

UNIVERSIDAD  
**NACIONAL**  
DE COLOMBIA

# **Análisis de la implementación de los acuerdos de servicios aéreos internacionales con Colombia en el desarrollo de su conectividad aérea**

**Carlos Alberto Mantilla Urizar**

Universidad Nacional de Colombia  
Facultad de Ingeniería, Departamento de Ingeniería Civil y Agrícola  
Bogotá, Colombia  
2024

# **Análisis de la implementación de los acuerdos de servicios aéreos internacionales con Colombia en el desarrollo de su conectividad aérea**

**Carlos Alberto Mantilla Urizar**

Trabajo final presentado como requisito parcial para optar al título de:  
**Magíster en Ingeniería – Transporte**

Director:

Ph. D. Óscar Díaz Olariaga

Codirector:

Ing. Pedro Luis Jiménez Poveda

Línea de Investigación:

Planeación de la movilidad

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Ingeniería, Departamento de Ingeniería Civil y Agrícola

Bogotá, Colombia

2024



## **Declaración de obra original**

Declaro lo siguiente:

He leído el Acuerdo 035 de 2003 del Consejo Académico de la Universidad Nacional *Reglamento sobre propiedad intelectual* y la normatividad nacional relacionada con los derechos de autor. Esta disertación representa mi trabajo original, excepto donde he reconocido las ideas, las palabras o materiales de otros autores. En este caso, he aplicado los esquemas de citas y referencias, de acuerdo con las normas requeridas.

He obtenido el permiso del autor o editor para incluir cualquier material de propiedad intelectual, por ejemplo, tablas, figuras, instrumentos de encuesta o textos.

Por último, he sometido esta disertación a la herramienta de integridad académica definida por la universidad.

A mi esposa, Carolina Guerrero Rodríguez. Nuestras vidas se unieron para amar el compromiso de reír y llorar, y de construir nuestro mundo mundial.

A mis padres y hermanos, con quienes tengo la oportunidad de compartir mis anhelos y metas por realizar.

## **Agradecimientos**

A la Universidad Nacional de Colombia, por entregar las herramientas y el conocimiento en la formación y construcción de mejores colombianos, en especial, por enseñarme las nuevas competencias en materia del sector transporte, por medio de los profesores y estudiantes de la maestría en Transporte.

Al profesor Óscar Díaz Olariaga, director del trabajo final, quien es un referente en la investigación y participación académica del modo aéreo colombiano, y quien me permitió explorar y avanzar con firmeza en el aprendizaje de nuevas áreas de la aviación.

Al profesor Pedro Luis Jiménez Poveda, quien, como uno de los representantes del cuerpo de maestros de la maestría y codirector del presente trabajo final, me ilustró en la estructuración y la debida ejecución de un proyecto y en el cumplimiento de su logro.

Al grupo de profesionales de la Unidad Administrativa Especial (UAE) de la Aeronáutica Civil de Colombia, y a los colegas con quienes he trabajado en las distintas empresas del modo aéreo nacional, que me facilitaron el acceso a la información sobre el comportamiento de la industria.

Y a la Universidad Externado de Colombia, mi casa académica y formadora de excelentes profesionales en Economía, por darme una amplia visión sobre la aplicación de las ciencias sociales y las sinergias que podemos desarrollar junto con otras ciencias del conocimiento, como las ingenieriles.



## Resumen

El presente trabajo final de maestría titulado Análisis de la implementación de los acuerdos de servicios aéreos internacionales con Colombia en el desarrollo de su conectividad aérea tiene como propósito el análisis de los acuerdos de servicios aéreos que tiene Colombia con otros países alrededor del mundo, desde la incidencia en la conectividad internacional en el mercado colombiano, y la evaluación del acceso al tráfico aéreo de los participantes en los acuerdos.

