



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

TRABAJO DE REVISION (ENSAYO)

CLAUDIA LILIANA TORRES TORRES

CÓDIGO 2000230

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACION AERONAUTICA  
TRABAJO DE REVISION (ENSAYO) – OPCIÓN DE GRADO  
SEMINARIO DE GRADO  
BOGOTÁ, OCTUBRE  
2014



TRABAJO DE REVISION (ENSAYO)

“ANALISIS A LA RGULACION SOBRE ACCESO AL MERCADO DE SERVICIOS AEREOS”

*Trabajo realizado como opción de grado para optar al título de  
Especialista en Administración Aeronáutica*

Línea de Investigación: *Estudios Contemporáneos en gestión y organizaciones*

CLAUDIA LILIANA TORRES TORRES

CÓDIGO: 2000230

Docente

Dra. MARÍA LUISA CELY VARGAS

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACION AERONAUTICA  
TRABAJO DE ANÁLISIS APLICADO – OPCIÓN DE GRADO  
SEMINARIO DE GRADO  
BOGOTÁ, OCTUBRE

2014

## **DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTOS**

Este trabajo se lo dedico a todos aquellos emprendedores y apasionados por el mundo aeronáutico que de alguna manera se han preocupado por el desarrollo y reconocimiento de la industria de la aviación en Colombia.

Doy infinitas gracias a Dios por hacer de mi vida una hermosa obra y por todas las oportunidades que coloca en mi camino, a mi familia por su apoyo incondicional en el desarrollo de mi proyecto de vida, a mi amigo, colega y tutor el Dr Mario a quien admiro como profesional del Derecho aeronáutico y quien me ha enseñado e incentivado a interesarme cada vez más a aportar desde mi profesión al desarrollo de la aviación Colombiana.

## TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
Resumen.....	6
<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>7</b>
2. Análisis a la regulación sobre acceso al mercado de servicios aéreos.....	9
2.1. Clasificación y regulación de las Actividades aéreas civiles y de los Servicios aéreos Comerciales en Colombia.....	10
2.1.1. Clasificación de las actividades aéreas.....	10
2.1.2. Clasificación de los servicios aéreos.....	13
2.2. Políticas Regulatorias De Acceso Al Mercado De Servicios Aéreos.....	17
2.3. Regulaciones que afectan algunos servicios de transporte aéreo.....	23
2.3.1. Restricción al mercado y al derecho de libertad de empresa.....	24
2.3.2. Protección a la competencia.....	25
2.3.3. Asignación de Franjas horarias.....	27
<b>3. CONCLUSIONES.....</b>	<b>31</b>
<b>4. RECOMENDACIONES.....</b>	<b>32</b>
<b>5. REFERENCIAS.....</b>	<b>33</b>

## **TABLAS Y FIGURAS**

Figura No 1. Clasificación de los servicios aéreos comerciales

Tabla No 1. Requerimientos para la prestación del servicio aéreo

Tabla No 2. Requisitos de capital y aeronaves

## **RESUMEN**

En función de la prestación del servicio público aéreo, los interesados en acceder al mercado de estos servicios tienen que cumplir con una serie de requisitos establecidos por la Autoridad aeronáutica en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, determinados para cada modalidad. Estos requisitos tienden a ser restrictivos en el acceso al mercado de transporte aéreo y la regulación en protección a la debida competencia también tiende a desfavorecer la libertad de empresa en algunas modalidades y en general al desarrollo de la aviación.

### **Palabras Claves**

Servicios aéreos, Regulación sobre acceso a los mercados

## **ABSTRACT**

Depending on the provision of air public service, those interested in entering the market for these services must meet certain requirements established by the Aeronautical Authority in the Colombian Aviation Regulations determined for each modality. These requirements tend to be restrictive market access in air transport regulation and protection due to competition also tends to disfavour some free enterprise in general terms and the development of aviation

### **Keywords**

Air services, regulations for access to service markets

## 1. Introducción

El transporte se define como un servicio de carácter público el cual es fundamental para el traslado de personas y cosas desde ciertos lugares y en determinados espacios de tiempo. Es por ello que como actividad económica comercial y como servicio público requiere de una estricta regulación para la debida prestación del mismo en aras de ofrecer garantías a los usuarios.

De igual forma esta actividad económica también está rodeada de garantías para los que deseen desarrollarla en beneficio de la libertad de empresa y la libre competencia, las cuales deben ser protegidas de igual forma por los entes del estado.

En este sentido es de resaltar el transporte aéreo como el servicio más importantes de la economía colombiana ya que por la topografía del país que dificulta la operación de otro tipo de transporte, en este se facilita la conectividad logrando llegar a regiones apartadas o de difícil acceso por tierra constituyéndose un factor vital para el desarrollo económico nacional.

Esta actividad tras años ha estado en constante desarrollo a nivel mundial, y aunque en Colombia se ha previsto su mayor evolución en la última década, el Estado y sus entidades, se han preocupado por su estricta regulación con el fin de ofrecer seguridad jurídica al ejercicio de la industria aeronáutica como actividad económica y como servicio público.

Pero haciendo una revisión personal de las políticas que han surgido para el desarrollo del transporte aéreo, se encontró que en aras de la protección que debe tener el mercado de servicios aéreos frente a monopolio, competencia desleal, actividades ilícitas, seguridad, etc., la autoridad aeronáutica ha traducido esas políticas en normas regulatorias que exigen el cumplimiento de requisitos para el acceso y permanencia en el mercado de transporte aéreo, las cuales en cierta medida afectan y desprotegen algunas de las clases de servicios aéreos comerciales que se prestan en Colombia.

Por lo anterior y para los que conocen la norma regulatoria de la actividad, esta puede ser clara, justa y coherente con los principios que orientan el desarrollo del transporte aéreo por lo tanto ante el planteamiento del problema que se quiere revisar surge la hipótesis de ¿Cómo las regulaciones de acceso al mercado de servicios aéreos están afectando la prestación de algunos de esos servicios?

De ahí que lo que se pretende en el análisis es identificar según las políticas regulatorias nacionales inherentes al transporte aéreo de que manera, las normas aeronáuticas que regulan el acceso al mercado del transporte aéreo afectan en cierta medida o desprotegen a su vez la prestación de algunos servicios aéreos en Colombia.

