

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 62 MARZO 8 DE 2013

Fecha Audiencia: Febrero 14 de 2013
 Fecha Sesión: Marzo 8 de 2013
 Hora: 06:30 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. Juan Carlos Rocha Botero	Director de Servicios a la Navegación Aérea

INVITADOS:

Cr. Alfonso Lozano Ariza	Subdirector General, Aeronáutica Civil
Leonor Cristina Reyes Acevedo	Jefe Grupo Servicios Aerocomerciales, Oficina de Transporte Aéreo
Patricia Russo	Economista – Grupo Servicios Aerocomerciales, Oficina de Transporte Aéreo

TEMAS DE AUDIENCIA:

- AEROGAL AEROLINEAS GALAPAGOS S.A, SUCURSAL COLOMBIA**, solicita se le autorice prestar un servicio de Transporte Aéreo Regular Internacional de Pasajeros, Correo y Carga, con derechos de 3ª, 4ª y 5ª libertad del aire así:

Ruta Internacional	Frecuencias Semanales	Equipo
Quito y/o Guayaquil-Bogotá-Caracas y/o Maracaibo y regreso	7	Airbus A319 / A320

Una vez evaluada la petición y teniendo cuenta que las relaciones aerocomerciales de Colombia con Ecuador se rigen por la Decisión 582 de mayo 4 de 2004 de la Comunidad Andina de Naciones, el instrumento bilateral vigente suscrito entre Colombia y Ecuador, y que los derechos de quinta libertad del aire entre Colombia y Venezuela se encuentran previstos dentro del régimen establecido entre Colombia y Ecuador, el Grupo recomendó **aprobar** la solicitud.

Así mismo se debe indicar a la representante legal de Aerogal, que conforme al concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, antes de iniciar la operación

lh

0209
7



deberá cumplir con el procedimiento de solicitud y asignación de Slot Operacional para el Aeropuerto Eldorado descrito en el Apéndice A de la parte tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC.

Adicionalmente, deberá contar con los respectivos SLOT aeroportuarios del concesionario del aeropuerto El Dorado, y a la vez tendrá que realizar las coordinaciones con los entes aeroportuarios, esto a fin de evitar inconvenientes referentes a salas de embarque, posiciones de parqueo, utilización de bandas de equipajes y procedimientos para reabastecimiento de combustible.

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

- JETBLUE AIRWAYS CORPORATION SUCURSAL COLOMBIA**, solicita se autorice prestar un servicio de transporte público internacional de pasajeros, equipaje, correo y carga, en la ruta Fort Lauderdale – Medellín – Fort Lauderdale, con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad de aire, con una (1) frecuencia diaria. El servicio será prestado con aeronaves Airbus A320.

Una vez evaluada la petición y teniendo en cuenta que las relaciones aerocomerciales de Colombia con Estados Unidos se rigen por el Acuerdo de Transporte Aéreo suscrito el 10 de mayo de 2011, el cual prevé a partir del 1 de enero de 2013 un régimen de cielos abiertos para los servicios de transporte aéreo y por lo tanto no existen restricciones en el acceso al mercado, cuadros de rutas y capacidad, entre otros aspectos, el Grupo recomendó **aprobar** la solicitud.

Así mismo se debe indicar a la representante legal de Jetblue Airways, que conforme al concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, la compañía deberá realizar las respectivas coordinaciones con el Concesionario Airplan S.A., del aeropuerto de Rionegro, a fin de evitar inconvenientes referentes a salas de embarque, posiciones de parqueo, utilización de bandas de equipajes y procedimientos para reabastecimiento de combustible.

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

- TACA INTERNATIONAL AIRLINES S.A SUCURSAL COLOMBIA**, solicita se le autorice prestar un servicio de Transporte Aéreo Regular Internacional de Pasajeros Correo y Carga, con derechos de 3ª , 4ª y 5ª libertad del aire así:

Ruta Internacional

**Frecuencias
Semanales**

Equipo

Handwritten signatures and initials in the bottom left corner.



Salvador- Bogotá-Lima y regreso

7

Airbus A319 / A320 /
A321 / E190

Una vez evaluada la petición y teniendo cuenta que el instrumento bilateral vigente suscrito entre Colombia y El Salvador, establece para las aerolíneas Salvadoreñas el ejercicio de derechos de quinta libertad en América Latina y el Caribe, el Grupo recomendó **aprobar** la solicitud.

