquilla-Riohacha y regreso	6
Quibdó-Cali-Quibdó	3
Medellín (EOH)-Mariquita y regreso	2

Una vez evaluada la petición de cada servicio, y teniendo en cuenta los lineamientos de política para al acceso al mercado de las rutas nacionales de transporte aéreo citados en la presente acta, el Grupo recomendó **Aprobar** las rutas Barranquilla-Riohacha y regreso, Quibdó-Cali y regreso y Medellín (EOH)-Mariquita y regreso.

Handwritten initials/signature



Así mismo se aprueba dar aplicación al Régimen de Servicios Pioneros contemplado en el numeral 3.6.3.4.3.9.1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, al momento de iniciar la prestación efectiva del servicio propuesto, siempre y cuando no se encuentre otra aerolínea operando estas mismas rutas.

El Director General de la Aerocivil como Presidente del Grupo acogió la anterior recomendación

3. EMPRESA AEREA DE SERVICIOS Y FACILITACIÓN LOGISTICA INTEGRAL S.A. EASYFLY S.A. para que se le autorice operar la ruta Barranquilla-Valledupar y regreso con 4 frecuencias semanales con equipo JETSTREAM 41.

Una vez evaluada la petición y teniendo en cuenta los lineamientos de política para el acceso al mercado de las rutas nacionales de transporte aéreo citados en la presente acta, el Grupo recomendó **Aprobar** la ruta Barranquilla-Valledupar.

El Director General de la Aerocivil como Presidente del Grupo acogió la anterior recomendación

4. HELISUR S.A.S., solicita se le autorice a ésta constituirse como empresa Transporte Público Aéreo No Regular "Aerotaxi", con Base Principal en Aeropuerto Benito Salas de Neiva y Base Auxiliar Aeropuerto Olaya Herrera de Medellín.

El servicio será prestado con equipos BELL 206 JETRANGER y CESSNA T 303.

Una vez evaluada la petición, y no obstante que el proyecto presenta unos indicadores favorables que señalan que es autosuficiente y viable financieramente, el Grupo recomendó **Aplazar** la decisión hasta tanto la sociedad aclare lo relativo al formulario de análisis de rutas para el equipo Cessna T303, toda vez que éste viene a nombre de la sociedad Pacífica de Aviación S.A.S, en el que se incluye una operación donde casi el 100% de la misma tiene como origen y destino el aeropuerto Olaya Herrera de Medellín, información que no es coherente con la base principal de operación solicitada, para lo cual se otorga el plazo de un (1) mes a dicha sociedad para presentar las aclaraciones correspondientes.

Lo anterior en concordancia con los numerales 3.6.3.2.5 literal f) y 3.6.3.3.1.6.2 literal c) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC.

El Director General de la Aerocivil como Presidente del Grupo acogió la anterior recomendación.

5. LINEAS EJECUTIVAS DE COLOMBIA S.A.S. LEDECO, solicita se le autorice constituirse como empresa de Transporte Público Aéreo de Aerotaxi, con Base Principal en el aeropuerto de Guaymaral.



El servicio será prestado con aeronaves Bell 206L3 Long Ranger o Eurocopter AS 355 F/N o NP.

Una vez evaluada la petición, y no obstante que el proyecto presenta unos indicadores favorables que señalan que es autosuficiente y viable financieramente, el Grupo recomendó **Aplazar** la decisión hasta tanto la sociedad enerve la causal de Disolución y liquidación, toda vez que la información actual reportada presenta una causal de Disolución y Liquidación según el artículo 38 de la Ley 1258 de 2008 numeral 7, por pérdidas que reducen el patrimonio neto de la sociedad por debajo del cincuenta (50%) del capital suscrito, para lo cual se otorga el plazo de un (1) mes.

El Director General de la Aerocivil como Presidente del Grupo acogió la anterior recomendación.

6. S.A.E. SERVICIOS AEREOS ESPECIALES SAS, solicita se le autorice a ésta constituirse como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la modalidad de Ambulancia Aérea, con base principal de operaciones en el Aeropuerto Vanguardia de la Ciudad de Villavicencio, en equipo Cessna TU206F.