El objetivo principal del ensayo es establecer de que manera las regulaciones sobre acceso a los mercados de servicios aéreos está afectando la prestación de algunos de esos servicios de transporte aéreo, para lo cual se analizara como fuente primaria los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos (RAC) específicamente su parte tercera en lo relacionado a la clasificación de las actividades aéreas, procesos de obtención de permisos de operación y la prestación de los servicios aéreos. Para su desarrollo inicialmente se identificaron las clases de empresas y los servicios aéreos que se prestan en Colombia, se revisaron las políticas que el gobierno y la entidad aeronáutica han establecido para propender al desarrollo de esta industria y a partir de ello y con base en los reglamentos aeronáuticos se fueron haciendo consideración o juicios ponderados respecto de las normas que presentaban una limitante al acceso al mercado de servicios aéreos.

Finalmente, luego del análisis de la norma en relación con la actividad aérea se fue concluyendo de manera resumida las limitantes que se encontraron y que demuestran la afectación al desarrollo y acceso al mercado del transporte aéreo en Colombia.

Téngase en cuenta que a partir de la identificación del problema y los objetivos que se quieren desarrollar dentro del escrito, este resulta ser un ensayo critico toda vez que, se busco describir o analizar un hecho actual que a criterio personal considero está afectando el desarrollo del transporte aéreo, emitiendo un juicio ponderado con la realidad de las circunstancias



## 2. ANÁLISIS A LA REGULACION SOBRE ACCESO AL MERCADO DE SERVICIOS AEREOS

*“Los funcionarios, no funcionan.*

*Los políticos hablan, pero no dicen.*

*Los votantes votan, pero no eligen.*

*Los medios de información desinforman.*

*Los centros de enseñanza, enseñan a ignorar.*

*Los jueces, condenan a las víctimas.*

*Los militares están en guerra contra sus compatriotas.*

*Los policías no combaten los crímenes, porque están ocupados en cometerlos.*

*Las bancarrotas se socializan, las ganancias se privatizan.*

*Es más libre el dinero que la gente.*

*La gente, está al servicio de las cosas.*

*(Eduardo Galeano. El Sistema).<sup>1</sup>”*

---

<sup>1</sup> Eduardo Hugues Galeano; Montevideo, 1940. Escritor y periodista uruguayo cuya obra, comprometida con la realidad latinoamericana, indaga en las raíces y en los mecanismos sociales y políticos de Hispanoamérica.

## **2.1. Clasificación y regulación de las Actividades aéreas civiles y de los Servicios aéreos Comerciales en Colombia**

### **2.1.1. Actividades Aéreas Civiles**

El Código de Comercio de Colombia en lo previsto para las actividades aeronáuticas como actividades comerciales atribuye una definición clara de servicios aéreos comerciales entendiendo estos como los prestados por empresas de transporte público o de trabajos aéreos especiales. Especifica que las empresas de transporte público son las que son debidamente autorizadas para efectuar transporte de personas, correo o carga y que las empresas de trabajos aéreos especiales, desarrollan cualquier otra actividad comercial aérea. (Código de Comercio de Colombia. Artículo 1853). De esta manera la autoridad aeronáutica incorpora esta clasificación a los Reglamentos aeronáuticos en su parte tercera como lo veremos más adelante.

Continuando con la clasificación que desarrolla el código de Comercio, las empresas de transporte público aéreo se dividen en regulares y no regulares según la forma como presten el servicio y también se determinaran dependiendo los sitios que cubra durante sus recorridos si son nacionales o internacionales. (CCo artículos 1854 y 1855). Es decir que la actividad comercial desarrollada por estas empresas que se dediquen al transporte público aéreo tendrá diferentes modalidades y características de operación las cuales son posibilidades abiertas para un desarrollo comercial y económico del país. De igual manera al darle un valor internacional al servicio se prevé que se deberá contar con acuerdos, tratados, convenios con otros estados, infraestructura, logística y procesos estandarizados para lograr que ese servicio sea efectivo en todos sus niveles.

Indudablemente para el ejercicio de esta actividad comercial se estableció que debía prestarse por empresas legalmente constituidas las cuales requerían de un permiso de operación y un seguimiento para la adecuada prestación de los servicios. Se deduce lógicamente que estas exigencias tienen su interés en garantía a que se ejerza de manera adecuada la prestación del servicio y que dichas empresas sean idóneas para poder prestarlo, con el fin de que no se entorpezca el desarrollo de la actividad aérea.

Por otro lado la mencionada autorización para que operen estas empresas limita las operaciones de servicios de transporte aéreo a determinadas rutas, de lo cual dependerá la clase de servicio que el comerciante aéreo podrá explotar.

Ahora bien, el artículo 1860 de la ley comercial que estamos revisando otorga a la autoridad aeronáutica la responsabilidad de reglamentar y clasificar los servicios aéreos, los explotadores, las rutas y las condiciones para obtener los permisos de operación. (CCo artículo 1860). Dando paso a que sea esta entidad la que conforme un adecuado sistema que permita que la industria aeronáutica del país se desarrolle a nivel comercial con el fin de que los intervinientes, explotadores y el estado se beneficien de manera económica, y se garantice a la sociedad la prestación en debida forma del servicio público de transporte aéreo.

De esta manera la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como autoridad en materia aeronáutica regula mediante los Reglamentos aeronáuticos estas actividades obedeciendo a la constitución, la Ley y a las políticas que se originan en cada tiempo para propender por que la actividad se lleve a cabo de manera ordenada y segura.

Es en la parte tercera de estos reglamentos en donde se plasman dichas políticas y se regula la forma y requisitos a cumplir por el interesado en explotar esta actividad y la forma en que se puede prestar el servicio.