Así mismo se debe indicar a la representante legal de Taca International Airlines S.A., Sucursal Colombia, que conforme al concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, antes de iniciar la operación deberá cumplir con el procedimiento de solicitud y asignación de Slot Operacional para el Aeropuerto Eldorado, descrito en el Apéndice A de la parte tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC. Igualmente, deberá realizar la solicitud del número de vuelo para la nueva frecuencia, esto en razón a que los presentados (vuelo 0362 Bogotá-San Salvador y San Salvador-Bogotá 0363) ya están siendo utilizados por la compañía.

Adicionalmente, deberá contar con el respectivo SLOT aeroportuario del concesionario del aeropuerto El Dorado, los cuales deberán ser concordantes con las horas de utilización del sistema de espacio aéreo, pistas y calles de rodaje (Slot Operativo) emitido por la oficina de coordinación de Slots, a la vez tendrá que realizar las coordinaciones con los entes aeroportuarios esto a fin de evitar inconvenientes referentes a salas de embarque, posiciones de parqueo, utilización de bandas de equipajes y procedimientos para reabastecimiento de combustible.

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

4. AEROREPUBLICA S.A., operando bajo la marca COPA AIRLINES COLOMBIA, solicita se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga, en la siguiente ruta y frecuencia:

Pereira – San Andrés - Pereira, con 3 frecuencias semanales. El servicio será prestado con aeronaves Embraer 190 y Boeing 737-700/800 series.

Una vez evaluada la petición, y teniendo en cuenta: **a)** La política de Cielos Abiertos de San Andrés Isla, para estimular su conectividad aérea, y **b)** Los lineamientos de política para el acceso al mercado de las rutas nacionales, consignada en la Sesión 61 del 21 de diciembre de 2012, en cuanto a que se liberan los cupos de operadores máximos permitidos, de manera que haya libertad de acceso en el número de aerolíneas que puedan prestar el servicio en las rutas del mercado doméstico de Colombia, el Grupo recomendó **Aprobar** la ruta Pereira-San Andrés-Pereira solicitada.

lh
2009
2



Así mismo se debe indicar al representante legal de Aerorepública S.A., que conforme el concepto de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, la empresa deberá contar con los respectivos SLOT aeroportuarios del concesionario del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés Isla y de la administración del aeropuerto Matecaña de la ciudad de Pereira, a la vez tendrá que realizar las coordinaciones con los entes aeroportuarios esto a fin de evitar inconvenientes referentes a salas de embarque, posiciones de parqueo, utilización de bandas de equipajes y procedimientos para reabastecimiento de combustible.

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

- 5. AEROCHARTER ANDINA S.A.**, solicita se le autorice constituirse como Empresa de Trabajos Aéreos Especiales , en la modalidad de Trabajos Aéreos Geofísicos, con Base Principal en el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera de la ciudad de Medellín y Base Auxiliar en el Aeropuerto Palonegro, Municipio de Lebrija (Santander), el servicio será prestado con los siguientes equipos: Helicóptero Bell 206L3 y Helicóptero Eurocopter AS-355-F2.

Una vez evaluada la petición, y teniendo en cuenta que el proyecto presenta unos indicadores favorables, una recuperación de inversión en el período 1 con valor presente positivo, un patrimonio proyectado sólido, lo que indica que el mismo es autosuficiente y viable financieramente, con lo cual se ajusta 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.

Así mismo, el Grupo consideró necesario indicarle a los interesados que de conformidad con el concepto de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, se hace la salvedad que 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.

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

- 6. AEROLINEA DEL CARIBE S.A "AERCARIBE S.A"**, solicita se le autorice cambiar la modalidad que tiene autorizada actualmente (Transporte Aéreo Especial de Carga) a Transporte Aéreo de Carga, con aeronaves Antonov 32 y Antonov 26, así:

RUTAS		Frecuencias Semanales	
Bogotá	Barranquilla	Bogotá	2

Aug/h
24



Bogotá	Bucaramanga	Bogotá	2
Bogotá	Cali	Bogotá	2
Bogotá	Cartagena	Bogotá	2
Bogotá	Cúcuta	Bogotá	2
Bogotá	El Yopal	Bogotá	2
Bogotá	Mitú	Bogotá	2
Bogotá	Puerto Carreño	Bogotá	1
Bogotá	Popayán	Bogotá	1
Bogotá	Pasto	Bogotá	1
Bogotá	Riohacha	Bogotá	2
Bogotá	Rionegro	Bogotá	2
Bogotá	San José del Guaviare	Bogotá	1
Bogotá	Santa Marta	Bogotá	2
Bogotá	Quibdó	Bogotá	2
Bogotá	Villavicencio	Bogotá	2
Mitú	San José del Guaviare	Mitú	10
Bogotá	Enrique Olaya Herrera	Bogotá	2