Para el desarrollo de esta investigación se hizo un recuento de antecedentes generales sobre la constitución de los acuerdos internacionales, que permitió comprender el alcance y las condiciones que rigen los términos de intercambio en materia del transporte aéreo, posterior a una identificación de los convenios firmados por Colombia y los derechos de tráfico que tiene con los Estados participantes. Esta información es soporte para analizar las rutas internacionales relevantes en la circulación de pasajeros, y para evaluar la competitividad del mercado con el acceso de operadores y su oferta de sillas en el nivel de ocupación de las regiones más influyentes del tráfico internacional con Colombia. Este análisis resalta la importancia de aumentar el número de pactos con otros Estados, de hacer los reajustes, en otros casos, y de alcanzar un buen grado de liberalidad en los términos de negociación para fortalecer la conectividad del país con el mundo.

**Palabras clave:** transporte aéreo; conectividad; acuerdos de servicios aéreos; libertades del aire

## Abstract

The present master's final project entitled Analysis of the implementation of international air services agreements with Colombia in the development of its air connectivity, has as its purpose the analysis of the air services agreements that Colombia has with foreign States around the world from the impact on international connectivity in the Colombian market and the evaluation of air traffic access for participants in the agreements.

For the development of this research, a general background account was made about the constitution of agreements at the international level, allowing us to understand the scope and conditions that govern the terms of trade in air transport, followed by an identification of the agreements that Colombia has and the traffic rights it has with the participating States. This information is supported for the analysis of the relevant international routes in international passenger traffic and thus be able to evaluate the competitiveness of the market with the access of operators and their offer of seats in the occupancy level of the most influential regions of international traffic with Colombia. This analysis concluded on the importance of increasing the number of agreements with other States or the necessary adjustments in other cases; and the degree of liberality in the negotiation terms to strengthen Colombia's connectivity in the world.

**Keywords:** Air transport; connectivity; air service agreements; air freedoms.

## Contenido

Introducción .....	1
Objetivo general.....	3
Objetivos específicos.....	3
Capítulo 1. Marco contextual .....	5
1.1 Antecedentes históricos de los convenios en la aviación comercial internacional.....	5
1.2 Definición de acuerdo de servicios aéreos .....	12
1.3 Normatividad internacional aprobada en la legislación colombiana .....	16
Capítulo 2. Metodología del estudio .....	19
2.1 Desarrollo de la metodología en cada uno de los capítulos del trabajo final.....	20
Capítulo 3. Acuerdos de servicios aéreos de Colombia con otros Estados .....	23
3.1 Revisión de literatura especializada.....	24
3.2 Regulación aerocomercial colombiana .....	25
3.3 Identificación de los acuerdos de servicios aéreos y las libertades del aire.....	28
Capítulo 4. Análisis de la conectividad internacional colombiana .....	40
4.1 Caracterización del transporte aéreo internacional colombiano .....	44
4.2 Análisis de la conectividad con las principales regiones del mercado internacional a través de los acuerdos de servicios aéreos.....	45
4.2.1 Norteamérica.....	47
4.2.2 Suramérica .....	48
4.2.3 Centroamérica.....	50
4.2.4 Europa.....	52
4.2.5 Islas del Caribe .....	54
4.3 Identificación de acuerdos e instrumentos bilaterales con otras regiones internacionales.....	56
Capítulo 5. Evaluación de los acuerdos de servicios aéreos de Colombia.....	58
5.1 Identificación del acceso al mercado internacional aéreo colombiano a través de los acuerdos de servicios aéreos.....	60
5.2 Evaluación de los resultados obtenidos en el acceso a las principales regiones del mercado internacional .....	63

5.2.1	Norteamérica.....	64
5.2.2	Suramérica.....	65
5.2.3	Centroamérica.....	69
5.2.4	Europa.....	71
5.2.5	Islas del Caribe .....	73
Capítulo 6. Conclusiones y recomendaciones .....		75
6.1	Conclusiones .....	75
6.2	Recomendaciones.....	79
7.	Referencias.....	82
Anexos.....		87