Ya entrando más específicamente al tema planteado ahora si se abordara de manera directa la clasificación que el RAC presenta para esta actividad. En la revisión del numeral 3.1 se evidencia que la Aeronáutica desarrolla una exhaustiva clasificación de lo que puedan ser las actividades aéreas civiles incluyendo lo estipulado por el código de comercio de la siguiente manera: (RAC parte 3)

### **“3.1 CLASIFICACIÓN**

Las actividades aéreas civiles se clasifican así:

#### **I. AVIACIÓN CIVIL COMERCIAL**

##### **A. Transporte aéreo regular**

###### **1. Transporte público Interno**

- a) Troncal
  - b) Secundario
  - c) De carga
  - 2. Transporte público internacional
    - a) Explotadores nacionales
      - 1) Pasajeros
      - 2) Carga
    - b) Explotadores extranjeros
      - 1) Pasajero
      - 2) Carga
- B. Transporte aéreo no regular
- 1. Interno
    - a) Aerotaxi
    - b) Chárter
  - 2. Internacional
    - a) Aerotaxi
    - b) Chárter
    - c) Trabajos aéreos especiales
      - 1. Explotadores nacionales
      - 2. Explotadores extranjeros

## **II. AVIACIÓN CIVIL PRIVADA**

### A. Aviación Civil del Estado

### B. Aviación General

- 1. Aviación Ejecutiva
- 2. Aviación Deportiva
- 3. Aeroclubes

En esta clasificación podemos encontrar que se hace una distinción importante entre la actividad civil privada y la comercial, considerando que la comercial es la que prestara efectivamente el servicio público de transporte y la que se ejerce en función de unos fines lucrativos y de desarrollo para el mercado de servicios aéreos, por ende como lo veremos más adelante tendrá una atención mayor por parte de todas las autoridades, en materia normativa. La aviación comercial será regular y no regular, que para fines de nuestro estudio tomaremos lo respectivo a la actividad nacional en la cual la regular se divide en Troncal y secundaria y la no regular en aerotaxi y chárter.

El numeral 3.6.3.1. de los reglamentos exige que la actividad se debe prestar bajo un permiso y con requisitos relevantes para las operaciones regulares y no regulares, prescribiéndose en el siguiente numeral la obligación de ser prestado exclusivamente por personas organizadas jurídicamente en forma de sociedad (RAC 3.6.3.2) es decir por empresas legalmente constituidas, generando en este sentido la iniciativa privada, la libertad de empresa y la seguridad jurídica del ejercicio de la actividad aeronáutica. Estas empresas deben demostrar capacidad técnica, administrativa y financiera para poder obtener un permiso de operación cumpliendo con una serie de requisitos que demuestren esas capacidades

## **2.2. Clasificación de servicios Aéreos Comerciales.**

Los servicios aéreos comerciales de transporte público podrán ser regulares o no regulares; los primeros son los que se prestan con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicios y horarios fijos que se anuncian al público; los últimos no están sujetos a las modalidades mencionadas. Unos y otros pueden ser nacionales o internacionales. (RAC 3.6.3.3.)

Esta clasificación de servicios nos muestra la forma como deben operar las empresas que quieran explotar la actividad aérea, en cuanto a las rutas, tiempos y equipos, modalidades que se resumen en el siguiente diagrama:



Figura No 1 Clasificación de servicios aéreos comerciales

### **Empresas troncales**

Son aquellas autorizadas para prestar servicios preferentemente en las rutas designadas por la Aerocivil como troncales Sin embargo, podrán prestar servicios en rutas secundarias si así se les autoriza expresamente. (RAC 3.6.3.3.1.2.)

Es de notar que la norma limita a la empresa a prestar el servicio en ciertas rutas llamadas troncales, y que por parte de la aeronáutica fueron declaradas así las siguientes:

BOGOTA CALI BOGOTA

BOGOTA MEDELLIN BOGOTA

BOGOTA BARRANQUILLA BOGOTA

BOGOTA BUCARAMANGA BOGOTA

BOGOTA PEREIRA BOGOTA

BOGOTA CARTAGENA BOGOTA

BOGOTA CUCUTA BOGOTA

BOGOTA SANTA MARTA BOGOTA

BOGOTA MONTERIA BOGOTA

CALI MEDELLIN CALI

### **Transporte aéreo comercial secundario**

El transporte aéreo comercial secundario es el que se realiza en las rutas no calificadas como troncales por la Aerocivil. Sin embargo las empresas podrán desarrollar servicios en rutas troncales cuando así lo autorice expresamente la Autoridad Aeronáutica por razón de especial conveniencia pública. (RAC 3.6.3.3.1.4.)

Igualmente que en el troncal, se limita la operación a que se realice en rutas llamadas secundarias las cuales son todas aquellas que no sean las troncales, o las troncales pero haciendo alguna escala intermedia en otra ruta, pudiéndose imaginar que cualquier ruta que no esté mencionada allí es secundaria.

### **Transporte Aéreo Comercial Regional**

El transporte aéreo comercial regional, es el que se realiza en rutas no troncales, en regiones apartadas del país donde las comunicaciones terrestres son de difícil acceso y las condiciones de la infraestructura aeronáutica (pistas, radioayudas, terminales, etc.) son de menor cubrimiento y categoría. La autoridad aeronáutica podrá autorizar en esta modalidad, empresas de transporte público aéreo para servir estas rutas, siempre y cuando no estén siendo servidas previamente por ninguna empresa que desarrolle transporte aéreo secundario. (RAC. 3.6.3.3.1.5.)

En esta definición lo que se rescata para poder diferenciar los servicios regionales de las secundarias es que aunque deben ser en rutas no troncales se caracteriza por que el servicio se debe prestar en regiones apartadas del país donde la comunicación terrestre sea de difícil acceso, pero aun así la norma trae un poco de confusión respecto en qué momento deja de ser regional para convertirse secundaria si puede ser posible que se mejoren las condiciones del aeropuerto y la demanda de pasajeros aumente. También se puede entender que lo que se busca es incentivar a las empresas a descubrir una ruta especial en la que no operen ni troncales ni secundarias.

### **Transporte aéreo de Aerotaxis**

Es el prestado por sociedades reconocidas por la UAEAC como empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público aéreo no regular cuya denominación de Aerotaxi, lo caracteriza por prestar el servicio sin estar sujeto a las modalidades de itinerarios, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncien al público.(RAC 3.6.3.3.1.6.)

Así la definición de este transporte pareciera que las operaciones no regulares se tornan más flexibles en cuanto a que no están obligados a cumplir tiempos de servicio del transporte y que su infraestructura operacional será menos exigente.

### **Transporte aéreo de carga**

Es el autorizado expresamente por la Aerocivil para desarrollar primordialmente tal tipo de transporte.

Podrá desarrollar un Transporte Aéreo especial de Carga con aeronaves que no sean de tipo Jet, circunscrito solamente al ámbito nacional, cubriendo especialmente regiones apartadas donde las comunicaciones terrestres son de difícil acceso y las condiciones de la infraestructura aeronáutica (pistas, radioayudas, terminales, etc.) son de menor cubrimiento y categoría. (RAC 3.6.3.3.1.8)

### **Vuelos esporádicos (Chárter)**

Los vuelos no regulares a la demanda o «Chárter», tanto nacionales como internacionales, serán autorizados siempre y cuando su realización no constituya una competencia indebida a los servicios aéreos regulares que se prestan tanto en las empresas nacionales como en las internacionales. (RAC 3.6.3.5.5.)