Una vez evaluada la petición, y teniendo en cuenta que el proyecto presenta unos indicadores favorables, un patrimonio proyectado sólido, lo que indica que el mismo es autosuficiente y viable financieramente, con lo cual se ajusta a lo contemplado en el numeral 3.6.3.2.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud de cambio de modalidad de (Transporte Aéreo Especial de Carga) a **Transporte Aéreo de Carga**, con aeronaves Antonov 32 y Antonov 26, resaltando que para obtener el cambio de modalidad, la empresa deberá cumplir cabalmente el proceso de certificación en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas.

Igualmente el Grupo recomendó **negar** operaciones en la ruta Bogotá-Enrique Olaya Herrera-Bogotá, en razón a que la modalidad de transporte aéreo de carga no está contemplada en las normas que regulan la operación desde y hacia el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera de Medellín, las cuales establecen, entre otros aspectos las condiciones y servicios autorizados en este aeropuerto, así como definición de las regiones para la operación de transporte aéreo regular secundario hacia y desde el citado aeropuerto (Resoluciones No.1466 del 16 de febrero de 1988, No.0199 del 24 de enero de 1994, No.2867 del 1 de agosto de 1997 y No.2561 del 12 de julio de 2001).

Así mismo, el Grupo consideró necesario indicarle al representante legal de la Aerolínea del Caribe S.A., AER CARIBE S.A., lo siguiente:

Handwritten signatures and initials:
The
Aerocivil
of



- a) Una vez obtenga el cambio solicitado a través del acto administrativo correspondiente, previo el cumplimiento de los requisitos exigidos en las normas aeronáuticas, la aerolínea Aer Caribe S.A., sólo podrá efectuar operaciones propias de la nueva modalidad, es decir Transporte Aéreo de Carga, con las limitaciones al transporte de pasajeros en aviones de carga que contempla el numeral 3.6.3.3.1.8.1, inciso 1., de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC.
- b) Deberá ajustar el capital pagado a 3.500 salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de obtener el cambio de modalidad, conforme lo establece el numeral 3.6.3.3.1.9, inciso b) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, dentro de los términos establecidos.

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

Oposición Representante Legal G.Cargo.

Es importante dejar consignada en la presente acta que la Oficina de Transporte Aéreo de conformidad con el artículo 37 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, mediante comunicación 1062-193-2013008251 del 26 de febrero de 2013, envió al Gerente de Aer Caribe, para su pronunciamiento, copia de la comunicación suscrita por el Representante Legal de la sociedad G. CARGO S.A., recibida en esta entidad 18 de febrero de 2013, mediante la cual expresa que resulta inconveniente que el GEPA autorice un cambio de modalidad a la sociedad Aer Caribe, teniendo en cuenta los gravísimos hechos aparecidos en la edición digital del diario "El Espectador" de fecha 13 de Febrero de 2013, bajo el título "INVESTIGAN CASOS DE VUELOS FANTASMAS EN LA ARMADA" que involucra directamente a Aer Caribe.

Comunicaciones de Aer Caribe

Previamente a lo anterior, el Gerente de Aer Caribe mediante comunicación radicada el 15 de febrero de 2013, indicó entre otros aspectos que se trata de una afirmación basada en una información parcial entregada por la Aeronáutica Civil, respecto al número de operaciones: "...en los últimos dos días se ha divulgado en diferentes medios de comunicación denuncias sobre presuntas irregularidades en la ejecución de un contrato de transporte aéreo celebrado entre la Armada Nacional y nuestra compañía, afirmaciones que son totalmente falsas..", para lo cual solicitó en ejercicio del Derecho de Petición a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea certifique la realización de 161 operaciones.