## Lista de figuras

Figura 1-1. Libertades del aire que operan entre Estados en el transporte de pasajeros, carga y correo .....	10
Figura 3-1. Estados de Norteamérica que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia .....	32
Figura 3-2. Estados de Suramérica que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia .....	32
Figura 3-3. Estados de Centroamérica que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia .....	33
Figura 3-4. Estados de las Islas del Caribe que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia .....	33
Figura 3-5. Estados de Europa que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia .....	35
Figura 3-6. Estados asiáticos que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia .....	36
Figura 3-7. Estados del Medio Oriente que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia .....	36
Figura 3-8. Estados africanos que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia .....	37
Figura 3-9. Estados de Oceanía que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia .....	38
Figura 4-1. Ingreso de divisas por viajes y transporte (USD \$ millones) .....	41
Figura 4-2. Indicadores cualitativos y cuantitativos en los apartes del capítulo 4.....	43
Figura 4-3. Número de sillas ofrecidas en el mercado internacional colombiano, 2009-2019 .....	45
Figura 4-4. Crecimiento del número de sillas ofrecidas en las operaciones internacionales en Colombia, 2009-2019 .....	46
Figura 4-5. Conectividad y oferta de transporte aéreo entre Norteamérica y Colombia...	47
Figura 4-6. Conectividad y oferta de transporte aéreo entre Suramérica y Colombia .....	49
Figura 4-7. Conectividad y oferta de transporte aéreo entre Centroamérica y Colombia.	51
Figura 4-8. Conectividad y oferta de transporte aéreo entre Europa y Colombia.....	53
Figura 4-9. Conectividad y oferta de transporte aéreo entre las islas del Caribe y Colombia .....	55
Figura 5-1. Indicadores cualitativos y cuantitativos en los apartes del capítulo 5.....	60

## Lista de tablas

Tabla 3-1. Listado de revisión de literatura sobre acuerdos de servicios aéreos .....	24
Tabla 3-2. Características de los acuerdos e instrumentos bilaterales en las relaciones aerocomerciales internacionales .....	28

Tabla 3-3. Instrumentos bilaterales suscritos entre Colombia y Estados Extranjeros, Acuerdos de servicios aéreos o actas/memorando .....	29
Tabla 4-1. Número de principales rutas internacionales con Colombia por región, 2009-2019 .....	44
Tabla 4-2. Número acuerdos de servicios aéreos/memorando de entendimiento con las otras regiones internacionales.....	56
Tabla 5-1. Comparativo de acuerdos de servicios aéreos con Colombia en 2009 y 2019	61
Tabla 5-2. Resultados del acceso a los Estados de la región norteamericana .....	64
Tabla 5-3. Resultados del acceso a los Estados de la región suramericana.....	67
Tabla 5-4. Resultados del acceso a los Estados de la región centroamericana.....	70
Tabla 5-5. Resultados del acceso a los Estados de la región europea .....	72
Tabla 5-6. Resultados del acceso a los Estados de las islas del Caribe .....	73

## **Lista de anexos**

Anexo A. Características de los acuerdos de servicios aéreos de Colombia .....	87
Anexo B. Comportamiento de las principales rutas internacionales con Colombia en sillas ofrecidas y pasajeros a bordo, 2009-2019.....	92
Anexo C. Comportamiento de las aerolíneas en operaciones internacionales con Colombia en sillas ofrecidas y pasajeros a bordo, 2009-2019.....	94

## Lista de abreviaturas

UAE	Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de Colombia
Aerocivil	
ASA	Acuerdo de Servicio Aéreo
ASEAN	Asociación de Naciones del Sudeste Asiático
CAN	Comunidad Andina de Naciones
Conpes	Consejo Nacional de Política Económica y Social
COVID-19	Síndrome respiratorio agudo producido por un coronavirus
IATA	International Air Transport Association (Asociación Internacional de Transporte Aéreo)
ICAN	International Commission for Air Navigation (Comisión Internacional de Navegación Aérea)
ITF	International Transport Forum (Foro Internacional de Transporte)
MOU	Memorando de Entendimiento
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
ONU	Organización de las Naciones Unidas
RAC	Reglamento Aeronáutico Colombiano



## Introducción

Los acuerdos de servicios aéreos suscritos por Colombia con los diferentes Estados han servido como marco de regulación del intercambio de servicio del transporte aéreo entre los interesados, por lo que el análisis del comportamiento del tráfico internacional colombiano es relevante para identificar la conectividad del país durante los últimos años, y el acceso comercial en la prestación del servicio aéreo, a raíz de estos instrumentos bilaterales. Obtener unos términos favorables en materia de conectividad aérea y acceso a los mercados fomenta la productividad y el crecimiento de las economías, ante el fortalecimiento de los vínculos empresariales, oportunidades de recursos y nuevos mercados internacionales de capital (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico - OCDE, 2018).