Conocida esta clasificación de los servicios se debe tener presente que con cada definición de la clase del servicio se han impuesto una variedad de requisitos a cumplir por acceder a prestar ese servicio, los cuales se basan en la cantidad de aeronaves, capital suscrito por la empresa y otros factores determinantes para cada uno.



Tabla No 1 Requerimientos para prestación de servicios aéreos

MODALIDAD		No DE AERONAVES	PESO	SILLAS	CAPITAL PAGADO	RUTAS	CONDICIONES
REGULARES	TRONCAL	5			10.000	10 Establecidas por RAC 3.6.3.4.3.2	
	SECUNDARIA	3			7000	Todas las que no sean troncales	
NO REGULAR	REGIONAL	3	12,500 Kgs	19	1750	No troncales, no operadas por secundaria y regiones apartadas	
	AEROTAXI	2	12500 kg	50	1500	Todas	no ofrecer ni publicitar rutas, horarios ni itinerarios no 3 vuelos en la misma ruta y hora en 1 semana no 20 vuelos la misma ruta y hora en 1 mes No reservas individuales a pasajeros
			21000 kg		3500		
	CARGA	2			3500		Restricciones para transporte de pasajeros Restricciones para algunos aeropuertos
	CARGA ESPECIAL	1			1750		
	TRABAJOS ESPECIALES	1			500		
Requerimientos para la prestación de los servicios aéreos							

## 2.2. Políticas Regulatorias De Acceso Al Mercado De Servicios Aéreos

Según un estudio sobre el impacto del transporte aéreo en el desarrollo en la económica Colombiana y las políticas públicas que realizó Fedesarrollo en el 2011 “desde la apertura económica de 1991 Colombia pasó de una regulación que hacía restrictivo el acceso al mercado a un esquema de libertad vigilada”. Fue así como en lo local en los últimos veinte años, después de tener una aerolínea nacional se permitió la entrada al mercado de nuevos participantes con capital nacional-Aces y Aerorepública (hoy Copa Airlines Colombia)-, hasta llegar al modelo en el que vía distintas formas de reorganización empresarial se cuenta en el mercado con importante participación de capital extranjero. (Fedesarrollo 2011).

Este antecedente es útil al momento de analizar cómo ha sido limitado el desarrollo del mercado de servicios aéreos fragmentando la oportunidad de participación desde cualquier campo de la economía, originando en su momento el monopolio en cabeza de una sola aerolínea Colombiana, y trayendo grandes conflictos en materia de desarrollo comercial.

Y Aunque, claramente lo dice el informe, de la existencia de una regulación restrictiva, cabe resaltar que esta ha venido abriendo paso poco a poco al avance comercial permitiendo tras los años la participación de pequeñas empresas en la industria de la aviación, en las modalidades no solo troncales y secundaria sino también regional, de taxi aéreo y carga.

Consecuentemente con el estudio de Fedesarrollo (2011), las políticas públicas relacionadas con el sector Aeronáutico que han sido determinantes de su competitividad y desarrollo del mercado nacional e internacional son las siguientes

i) El desarrollo de la infraestructura del sector, teniendo en cuenta las experiencias en materia de concesiones y la obsolescencia de los equipos y, en general, de la tecnología del sistema de espacio aéreo,

ii) La tendencia de la inversión pública y privada en el sector

iii) las políticas de acceso al mercado

iv) la determinación del precio del combustible para aeronaves,

v) inversión extranjera y

vi) la institucionalidad del sector y sus autoridades

La mención anterior de políticas públicas, tiene como fin conocer el fundamento jurídico en el que la autoridad aeronáutica se basa para implementarlas en industria aeronáutica a través del planteamiento de políticas Aerocomerciales.

La Política Aérea Comercial, es el conjunto de acciones y decisiones del Gobierno orientadas a dirigir el curso de la aviación comercial, principalmente en lo referente al desarrollo del mercado de transporte aéreo, en sus variables regulatorias básicas: las condiciones de acceso y la determinación de los precios. (Mintransporte 2011)

En el año 2003 la Unidad Administrativa especial de Aeronáutica Civil realizó un simposio de Política Aerocomercial, en la ciudad de Rionegro, del cual se sacaron notas de estudio importantes acerca de la evolución de la política aerocomercial en materia de acceso a los

mercados de servicios aéreos de las últimas décadas hasta el 2013, identificando además el impacto de las políticas aplicables en materia de creación de empresas.

De esta manera una de las notas de estudio analizo la evolución política identificando tres fases en cuanto a la política aeronáutica sobre acceso a los mercados teniendo en cuenta el periodo evaluado los cuales se mencionaran a continuación

1. En la Fase Inicial comprendida entre 1990 y 1993, se observo una libertad de rutas en el mercado doméstico, complementada con diferentes modificaciones a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), que fueron orientados a facilitar la creación de empresas y un funcionamiento más liberal del mercado aéreo.

La Aeronáutica Civil consideró otros aspectos de política asociados a las condiciones de acceso al mercado, fundamentalmente respecto a la inconveniencia de la operación de cierto tipo de aeronaves desde un aeropuerto específico o en determinado mercado: por ejemplo, en el aeropuerto Eldorado de Bogotá, se negó la operación de aviones DC-3 para transporte de pasajeros y de otro lado, teniendo en cuenta el auge que empezó a tener la operación turbo-hélice a partir de 1992 (llegada de las aeronaves ATR-42 y Fokker 50 al país), se consideró que no se quería estimular la utilización del Jet en mercados de menor densidad de tráfico y se negó la operación de algunas rutas en aeronaves Jet en aeropuertos donde no se daba ese tipo de operación (por ejemplo, en el caso de la ruta Bogotá-Neiva-Florencia).(UAEAC.2003)

2. La Segunda fase comprendida desde fines de 1993 hasta finales de 1998 (Fin del Gobierno del Presidente Ernesto Samper), fue un periodo en el que se adoptaron algunas restricciones en cuanto al acceso al mercado nacional, en algunos casos originadas en limitaciones de la infraestructura (por ejemplo, saturación del aeropuerto Eldorado, programa de asignación de slots, operaciones del aeropuerto Enrique Olaya Herrera, entre otros). Si bien en los inicios de esta fase se mantiene un criterio de estímulo a una sana competencia, teniendo en cuenta las sillas ofrecidas así como el volumen de pasajeros, y verificando que cada una de las rutas sea servida por lo menos por dos operadores, esta condición se reorientó a finales de 1996, dosificando la oferta de operadores especialmente en mercados de baja densidad de tráfico, negando el acceso cuando el servicio estuviera prestado por dos operadores.