Así mismo mediante comunicación radicada el 4 de marzo de 2013 y en respuesta al requerimiento efectuado por la Oficina de Transporte Aéreo, el Gerente de Aer Caribe, entre otros, manifiesta que para dar claridad a la acusación temeraria divulgada por dos medios de comunicación la FM y El Espectador virtual, anexa la respuesta del Secretario

Handwritten signatures and initials:
1h
Coy
21



de Sistemas Operacionales, en la cual indica entre otros, que fueron verificadas 155 operaciones, quedando 6 pendientes de respuesta, las cuales se encuentran en proceso en razón a que se requiere información de otras regionales del país. Igualmente, manifiesta que el escrito presentado como oposición por parte de G CARGO, no puede tener tránsito ya que carece de fundamento fáctico y legal ya que dentro del procedimiento establecido para la evaluación del GEPA, el momento procesal para oponerse a un proyecto y llevar al convencimiento para que el grupo evaluador lo considere es el de la audiencia pública, con lo cual solicita se desestime dicha afirmación.

Consideraciones de Aeronáutica Civil

Sobre lo anterior, es pertinente indicar que el procedimiento de Audiencia Pública está previsto en el numeral 3.6.3.2.6 literal c., ordinales 3 y 4, así:

“... 3. Cualquier persona, hasta el día hábil anterior a la celebración de la Audiencia Pública, podrá solicitar por escrito intervenir en la audiencia, apoyando o impugnando la petición..”, “... 4. En las audiencias, sólo podrán ser escuchadas las personas que hayan formulado solicitud dentro del término a que se refiere el ordinal anterior, sin perjuicio de autorizaciones especiales que, en la misma audiencia, pueda otorgar el Director General de la UAEAC...”, situación que no sucedió para esta petición, con lo cual la comunicación suscrita por el representante legal de G. CARGO S.A., fue presentada por fuera de este procedimiento y en forma extemporánea.

7. **REGIONAL EXPRESS AMERICAS S.A.S.**, para que se le autorice constituirse como empresa de transporte público aéreo interno regular de pasajeros, carga y correo en la modalidad troncal, con base de operación en el aeropuerto de Bogotá, bases auxiliares: Armenia, Cali, Barrancabermeja, El Yopal, Florencia, Ibagué, Medellín, Manizales, Neiva, Pereira, Popayán, Pasto, y Tumaco, con aeronaves ATR-72-600 series, para prestar el servicio en las siguientes rutas nacionales:

<u>Rutas</u>	<u>Frecuencias semanales</u>
ARMENIA-BOGOTA y regreso	27
BOGOTA-CALI y regreso	3
BOGOTA-BARRANCABERMEJA y regreso	14
BOGOTA-EL YOPAL y regreso	14
BOGOTA-FLORENCIA y regreso	7
BOGOTA-IBAGUE y regreso	17
BOGOTA-MANIZALES y regreso	28
BOGOTA-NEIVA y regreso	33
BOGOTA-PEREIRA y regreso	11
BOGOTA-POPAYAN y regreso	12
CALI-MEDELLIN(RNG) y regreso	14

Mw
Acog y



CALI-PASTO y regreso	3
CALI-TUMACO y regreso	4

Una vez evaluada la petición, y teniendo en cuenta: **a)** Que el proyecto cuenta con el respaldo para los recursos financieros para su desarrollo, presenta unos indicadores favorables, una recuperación de inversión en 2 periodos con valor presente positivo, un patrimonio proyectado sólido, lo que indica que el mismo es autosuficiente y viable financieramente, con lo cual se ajusta a lo contemplado en el numeral 3.6.3.2.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, y **b)** Los lineamientos de política para el acceso al mercado de las rutas nacionales, consignada en la Sesión 61 del 21 de diciembre de 2012, en cuanto a que se liberan los cupos de operadores máximos permitidos, de manera que haya libertad de acceso en el número de aerolíneas que puedan prestar el servicio en las rutas del mercado doméstico de Colombia, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud para constituirse como empresa de transporte público aéreo interno regular de pasajeros, carga y correo en la modalidad troncal, con base de operación en el aeropuerto de Bogotá, bases auxiliares: Armenia, Cali, Barrancabermeja, El Yopal, Florencia, Ibagué, Medellín, Manizales, Neiva, Pereira y Pasto, con aeronaves ATR-72-600 series, para prestar el servicio en las siguientes rutas nacionales:

<u>Rutas</u>	<u>Frecuencias semanales</u>
ARMENIA-BOGOTA y regreso	27
BOGOTA-CALI y regreso	3
BOGOTA-BARRANCABERMEJA y regreso	14
BOGOTA-EL YOPAL y regreso	14
BOGOTA-FLORENCIA y regreso	7
BOGOTA-IBAGUE y regreso	17
BOGOTA-MANIZALES y regreso	28
BOGOTA-NEIVA y regreso	33
BOGOTA-PEREIRA y regreso	11
CALI-MEDELLIN(RNG) y regreso	14
CALI-PASTO y regreso	3

En cuanto a la solicitud de las rutas Bogotá-Popayán y regreso y Cali-Tumaco y regreso, así como a las bases auxiliares en Tumaco, Popayán, el Grupo recomendó **Negar** la misma, teniendo en cuenta el concepto de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, el cual indica entre otros aspectos, que los aeropuertos de Tumaco y Popayán son de categoría SEI (Servicio Extinción de Incendios) inferior.

Así mismo, el Grupo consideró necesario indicarle al representante legal de la sociedad Regional Express Américas S.A.S, lo siguiente:

Handwritten signatures and initials:
 1/12
 Reg
 4
 A



- a) La base solicitada en el aeropuerto de Bogotá, queda condicionada a la política de asignación de espacios por parte del Concesionario del aeropuerto Eldorado, OPAIN.
- b) Si bien las cifras totales de los costos para las aeronaves propuestas son aceptables, es importante que la sociedad incluya en los mismos el rubro de costo hora de los seguros y mostrar separadamente los gastos administrativos de los financieros. Así mismo se recomienda que se tenga la reserva para los mantenimientos mayores de las aeronaves propuestas, toda vez que el rubro del costo de mantenimiento es bajo.
- c) Para obtener el permiso de operación, la empresa deberá cumplir cabalmente el proceso de certificación y cumplir con la totalidad de los requisitos conforme a lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC y demás normas concordantes.
- d) Conforme al concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, antes de iniciar la operación deberá cumplir con el procedimiento de solicitud y asignación de Slot Operacional para el Aeropuerto Eldorado descrito en el Apéndice A de la parte tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC.

Adicionalmente, deberá contar con los respectivos SLOT aeroportuarios de los aeropuertos El Dorado, Alfonso Bonilla Aragón, Yariguies, Rionegro, La Nubia, El Yopal, Gustavo Artunduaga, Perales, Benito Salas, Antonio Nariño, Matecaña, a la vez tendrá que realizar las coordinaciones con los entes aeroportuarios esto a fin de evitar inconvenientes referentes a salas de embarque, posiciones de parqueo, utilización de bandas de equipajes y procedimientos para reabastecimiento de combustible.

La aeronave ATR 72-600 tiene una longitud de 27.1666 mts. Por esta característica debe operar en aeropuerto categoría Servicios Extinción de Incendios, SEI 5.

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

Observaciones y Objeciones por parte de Easyfly y ACDAC.

Es importante dejar consignada en la presente acta que la Oficina de Transporte Aéreo de conformidad con el artículo 37 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, mediante comunicación 1062-193-2013007794 del 22 de febrero de 2013, envió al Apoderado Especial de la sociedad REGIONAL EXPRESS AMERICAS S.A.S, para su pronunciamiento, copia de:

- Carta suscrita por el representante legal de la aerolínea EASYFLY S.A., identificada con el radicado 2013011309 del 14 de febrero de 2013, mediante la cual deja a consideración varias observaciones, y objeciones relacionadas con la concentración del mercado, restricciones a la competencia y la saturación y congestión en el

M. C. Bog

ed



Aeropuerto El Dorado de Bogotá, que entre otros aspectos, indica: "...de conformidad con la normatividad vigente, las condiciones de aprobación del proyecto deben ser revaluadas..."

Así mismo manifiesta que: "...Bajo esta figura, cabe plenamente la posibilidad de que la administración y gerencia de REA esté bajo el control absoluto e indiscutible de la empresa con mayor participación en el mercado Colombiano; Avianca S.A..." "...Si la eventualidad precitada anteriormente se materializa, significaría que bajo un mismo órgano administrativo serían controladas las operaciones de dos aerolíneas troncales, bajo una razón social diferente, pero pertenecientes al mismo grupo económico y con el mismo objeto social..."