El comportamiento de las operaciones aéreas internacionales y la regulación nacional en esta materia se caracteriza por una apertura gradual, en la que se flexibiliza el acceso a los destinos y se permite la determinación de las demás condiciones, acorde con las fuerzas del mercado. Colombia tiene un relacionamiento comercial en este tipo de servicio a través de los acuerdos bilaterales y en especial con países con un alto volumen de operaciones, en virtud del otorgamiento de derechos de tráfico, la regulación de las condiciones de acceso a los mercados y la fluidez del transporte aéreo (Díaz Olariaga, 2016).

La revisión de los antecedentes históricos arroja una luz sobre la necesidad de formular los acuerdos para regular el creciente volumen de las operaciones comerciales aéreas internacionales. Con el paso del tiempo las diferentes reuniones han logrado definir la regulación requerida por los diferentes tipos de intercambio de transporte entre Estados a escala mundial. Estas evidencias históricas, sumadas a las definiciones y características del acuerdo de servicios aéreos, contribuyen a establecer cómo ha sido el proceso de

inclusión a la normatividad colombiana de cada uno de los marcos de regulación de transporte aéreo internacional.

La oferta internacional que el Estado colombiano trabajó con 63 Estados de diferentes lugares del mundo hasta 2019, año previo a la mayor externalidad negativa en el tráfico aéreo internacional debido a la emergencia de salud pública a nivel internacional expuesta por el COVID-19, la cual exigió la suspensión de toda operación regular comercial en el mundo y con ello la ausencia de conectividad aérea; demuestran el espíritu de las políticas del Gobierno nacional en la negociación de las libertades del aire, en función del crecimiento en el tráfico internacional con Colombia.

Por otro lado, el análisis de la red de rutas internacionales más importante en el mercado de pasajeros es una aplicación de los acuerdos que permite observar con mayor facilidad los resultados obtenidos en materia de conectividad, en cuanto al volumen de las sillas que ofrecen los operadores y el número de rutas en las cinco regiones internacionales con mayor tráfico.

En cuanto al grado de acceso en el mercado internacional, este se evalúa a través del crecimiento de acuerdos e instrumentos bilaterales suscritos con Colombia, como también en el indicador de ocupación, que es la relación entre el volumen de sillas ofrecidas y la demanda de pasajeros en el grupo de rutas de cada una de las regiones internacionales. Además, se identifican los operadores aéreos regulares del servicio de pasajeros, como resultado del acceso al mercado internacional mediante los acuerdos de servicios aéreos.

Por último, se formulan una serie de conclusiones y recomendaciones en la aplicación de los acuerdos de servicios aéreos con Colombia, y se observa cómo cada uno de ellos obliga al uso de un mayor número de libertades del aire en la relación comercial del tráfico externo, asegurando el crecimiento y la competitividad de este modo de transporte en el país.

A continuación, se presentan los objetivos del trabajo, el primero que corresponde con el general que explica la línea argumental del documento; y posteriormente se presentan los específicos que establecen en detalle las metas por alcanzar en el cumplimiento de este objetivo general.

## **Objetivo general**

Analizar las condiciones de los acuerdos de servicios aéreos internacionales vigentes suscritos con Colombia, los cuales establecen el grado de regulación que existen en las operaciones internacionales con el país, y el potencial de conectividad con el resto del mundo.

Es importante indicar que el presente documento tiene como fecha límite de análisis el 2019, debido a que la recuperación del mercado aéreo internacional a niveles del año de referencia puede tomar un espacio de tiempo de 4 años, dado el impacto de la externalidad negativa del COVID-19 ante la suspensión de las operaciones aéreas a nivel mundial.

## **Objetivos específicos**

- Identificar los tipos y condiciones de los acuerdos de servicios aéreos internacionales vigentes suscritos con Colombia.
- Analizar la conectividad internacional de las operaciones aéreas en el país, teniendo en cuenta los acuerdos identificados.
- Evaluar el nivel de accesibilidad al mercado colombiano dado por la aplicación del grado de las libertades de los acuerdos internacionales.