Dentro de esta fase adicionalmente, se expidieron las resoluciones que impusieron las condiciones más exigentes para la creación de empresas de aviación (Resoluciones 720, 721 y 722 de 1995), las cuales regulan aspectos tales como el número mínimo de aeronaves, condiciones de capital y niveles del ruido de las aeronaves.

En este estudio la autoridad aeronáutica observa que este fue el modelo de mayor liberalización adoptado desde fines de 1990, para un sector aeronáutico que venía actuando en un modelo de marcada protección, ocasionando en sus primeros años un gran crecimiento en los proyectos, tanto en la creación de nuevas empresas, como en la ampliación de servicios existentes, crecimiento que ya para fines de 1994 ocasionándose también una saturación de la infraestructura aeronáutica del aeropuerto Eldorado, el cual siempre ha sido el centro de la actividad aerocomercial del país. Por estas condiciones se condujo a la adopción de restricciones por parte de la Autoridad Aeronáutica, que buscaba racionalizar el escaso espacio disponible (pista, plataforma, servicios de ATS, módulos, hangares, facilidades en las operaciones, etc.). Sin embargo, al final del período, cuando entró en funcionamiento la segunda pista del aeropuerto El Dorado (junio de 1998), se eliminaron algunas restricciones por saturación en Eldorado, flexibilizando las operaciones en este aeropuerto.

En consecuencia de lo anterior la Aerocivil estableció las siguientes políticas para ese momento:

a) Operaciones nocturnas: Ante peticiones de nuevos servicios desde Bogotá, y con el objeto de no incrementar las operaciones desde y hacia el aeropuerto Eldorado, se recomendó que solamente se podía operar en horarios nocturnos en este aeropuerto (por ejemplo, para pasajeros los nuevos servicios se autorizaron para ser operados entre las 9:00 p.m y las 6:00 a.m., y los nuevos servicios de carga internacional entre las 10:00 p.m y las 6:30 a.m.

b) Bases y/o bases auxiliares en Bogotá: Se recomendó suspender toda nueva autorización de bases principales o auxiliares en Eldorado, en lo que hace referencia a la aviación no regular. En cuanto a la aviación regular se hace necesario tomar ciertas determinaciones frente a las nuevas solicitudes, con el fin de no crear más congestión en el Aeropuerto Eldorado, para lo cual deben ser autorizados en horarios no restringidos.

c) Carga: Ante varias solicitudes de constitución de empresas exclusivas de carga, el Consejo recomendó negarlas, en razón a que existe una oferta suficiente que satisface la demanda. (Sesión 174, Jun./95). Posteriormente en Julio de 1998, ante nuevas peticiones en este mismo sentido, el Consejo recomendó autorizar estas solicitudes, dada la importancia para el comercio interior y exterior del país.

d) Olaya Herrera: A partir de Diciembre de 1997 (sesión 193), se recomendó restringir las operaciones a este aeropuerto, para evitar que el problema de congestión aérea que se presentaba se acrecienta.

e) Aerotaxis: Se recomendó como política la no autorización de constitución de nuevas empresas de esta modalidad, teniendo en cuenta el alto índice de accidentalidad que se ha presentado en este tipo de empresa, ordenando la revisión de los requisitos legales y su relación directa con las causas de esta accidentalidad. Así mismo recomendó un programa especial de seguridad para esta modalidad. (...) (UAEAC.2003)

3. La tercera fase que se analizó para esa época fue desde 1998 hasta comienzos del 2000 en la cual no se observan cambios en la política debido a que para ese periodo se dio un proceso de reforma de la Administración pública que implicó suspender las audiencias públicas para constitución de empresas. Finalmente a partir del 2001 se crea el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales y se mantiene por esta autoridad la política aeronáutica de control en los mercados con densidad de tráfico baja y restricciones para nuevas operaciones en el aeropuerto Olaya Herrera debido a los niveles de saturación.

Así mismo considera la autoridad en sus notas de estudio que a comienzos del 2001 la política aeronáutica retorna a una etapa de mayor flexibilización, y se adopta un criterio de libertad de acceso al mercado nacional.

Para ese último periodo se presentaron hechos de gran trascendencia en el mercado de transporte aéreo, especialmente desde la propuesta de integración de las aerolíneas Avianca-Aces y Sam aprobada en Diciembre de 2001 e implementada en mayo de 2002.

El mencionado Simposio y la anterior información relevante fue una importante intervención de análisis a las políticas de acceso a los mercados por parte de la Autoridad Aeronáutica en

donde se evidencia la preocupación de competencia en el mercado del transporte aéreo limitándose en ciertos factores el ingreso a ese mercado.

Luego de dicha revisión taxativa, ha sido el Grupo Evaluador de proyectos Aerocomerciales GEPA quien en la labor de evaluar proyectos y en las sesiones de audiencia pública ha ido estableciendo las diferentes políticas para acceder a la participación del transporte aéreo como empresa, algunas de las cuales se mencionaran a continuación.

- Sesión 66 del GEPA, Marzo 1 de 2006 “Nueva política de acceso a los mercados para el transporte regular de pasajeros nacionales”
  - a) Determinar el tamaño de la ruta con el número de pasajeros a bordo y no con las cifras “origen-destino”
  - b) Definición del mercado servido
  - c) Incrementar el número máximo de operadores por ruta: se ampliará el número de operadores por ruta de manera que se estimule aún más la competencia en los mercados.
  - d) Criterios adicionales respecto al número de operadores por ruta:
    - Para decidir sobre la adjudicación de rutas, se evaluarán aspectos tales como: capacidad financiera, cumplimiento, quejas recibidas, cantidad de rutas autorizadas vs. Rutas operando, rutas suspendidas, número de aeronaves disponibles, entre otros.
    - Las autorizaciones que el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales otorgue a proyectos de nuevos operadores, no contarán para efectos del número máximo de operadores, hasta tanto no inicie su operación.
    - Se podrán incrementar los cupos determinados en aquellas rutas en las que existiendo dos o más operadores, uno de ellos concentre el 85% o más de la oferta mensual de sillas, tomando el promedio de los últimos seis meses.