Adicionalmente, indica que: "...Las condiciones de entrada del nuevo operador con el respaldo financiero y operacional de Avianca, pone sobre la mesa una serie de privilegios que tendría RAE a la hora de conseguir espacios en salas y counters en Bogotá, por citar sólo algunas de las barreras a la entrada que enfrentan los operadores cuando inician un nuevo proyecto, lo que nuevamente plantea un sesgo anticompetitivo en el mercado doméstico..."

- Oficio suscrito por el Secretario privado de la Presidencia de la República identificado con el radicado 2013012163 del 18 de febrero de 2013, en el cual anexa la carta P-047-13 del 31 de enero de 2013 firmada por el presidente de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC solicitando al doctor Juan Manuel Santos Calderón, Presidente de la República: "... la intervención directa urgente e inmediata para evitar que el proceso de expansión planeado por la empresa Avianca S.A., en la medida que vulnera los derechos de pilotos copilotos beneficiarios de la Convención Colectiva de trabajo vigente, entre la compañía y Acdac..", indicando, entre otros aspectos: "...El doctor Fabio Villegas Ramírez, Presidente de la empresa, verbalmente ha puesto en conocimiento de varios aviadores la intención de las directivas de crear una aerolínea focalizada en la operación en mercados regionales a lo largo del Continente en aeronaves tipo turbo hélice que, para el caso de Colombia específicamente, abarca rutas que en la actualidad y por asignación de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, son cubiertas por Avianca S.A..."

Respuesta de Regional Express Américas S.A.S.

Sobre lo anterior, el Apoderado Especial de la sociedad Regional Express Américas S.A., mediante comunicación de fecha 6 de marzo de 2013, manifiesta que ambas solicitudes deben ser consideradas por parte del Grupo Evaluador de Proyectos como extemporánea y por tanto no ser tenidas en cuenta dentro del análisis que adelante el GEPA, de conformidad con lo establecido en los RAC, numeral 3.6.3.2.6, literal C punto 3 y 4. Así mismo indicó que se debe tener en cuenta que a la Audiencia Pública asistió y participó activamente el Presidente de la Asociación ACDAC de Pilotos y en ningún momento hizo

Mw
Acay
al



referencia al escrito en mención y su intervención se limitó a manifestar su desacuerdo con el proyecto sin dar argumentos o razones a tal manifestación.

Así mismo manifiesta que no obstante, da respuesta con el único objetivo de dar transparencia a los objetivos de constitución, señalando entre otros aspectos:

- "...AviancaTaca Holding S.A., dentro del derecho de libertad de empresa amparado constitucionalmente, y como matriz de aerolíneas cargueras y de pasajeros no solo en Colombia sino en la región, puede implementar las estructuras corporativas o societarias más convenientes para el servicio de transporte aéreo y por ello desarrollar los proyectos que considere más adecuadas para lograr una eficiencia en el servicio..."
- "...Es menester precisar que el proyecto en mención no es un proyecto de Avianca sino que Regional Express Americas S.A.S., es un proyecto de AviancaTaca Holding S.A. (En adelante ATH). ATH es una sociedad panameña, interesada en efectuar una inversión extranjera en Colombia en pro de la conectividad aérea del país y por tanto de sus habitantes..."
- "...Es importante resaltar que la operación propuesta ha sido sometida a todos los trámites legales y depende del cumplimiento de todos los procesos y requisitos plasmados en la normatividad vigente para su operación real y efectiva. Así las cosas un proyecto como el planteado garantiza la soberanía y la seguridad nacional, pues los derechos de tráfico de cabotaje serán ejercidos por una aerolínea colombiana a la luz de la normatividad vigente..."
- "...El desarrollo empresarial de nuestra compañía relacionada Avianca y sus trabajadores consideramos que es un tema laboral, ajeno al proyecto de Regional Express Americas. En todo caso ATH ha orientado y seguirá orientado las directrices empresariales de todas sus empresas bajo el más estricto cumplimiento de las normas legales..."
- "...De hecho ATH actualmente cuenta con aerolíneas regionales en Centro América que operan simultáneamente con las internacionales y por ello conocemos las ventajas que el proyecto sometido a aprobación tiene tanto para el usuario como para el desarrollo empresarial de ATH dentro de las posibilidades que tiene para lograr economías de escala..."
- "...Creemos que las prácticas anticompetitivas se deben analizar con casos precisos y no con hipótesis. En todo caso Regional Express América nacerá a la vida jurídica y operativa dentro de los acuerdos comerciales que serán sometidos a la aprobación de la autoridad aeronáutica..."