Una vez evaluada la petición, y teniendo en cuenta que el proyecto es autosuficiente y financieramente, ajustándose a lo contemplado en el numeral 3.6.3.2.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud bajo las siguientes condiciones:

- a) En las operaciones en aeropuertos no controlados y/o en los cuales no se presten los servicios de extinción de incendio o la categoría de éstos sea inferior a la requerida, será responsabilidad del operador asumir los riesgos y consecuencias que dicha operación implica. Lo anterior se basa en la protección al derecho fundamental a la vida, en vista de que la operación propuesta por la compañía Ambulancias Aéreas de Colombia, está orientada al carácter de Ambulancia Aérea
- b) La aeronave sea certificada por la U.A.E.A.C, y cuente con certificado de Aeronavegabilidad que acredite su aptitud para esta modalidad de operación cumpliendo con lo dispuesto en los numerales 4.7.7.3 y 4.21.2.3.4 de los RAC, y tenga en cuenta entre otros los numerales 4.7.7.1, 4.21.2.3.2, 4.21.1.6.1, 3.6.3.3.3.1.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió la anterior recomendación.

7. SERVICIO DE AVIACIÓN REGIONAL S.A.S., "SAR" solicita se le autorice a ésta constituirse como empresa de Transporte Público Aéreo No Regular "Aerotaxi", con Base Principal en aeropuerto Alcaraván de EL Yopal y Base Auxiliar en el Aeropuerto El Dorado en la ciudad de Bogotá.

El servicio será prestado con equipos Dornier 328.



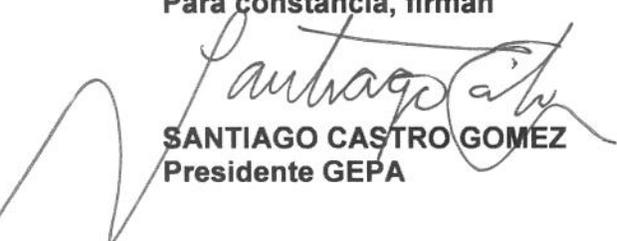
Una vez evaluada la petición, y teniendo en cuenta que la sociedad cuenta con los recursos financieros para desarrollar la operación en la modalidad de Aerotaxi y que arroja unos indicadores positivos que demuestran que es viable financieramente, ajustándose a lo contemplado en el numeral 3.6.3.2.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud, resaltando que para obtener el permiso de operación, la empresa deberá cumplir cabalmente el proceso de certificación en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas, y consideró necesario indicarle a los interesados lo siguiente:

- Que no podrá efectuar operaciones de itinerario o que afecten los servicios regulares existentes.
- Para las operaciones en aeropuertos NO CONTROLADOS en los cuales no se preste servicio de Control de Tránsito Aéreo y Extinción de Incendios (SEI) por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, será responsabilidad del operador el asumir los riesgos y consecuencias que dicha operación implica, con lo cual la operación para estos aeropuertos deberán ser solicitados posteriormente bajo solicitud de permiso especial, en los trayectos propuestos a saber: Yopal-Morelia-Bogotá, Yopal-Cerrejón, Yopal-Puerto Inírida, Yopal-Orocué, Bogotá-Morelia, Bogotá-Villa Garzón, Bogotá-Cerrejón, Bogotá-Puerto Inírida, Bogotá –Orocué. Lo anterior conforme concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.
- Conforme concepto emitido por la Secretaría de Seguridad Aérea del 20 de noviembre de 2012, el cual entre otros aspectos, indica que de conformidad los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, numeral **4.6.1.2. Operaciones de Empresas de Transporte Aéreo No Regular Interno e Internacional con Aeronaves Categoría Transporte** Ningún titular de un certificado puede llevar a cabo operaciones de transporte público no regular de pasajeros, carga o combi (pasajeros-carga) con aeronaves certificadas de tipo en categoría transporte con una configuración de más de diecinueve (19) sillas de pasajeros excluyendo sillas de tripulación o una capacidad máxima de carga paga superior a 7500 lbs (3400 kg). En consecuencia, la sociedad podrá prestar el servicio con el equipo propuesto **siempre y cuando las aeronaves queden limitadas a un máximo de 19 sillas**, excluyendo las sillas de los tripulantes, de acuerdo al numeral citado.

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

Siendo las 06:00 p.m., del día 21 de diciembre de 2012 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