- La limitación al número de operadores no se aplicará a los destinos fronterizos turísticos nacionales de San Andrés, Providencia, Cartagena, Santa Marta, Nuquí, Bahía Solano, Quibdó, Capurganá y Leticia.
- Para efectos de determinar el número máximo de operadores en las rutas nacionales, se contará como un único operador en los casos en que concurren en una ruta empresas entre las cuales existan acuerdos, alianzas o participaciones accionarias.
- Para efectos de determinar el número máximo de operadores en las rutas nacionales no se contará a la empresa estatal Satena.
- Se eliminará la limitación existente en casos de negar una ruta a un operador, para acceder a audiencia pública.” (GEPA 2006).
- Sesión 61 GEPA Diciembre 21 de 2012 “Lineamientos de política para el acceso al mercado de las rutas nacionales de transporte aéreo”

El consejo Directivo de Aeronáutica Civil recomendó 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 complementa la política ya adoptada de libertad de tarifas. Este consejo recomendó la liberalización de acceso al mercado nacional, estimulando la competencia y flexibilizando los cupos, de modo que precio y acceso queden desregulados.

### **2.3. Regulaciones que afectan algunos servicios de transporte aéreo**

Luego de revisar la regulación y las políticas que establecen los parámetros para permitir a los interesados el acceso al mercado de servicios aéreos, se determinara cual y en qué medida esa regulación ha de afectar algunos de los servicios de transporte aéreo que vimos en la clasificación ya estudiada.

En el desarrollo de este apartado no se busca hacer una crítica en general a la autoridad aeronáutica ni a sus políticas o regulaciones sobre las barreras de acceso al mercado de servicios aéreos como lo son aquellas exigencias que necesariamente deben cumplir los explotadores de

servicios aéreos comerciales para obtener las correspondientes autorizaciones de su operación y funcionamiento y así poder acceder al mercado de la explotación de dichos servicios, tan solo se quiere hacer un reconocimiento de medidas que limitan o regulan el libre acceso al mercado de los operadores aéreos las cuales posiblemente traen una afectación a los interesados en participar respecto a la iniciativa de libertad de empresa y libre competencia.

### 2.3.1. Restricción al mercado y al derecho de libertad de empresa

Como lo observamos anteriormente las políticas gubernamentales y la reglamentación por parte de la Aerocivil son tendientes a restringir la participación en el mercado imponiendo exigencias en el proceso de los interesados a participar, en la obtención del permiso para iniciar a operar como empresa de transporte aéreo

Uno de los requisitos que constituye una de las barreras de acceso más claras es la exigencia de topes mínimos de capital para la obtención del permiso de operaciones, considerándose que el capital mínimo exigido para la constitución de las empresas es bastante alto. Adicionalmente, cumplir con los montos de capital exigidos conlleva consecuencias financieras y tributarias determinantes en la toma de decisiones de una empresa.

Tabla No2.

RAC	EMPRESA	CAPITAL	AERONAVES
3.6.3.3.1 .2	TRONCAL	10.000 SML	5
3.6.3.3.1 .4	SECUNDARIO	7.000 SML	3
3.6.3.3.1 .5	REGIONAL	1.750 SML	3
3.6.3.3.1 .6	AEROTAXI	1.500 o 3.500	2
3.6.3.3.1 .9	CARGA	3.500 SML	2
3.6.3.3.1 .9	CARGA ESPECIAL	1.750 SML	1
3.6.3.3.3 .	TRABAJOS AEREOS ESPECIALES	550 SML	1

Requisitos de capital y de aeronaves



Como se observa, las altas necesidades de capital se consideran como barreras a la entrada, y limitan el número de oferentes con el capital disponible para asumir las inversiones y costos para prestar los servicios de transporte aéreo; esta es una de las razones de donde se deriva la característica natural de que el transporte aéreo es un mercado oligopólico (pocos oferentes del servicio).

Además del capital el participante debe contar con cierto número de aeronaves, las cuales al ser adquiridas en leasing o compraventa también implican la inversión de capital, adicional de las instalaciones, el personal y los seguros. Situación que observamos en nuestra realidad actual en donde son pocas las aerolíneas nacionales que se han mantenido en el mercado sobretodo de servicios troncales y secundarios. La mayoría de los que tienen la iniciativa prefieren iniciar en modalidades no regulares para que el capital que invierten lo puedan aumentar con el tiempo hasta lograr cumplir con el requisito y optar a un mercado más grande.

### **2.3.2. Protección a la competencia**

Los reglamentos aeronáuticos Colombianos establecen medidas protectoras al ejercicio de una debida competencia en el mercado del transporte aéreo,

**3.6.3.6.1.** La competencia que se establezca o se pretenda establecer entre transportadores o explotadores nacionales deberá ser orientada sobre las siguientes bases:

- a) Se debe tratar del fomento y desarrollo de un sistema de transporte aéreo adecuado a las necesidades presentes y futuras del país, tanto en lo nacional, como en lo internacional.
- b) Una razonable utilidad operacional de los explotadores que sirvan las mismas rutas.
- c) El más alto grado de seguridad posible.
- d) Que el mayor beneficiado de la competencia, teniendo en cuenta los factores anteriores, sea el usuario. (UAEAC. RAC3)

Al tenor de esta norma, la Aerocivil se preocupa por la debida competencia entre modalidades de servicio aéreo comercial con mayor a la protección de los servicios troncales y secundarios

**3.6.3.3.1.6.1.** Los servicios no regulares de aerotaxi, no deberán constituir competencia indebida a los servicios regulares y las tarifas estarán determinadas por el tiempo de disponibilidad de la aeronave. (UAEAC. RAC3)

**3.6.3.3.1.7.1.** Con el fin de evitar que las empresas de transporte aéreo no regular constituyan una competencia indebida para los servicios regulares, de conformidad con lo previsto en el artículo 1867 del Código de Comercio, los servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros - aerotaxi, se ofrecerán y operarán bajo los siguientes criterios y condiciones:

a. No se podrá ofrecer o publicitar, por ningún medio, en forma directa ni indirecta, servicios de transporte público no regular de pasajeros, sobre rutas, horarios, o itinerarios definidos;

b. No podrán efectuarse, en una misma ruta (desde un mismo origen, hacia un mismo destino) y a la misma hora -más o menos 20 minutos- más de tres (3) vuelos, en un lapso igual o inferior a una semana, ni más de cinco (5) vuelos en un lapso igual o inferior a un mes; u operar tales vuelos, dentro de los límites señalados, durante más de dos (2) meses consecutivos, a menos que medie un contrato directo entre el operador no regular y un cliente único que así lo contemple.