# **Capítulo 1. Marco contextual**

## **1.1 Antecedentes históricos de los convenios en la aviación comercial internacional**

De acuerdo con Kearns (2021), la normatividad aérea internacional registra una serie de acontecimientos históricos que permite comprender la estructura de las relaciones aerocomerciales que regulan la industria. Se clasifica en tres categorías: 1) los acuerdos multilaterales entre tres o más Estados; 2) los convenios entre dos Estados o bilaterales y 3) la regulación nacional. Los eventos históricos que se describen a continuación contribuyen a comprender el origen y el desarrollo de los acuerdos multilaterales en la aviación civil internacional.

Para Kearns (2021), el primer evento que dio origen a la necesidad de establecer un marco regulador ocurrió en 1908, cuando diez globos cruzaron la frontera alemana y aterrizaron en Francia. Por este hecho el Estado francés consideró que era necesario instituir un espacio para debatir estos asuntos; de allí surgió la primera conferencia internacional para definir el marco normativo sobre regulación aérea, que se realizó en París en 1910, llamada “Conferencia internacional de navegación”, en la que participaron 19 países europeos. En esta época se consideraba que el alcance de las operaciones aéreas era de un rango corto, es decir, que no era posible concebir trayectorias más largas. Esta fue la razón principal de una convocatoria reducida a la conferencia en mención. Además, el debate se centró en la propiedad del espacio aéreo, en la soberanía del Estado sobre ella y en la aplicación de las mismas condiciones sobre el marco de la libertad de aguas internacionales.

Enseguida, se presenta un breve recuento de las principales reuniones que se conocen sobre el tema, hasta llegar al Convenio de Chicago de 1944, que sigue definiendo las

condiciones de las relaciones entre Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) hasta hoy (Kearns, 2021).

1. Convenio de París de 1919: terminada la Primera Guerra Mundial, una de las conclusiones de este hecho fue el poder de la aviación como fuerza militar en el campo de batalla, por lo que una de las condiciones impuestas en el Tratado de Versalles de 1919, cuando se dio fin a este conflicto, fue la restricción al desarrollo de la aviación militar alemana en las industrias personal y logística en el mantenimiento de aeronaves. Estas prohibiciones fueron levantadas en 1926. Este antecedente fue relevante para el “Convenio relacionado con la regulación de navegación aérea”, porque 37 Estados lo firmaron el 13 de octubre de 1919, que dio origen a la Comisión Internacional de Navegación Aérea (ICAN, por sus siglas en inglés), bajo la dirección de la Liga de las Naciones, hoy en día conocida como la Organización de Naciones Unidas (ONU). Este pacto establece claros lineamientos en materias técnica, operacional y organizacional de la aviación civil y sienta las bases para los anexos del convenio de Chicago en 1944.
2. Convenio de Madrid de 1926: la aviación civil comercial continuó su expansión alrededor del mundo. En esta ocasión el Gobierno español extendió la invitación a los gobiernos de Portugal y a los latinoamericanos y del Caribe a formar parte de una normativa de regulación aérea internacional. El evento se realizó en Madrid (España) del 25 al 30 de octubre de 1926. Allí se buscó aplicar el Convenio de París. Sin embargo, el impacto del convenio fue poco relevante debido a que solo siete Estados de los 21 participantes lo ratificaron, y posteriormente, España y Argentina lo abandonaron y se unieron al ICAN.
3. Convenio de La Habana de 1928: su propósito era crear una normativa para las Américas, razón por la cual los participantes fueron 21 Estados del norte, centro y Suramérica, que se reunieron ese año en La Habana. Aunque el resultado fue débil, si se compara con el convenio de París, se presentaron modificaciones relevantes, como las reglas básicas del tráfico aéreo y la exclusividad de cada Estado de tener su propia autoridad aeronáutica en sus territorios y mares. Las debilidades que se advirtieron tienen que ver con la falta de homogeneidad de estándares técnicos, una organización que aglutinara a los miembros en la creación de una nueva

regulación, sin novedad en los anexos, y la regulación para las aeronaves acorde con las leyes de cada país. La debilidad del acuerdo se evidenció en la uniformidad requerida en términos internacionales.