11w
Boqu

ef



- "...En mercados como el Americano, europeo, mexicano, hay ejemplos de cómo grupos de aerolíneas han desarrollado en un mismo mercado distintas aerolíneas, sin que ello per se sea un abuso de la posición dominante y/o hemos sido testigos del desarrollo de aerolíneas de bajo costo, sin que ello constituya la implementación de precios predadores para el mercado..."
- "...Recordemos que la concentración de mercados como el de Manizales en una sola aerolínea se debe a que otras aerolíneas se han retirado del mercado..."
- "...Así mismo es preciso recordar, que la Aerocivil ha expresado en su política aerocomercial la liberalización del mercado y rutas, lo que supone que quien quiera y disponga de las condiciones técnicas, administrativas y financieras para hacerlo, está en libertad de entrar al mercado y asumir los riesgos implícitos que se derivan de su operación..."
- "...Regional Express Americas S.A.S acatará plenamente lo establecido en la normatividad vigente y seguirá los procesos definidos por la Autoridad para la asignación de slots que requiere su operación..."

Consideraciones de Aeronáutica Civil

Conforme lo antes mencionado, es pertinente indicar que la empresa Easyfly no surtió el procedimiento expuesto en el punto 6 de la presente acta, en cuanto que no solicitó por escrito intervenir en la Audiencia Pública, y sólo se limitó a radicar la comunicación arriba citada.

En cuanto a la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC, se informa que si bien la misma surtió el procedimiento contemplado en los RAC, para intervenir en la Audiencia Pública, sólo hizo mención a que se oponían al proyecto Regional Express Américas S.A.S., sin hacer alusión a los aspectos expuestos en la carta dirigida al señor Presidente de la República.

No obstante lo anterior, para la Aeronáutica Civil el proyecto de Regional Express Américas S.A., se trata de una compañía nueva que aspira a obtener un permiso de operación como empresa de transporte aéreo troncal, con una expectativa de operación en el país, donde a la fecha no podría suponer o presumir monopolio por parte del proyecto de la sociedad REGIONAL EXPRESS AMERICAS S.A.S. Adicionalmente que se trata de un proyecto el cual ha sido considerado en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, y siguiendo los lineamientos de política para el acceso al mercado de las rutas nacionales, consignada en la Sesión 61 del 21 de diciembre de 2012, en cuanto a que se liberan los cupos de operadores máximos permitidos, de manera que haya libertad de acceso en el número de aerolíneas que puedan prestar el servicio en las rutas del mercado doméstico de Colombia.

Handwritten signatures and initials:
 - Top left: "Oleg" with a flourish.
 - Bottom left: "4" with a flourish.



Respecto al tema de Saturación en el Aeropuerto Eldorado expuesto por el Representante Legal de Easyfly, es pertinente recordar que en el Apéndice A de la Parte Tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC., se encuentran entre otros aspectos, los principios orientadores de las actuaciones administrativas, de transparencia y lealtad, así como los procedimientos para la asignación de Slots (franja horaria para las operaciones aéreas en aeropuertos coordinados), en este caso el Aeropuerto Eldorado de Bogotá.

Adicionalmente, es importante señalar que la premisa que expone Easyfly respecto a que Avianca sería quien ejerza el control absoluto e indiscutible de Regional Express Américas S.A.S., no es precisa, toda vez que el dueño del 100% de Regional Express Américas es la compañía Holding en Panamá denominada Regional Express Holding S.A., quien pertenece al grupo AviancaTaca Holding, lo que no presume per se que Avianca será quien controle las operaciones de dos aerolíneas troncales.

De otra parte, es necesario recordar que la libre competencia, y el libre mercado impiden restringir el acceso a éste de nuevas empresas, más aún en armonía con la política aerocomercial vigente y crecimiento mundial, sin que ello signifique que la Autoridad Aeronáutica no intervenga conforme su competencia ante una actividad que vaya en contra de la libre competencia en el mercado aéreo.

Siendo las 07:15 p.m., del día 8 de marzo de 2013 se da por terminada la Sesión del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, GEPA y se firma el acta hoy 13 de marzo de 2013.

Para constancia, firman

Cr. ALFONSO LOZANO ARIZA
Presidente del GEPA (E)

ADRIANA SANCLEMENTE ALZATE
Secretaria del GEPA.