c. Para poder efectuar una serie de vuelos entre un mismo origen y destino, en cantidades superiores a las señaladas según el literal (b) anterior, la empresa interesada deberá tener un contrato con un cliente que así lo estipule; dicho contrato, mientras esté vigente, permanecerá en las oficinas de la empresa a disposición de la Oficina de Transporte Aéreo, quién, en cualquier momento podrá solicitar su exhibición, o copia del mismo.

d. No podrán efectuarse reservas individuales a solicitud directa del o los pasajeros.

e. No podrá prestarse el servicio en modo alguno, bajo contratos individuales de transporte aéreo con los diferentes pasajeros, ni venderles o expedirles individualmente tiquetes físicos o electrónicos, debiendo hacerse en cada caso o para cada vuelo, directamente con un cliente único para el transporte del personal por él designado y sin intervención de ningún tipo de agente o intermediario. No obstante, con fines de seguridad y control, deberán elaborarse listados de pasajeros para un determinado vuelo, por parte del cliente y expedírseles tarjetas de embarque, por parte del transportador.

f. Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros que operen con aeronaves cuyo peso supere los 12.500 Kg (sin exceder de 21.000 Kg) o su capacidad exceda de 19 sillas de pasajeros deberán cumplir, respecto de tales aeronaves y en relación con su aeronavegabilidad, mantenimiento, operación y tripulación,

con los mismos estándares aplicables a las empresas y aeronaves de servicios aéreos comerciales de transporte público regular secundario. (UAEAC. RAC 3)

Esta protección se torna adecuada para la protección a pasajeros y al mercado en rutas de mayor demanda, pero la desprotección se encuentra en que los reglamentos jamás disponen una norma específica en donde exijan a los explotadores de servicios regulares que ejerzan la actividad con respeto a la competencia de los mercados no regulares, es el caso de los vuelos en la modalidad chárter, los cuales los puede hacer sin restricción por compañías regulares sin restricción afectando la disposición que tienen los taxis aéreos para esta clase de vuelos.

Así mismo es importante tener en cuenta que en ejercicio de esta protección, es que se restringe el acceso a las rutas con gran demanda de pasajeros, las cuales están a disposición de los explotadores de servicios Troncales, dejando por fuera de estas a las empresas secundarias o regionales.

#### **2.3.4. Asignación de franjas horarias para Operaciones en Aeropuertos Coordinados**

El sistema de atribución de Slot o de Flow por parte de la oficina de coordinación de afluencia de tráfico aéreo, que obedece a unas políticas de organización del tráfico aéreo para operaciones desde y hacia aeropuertos controlados las cuales limitan el acceso al mercado de nuevas compañías aéreas, y el respeto al principio de libre competencia.

En fundamento a esta falla en el sistema es viable referir que la autoridad aeronáutica a través del tiempo ha desarrollado sus políticas tendientes a la protección de los mercados de servicios aéreos de mayor demanda en cuanto al tráfico de pasajeros y rutas más utilizadas, es decir que gran parte del apoyo y beneficio para hacer sus operaciones eficientes y rentables lo han recibido las grandes aerolíneas nacionales e internacionales en cuanto a infraestructura, servicios, garantía de competencia debida, acceso a rutas, etc.

La problemática planteada se evidencia en la actividad misma y la aplicación de la regulación, que para el caso concreto se observa consignado en el RAC así:

#### **“3.4. Prioridades y políticas**

Para la atribución de SLOT, la Oficina de Coordinación, deberá tener en cuenta las prioridades y políticas fijadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para el sector, a través de la Oficina de Transporte Aéreo.

La mayor prioridad la tendrán los vuelos regulares que hayan de operar ajustados a un itinerario, para los cuales la Oficina de Coordinación de SLOT reservará el ochenta (80%) por ciento de los SLOT. (Subrayado fuera del original)

A falta de otra estipulación se observarían las siguientes prioridades, de acuerdo con las posibilidades del servicio:

- Operaciones de empresas de ambulancia aérea en desarrollo de vuelos propios de ese servicio y otras operaciones aéreas civiles de apoyo humanitario o de búsqueda y salvamento. En este caso deberán aportarse los soportes respectivos a la oficina de planes de vuelo con la presentación del plan de vuelo, o a más tardar dentro de las 24 horas siguientes.

- Operaciones de la aviación de Estado en vuelo VIP –I, ó en misión de orden público.

- Operaciones de servicios aéreos comercies de transporte público regular.

- Operaciones de la aviación de Estado o civil del Estado en vuelo VIP –II.

- Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de transporte público regular, o de vuelos chárter de empresa de transporte público regular o no regular, de pasajeros correo y/o carga.

- Operaciones de las empresas de transporte público no regular de pasajeros, correo y/o carga y de trabajos aéreos especiales.

- Operaciones de aviación general corporativa o civil del Estado.

- Operaciones de la aviación de Estado en misión ordinaria.

- Operaciones de la aviación general diferente de la corporativa y la civil del Estado.

- Operaciones diferentes de todas las anteriores. (UAEAC. RAC3)

Con esta estipulación encontramos una afectación a las operaciones de empresas en la modalidad no regular ya que no se les proporciona un servicio eficiente en igualdad de condiciones

para hacer efectivas sus operaciones en determinados aeropuertos las cuales se realizan también en ejercicio de la prestación del servicio público de transporte aéreo.

La asignación de franjas horarias o Slot es un servicio de navegación aérea para las operaciones hacia y desde aeropuertos coordinados, en este sentido la autoridad obliga a que todos los explotadores de aeronaves antes de iniciar su vuelo respectivo deban contar con una franja horaria (SLOT) asignado y en su caso aprobado, esto con el fin de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo teniendo en cuenta todos los factores que pueden limitar el espacio aéreo.