En conclusión, el crecimiento del tráfico aéreo durante este periodo requería de una unidad en la legislación aeronáutica en el naciente negocio de la aviación comercial, ya que, existiendo dos convenios, París con un respaldo de 33 Estados, y La Habana con 11 Estados, generaba una serie de dificultades en la aplicación de la norma para la actividad aérea civil.

4. Convenio de Varsovia de 1929: se firmó el 12 de octubre de 1929, se aplicó 1933 y lo ratificaron 149 Estados. Dio como resultado un protocolo de cinco capítulos: objeto, títulos de transporte, rentabilidad del porteador, disposiciones relativas a los transportes combinados y disposiciones generales y fiscales. Es importante por cuanto es la principal fuente de derecho aeronáutico privado actual. Presentó modificaciones a los protocolos de La Haya y Guatemala.
5. Convenio de Chicago de 1944: el primero de noviembre de 1944 Estados Unidos realizó en la ciudad de Chicago la conferencia de aviación civil internacional en la que participaron 52 Estados, que sumaron 955 personas entre delegados, consejeros, secretarios y demás personal adscrito al evento; como resultado de la conferencia se firmó el “Convenio internacional de aviación civil”, que suprimió los de París y La Habana y estableció una sola entidad multilateral responsable de la aviación civil, conocida como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) o como se conoce en inglés International Civil Aviation Organization (ICAO), que reemplazó a la conocida ICAN del convenio de París.

Este arreglo estableció que el principal objetivo del transporte aéreo, es ser un medio seguro y económicamente sólido y que los Estados deben tener igualdad de oportunidades en esta materia. Además, definió reglas universales sobre la soberanía del espacio aéreo, la navegación, el registro, la aeronavegabilidad, los estándares y prácticas recomendadas para la operación y la armonización entre Estados.

Por otra parte, determinó importantes instrumentos de lo que serían las bases de la normatividad de la aviación internacional actual, como:

1. La creación de un organismo multilateral que asociara a los Estados en la práctica de la aviación civil, con la OACI.
2. Acuerdos de tránsito de servicios aéreos internacionales, definiendo los dos de libertades, que permiten que aeronaves del Estado, desde el punto de origen, vuelen sobre otro Estado sin tener que aterrizar, también conocida como la primera libertad del aire. Segundo, aterrizar en otro Estado con propósitos técnicos como la recarga de combustible, sin derecho a recoger o dejar pasajeros, carga o correo. Esta se conoce como la segunda libertad del aire.
3. Acuerdos de transporte aéreo internacional, que definen los cinco acuerdos de libertades, es decir, tres más, aparte de los mencionados, sobre el comercio internacional. Los derechos son: 1) llevar pasajeros en una aerolínea del punto de origen a un destino internacional, este es el acuerdo de tercera libertad; 2) la cuarta libertad consiste en llevar pasajeros desde un punto de origen internacional en una aerolínea del Estado de registro hacia el destino de registro y 3) llevar pasajeros entre dos países extranjeros, cuando el vuelo comienza y termina en el Estado de registro de la aerolínea que presta el servicio.
4. La creación de 12 anexos técnicos, que van desde lo operacional hasta los aspectos técnicos internacionales de la aviación civil, como la aeronavegabilidad, tráfico aéreo y comunicaciones. Actualmente, existen 19 anexos organizados numéricamente, que dejan atrás la designación por letras.
5. Un formato estándar para los acuerdos bilaterales de intercambio de rutas entre dos países.