Otra restricción se da a conocer en el documento AIP Colombia del 25 de Julio de 2013, el cual comunica a los interesados de la aviación las medidas de gestión de afluencia de tránsito aéreo en las cuales se impone lo siguiente:

“Debido a que la FMU COLOMBIA tiene como objetivo promover una circulación eficiente, fluida y ordenada del tráfico aéreo y atender adecuadamente la demanda del servicio en las operaciones de despegues y aterrizajes del aeropuerto Eldorado dado que actualmente los niveles de congestión están causando demoras en los itinerarios programados para el servicio público esencial de pasajeros se considera necesario establecer las siguientes medidas:

La FMU COLOMBIA se reservará un ochenta por ciento (80%) de la disponibilidad de SLOT operacionales (DE LLEGADAS Y SALIDAS) cada hora para la aviación regular, y un 20% para la aviación no regular y Militar.

**Nota:** Esta medida no aplicará para la asignación de SLOT de salida del Aeropuerto Eldorado entre las 11:00 UTC y las 12:30 UTC tiempo durante el cual se tendrá un noventa por ciento (90%) de disponibilidad de SLOT para la aviación regular”.

De esta manera, se observa que la regulación va encaminada a asegurar el mayor cumplimiento de las operaciones de empresas que están obligadas a responder por itinerarios, asignándoles prioridad en la entrada y salida de los aeropuertos controlados, desconociéndose la actividad de las empresas no regulares como los taxis aéreos y los chárter quienes a raíz de contratos de fletamento deben cumplir con ciertos términos contractuales o de lo contrario deberán responder por sus incumplimientos. Pero vista la realidad actual es contraria a la constitución, que el ejercicio de esta

actividad por ser de cierta forma se encuentre restringido para favorecer a otras empresas que también ejercen la misma actividad pero de diferente forma.

El estado es el encargado y responsable de atender a las necesidades de sus asociados, otorgando en igualdad de condiciones garantías y libertades para el ejercicio de sus derechos como ciudadanos. Es por esto que para el caso en mención, el estado por medio de sus entidades debe garantizar a las empresas de transporte aéreo en igualdad de condiciones el acceso al mercado de servicios aéreos, generando entre las mismas el ejercicio de la actividad económica, de la iniciativa privada y de la libertad de empresa que decidieron explotar como empresas de transporte ya sea regular o no regular.

### 3. Conclusiones

1. En Colombia se ha pasado de un esquema muy proteccionista, que permitía monopolios en rutas domésticas e internacionales, a un esquema de libertad vigilada, que aun es en algún grado proteccionista pero mucho menos que el sistema anterior.
2. Aun que no pareciera sigue existiendo una reglamentación demasiado exigente para la constitución de empresas aéreas que limitan un fácil desarrollo a la iniciativa y la libertad de empresa
3. La autoridad aeronáutica se preocupa por atender a las demandas de pasajeros y rutas que se deban operar a gran escala, razón por la cual da prioridad a las grandes aerolíneas en todos sus procesos operativos situación que desprotege la competencia y desarrollo de las pequeñas empresas y la industria de la aviación
4. Aunque las políticas Aerocomerciales establecidas por el gobierno y la Aerocivil han tenido un desarrollo de flexibilización, estas por lo general se han generado en protección del mercado de transporte aéreo regular debido a su aporte a la economía nacional, desconociendo el que le puede generar el del transporte no regular a gran escala.
5. La afectación en la iniciativa privada, la libertad de empresa y la competencia debida se ve reflejada hacia las empresas de transporte aéreo no regular, dándose mayor protección al desarrollo de la actividad aérea a las empresas que prestan servicios regulares.
6. Las exigencias de capital son tan altas en las modalidades de servicios regulares que restringen la entrada al medio a empresarios con la capacidad técnica y administrativa necesaria para responder a la iniciativa de creación de empresa aérea.
7. Se asume que la existencia de un oligopolio se puede presentar porque el mercado tiene barreras a la entrada que no incentivan el ingreso de otras empresas a competir.
8. El transporte aéreo está legalmente reconocido como un servicio público al que tienen derecho todas las personas para su movilidad en función, el cual requiere contar con un n concordancia con lo dispuesto por el gobierno es considerado un servicio público.

#### **4. Recomendaciones**

1. Las políticas de transporte y control de tráfico aéreo de ninguna manera deben afectar los derechos de las personas de circular libremente por el espacio aéreo, el derecho a tomar el medio de transporte que deseen para su movilización, la iniciativa privada en el sentido de constituir una empresa de transporte regular o no regular y manejar los horarios que requiera para sus operaciones, ya que en todos los sentidos esa participación en la economía del país debe estar garantizada.

2. Para atender toda las demandas de iniciativa privada y libertad de empresa en actividades de servicios aéreos se debe pretender al mejoramiento e implementación de infraestructura aeroportuaria. Esto exige una revisión de las políticas e inversiones al sistema aeronáutico y de infraestructura ya que para una eficiente y efectiva prestación del servicio de transporte aéreo también se requiere tener una infraestructura adecuada, compuesta por terminales aéreas o aeropuertos los cuales se constituyen un elemento importante en el desarrollo la aviación comercial.

3. Distinción entre regulador y prestador de servicios aeronáuticos en los aeropuertos en procura de la imparcialidad, vale la pena recomendar que la prestación de servicios de transito aéreo sea más imparcial en cuanto sea prestado por un ente diferente al regulador, así se garantice de manera equitativa el acceso a dichos servicios en la entrada y salida de las aeronaves a los aeropuertos.

4. Establecer una regulación más equitativa a todos los servicios de transporte aéreo considerando con esto la oportunidad y el fortalecimiento del desarrollo económico nacional y la iniciativa privada



## 5. Referencias

Republica de Colombia, Constitución Política De Colombia. 1991.

Congreso de la Republica de Colombia. Código de Comercio, Decreto 410 de 1971.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. Ley 105 de 1993

Oficina de Regulación Económica, (Abril de 2009), Recomendaciones sobre lineamientos de política aerocomercial Internacional de pasajeros y carga, Ministerio de transporte de Colombia. Bogotá D.C., Recuperado de [www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co)

Olivera M, Cabrera P., Bermúdez W., y Hernández A (2011). El impacto del transporte aéreo en la economía Colombiana y las políticas públicas. Cuadernos Fedesarrollo 34. Recuperado de <http://www.fedesarrollo.org.co/>

Oficina de transporte Aéreo, (Agosto de 2003). Barreras de acceso a los mercados de servicios Aéreos, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Primer Simposio de Política aerocomercial, Rionegro, Antioquia Colombia

Oficina de transporte Aéreo, (Agosto de 2003). Política regulatoria o no en el acceso a los mercados, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Primer Simposio de Política aerocomercial, Rionegro, Antioquia Colombia