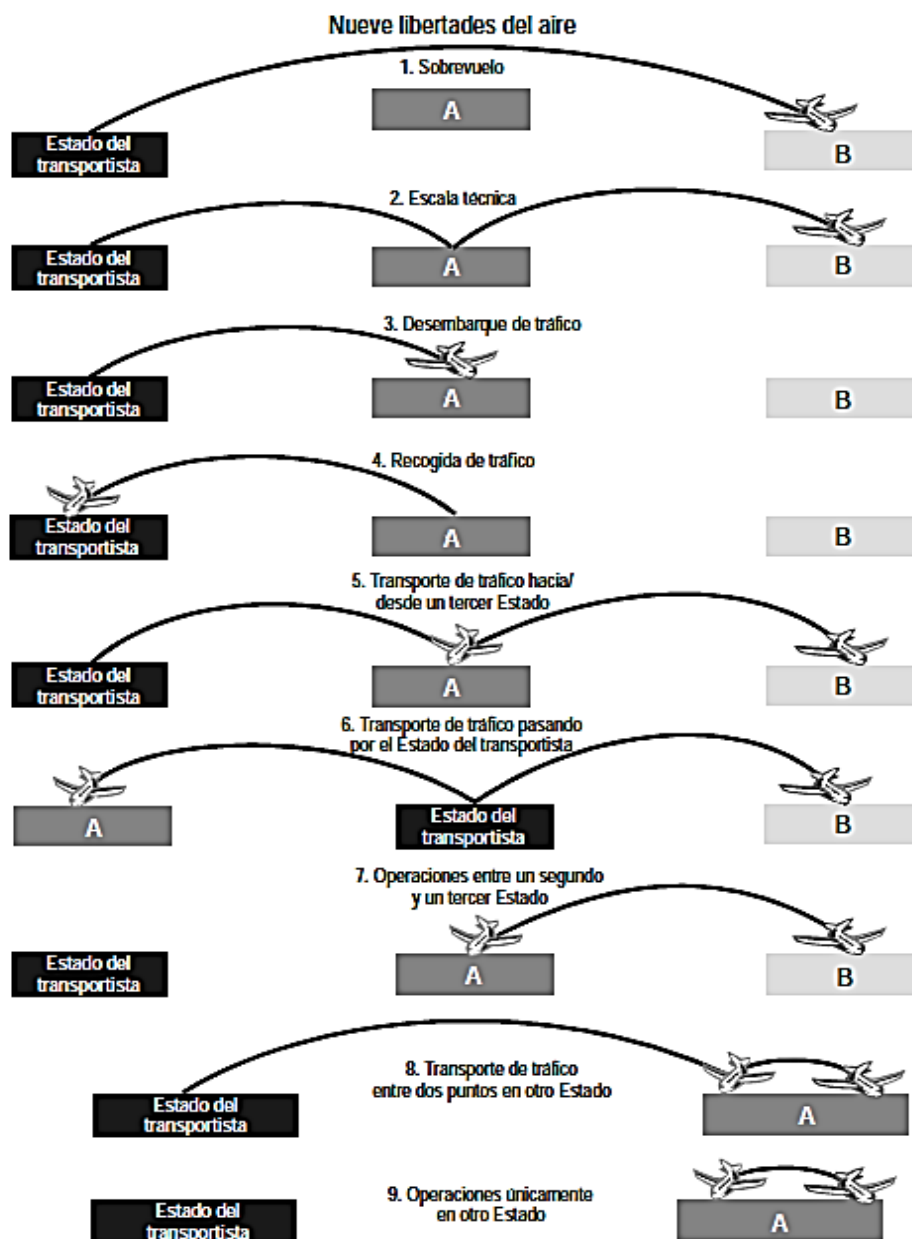
En definitiva, uno de los principales logros del Convenio de Chicago fue una organización que estandarizó los temas técnicos de la aviación y los armonizó entre Estados, convirtiendo al transporte aéreo en un ejercicio seguro y menos complicado. Este fue, históricamente, uno de los éxitos más reconocidos de la actividad diplomática en el mundo. Es importante mencionar la adición de nuevos acuerdos o libertades del aire a lo largo del tiempo, con los cuales se administra la relación comercial y operativa entre Estados: se trata de cuatro libertades adicionales, que completan un total de nueve, que se aplican regularmente.

Estas son: 1) sexta: derecho de transportar pasajeros, carga y correo entre dos Estados extranjeros con escala en el Estado de registro de la aerolínea; 2) séptima: es el derecho de transportar pasajeros, carga y correo entre dos Estados extranjeros sin hacer escala en el Estado de registro de la aerolínea; 3) octava: mejor conocida como cabotaje consecutivo, corresponde al derecho de una aerolínea registrada de realizar operaciones domésticas en un Estado extranjero en el punto de origen donde empieza la operación y 4) la novena libertad, llamada cabotaje autónomo, tiene que ver con las operaciones aéreas efectuadas por una aerolínea en un Estado extranjero, sin tener como punto de origen su Estado de registro.

Sin embargo, en la práctica, lo más deseable es que cualquier acuerdo incluya las siete primeras libertades, ya que la octava y novena son complejas, porque se consideran cabotaje. En términos de acuerdos bilaterales hasta la quinta libertad es la más recurrente en las negociaciones actuales, debido a que las dos siguientes son propias de los acuerdos que se denominan cielos abiertos (Stapleton & Pande, 2015).

En la figura 1-1 se resumen los derechos de tráfico o libertades que regulan el tránsito de operaciones aéreas comerciales entre Estados de pasajeros, carga y correo.

**Figura 1-1. Libertades del aire que operan entre Estados en el transporte de pasajeros, carga y correo**



**Fuente:** (Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, 2004).

6. Acuerdo bilateral de las Bermudas, 1946: firmado entre el Reino Unido de Gran Bretaña y los Estados Unidos. Fue relevante por ser un tipo de compromiso entre las partes con una reglamentación detallada; aunque no buscaba reglamentar

temas básicos como la capacidad y las tarifas, sí se convirtió en modelo para muchos otros acuerdos de transporte aéreo en el mundo. Posteriormente lo sustituyó el Acuerdo de las Bermudas II, más detallado y completo con respecto al de Bermuda (Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, 2004).

Autores como Sequera Duarte (2012) identificaron otro grupo de reuniones relevantes en la historia de la aviación que permitieron generar el marco de las relaciones entre Estados:

1. Protocolo de La Haya de 1955: fue firmado el 28 de septiembre de 1955. Entró en vigor en 1963, modificando algunos aspectos del Convenio de Varsovia, especialmente el capítulo III. Lo ratificaron 131 Estados.
2. Protocolo de Guatemala de 1971: se firmó el 8 de mayo de 1971, pero no entró en vigor, porque no lo ratificó un número suficiente de Estados. Modificó el Convenio de Varsovia, que a su vez fue reformado por el protocolo de La Haya.
3. Conferencia de Derecho Aéreo de Montreal de 1975: consta de cuatro protocolos referentes, respectivamente, al Convenio de Varsovia original de 1929, al modificado por el protocolo de La Haya, por el protocolo de Guatemala y al transporte de envíos postales y documentación relativa a mercancías. Los primeros, Varsovia y La Haya, y el cuarto, han entrado en vigencia en casi todos los Estados.
4. Acuerdo sobre derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares europeos. París 1956: suscrito el 30 de abril; consta de 11 artículos. Entró en vigor el 21 de agosto de 1957 y liberalizó el tráfico no regular en Europa.
5. Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, realizado por quien no sea el transportista contractual. Guadalajara 1961: firmado el 18 de septiembre. Entró a regir en 1964. Tiene 18 artículos y permite la aplicación del Convenio de Varsovia al transportista de hecho, cuando sea distinto del contractual.

6. Acuerdo de Montreal de 1966: los suscribieron el 4 de mayo, la administración aeronáutica de EE. UU. y las compañías aéreas que vuelan hacia ese país. Se refiere a los límites de responsabilidad del transportista. No es un convenio propiamente dicho.
7. Convenio sobre procedimiento aplicable para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares de París de 1967: siete Estados europeos lo firmaron. Contiene una fórmula de arbitraje para resolver controversias.
8. Convención de Montreal sobre responsabilidad del transportista de 1999: se planteó como solución a las disputas sobre límites de responsabilidad. No ha obtenido aún suficiente número de ratificaciones. Colombia lo corroboró por medio de la Ley 701 del 21 de noviembre de 2001.

El Convenio de Varsovia de 1929 ha sido modificado por los protocolos como el de La Haya de 1955, Guatemala de 1971 y los cuatro protocolos de Montreal de 1975; y una convención suplementaria de Guadalajara de 1961. Este grupo de reuniones se denomina el sistema de Varsovia.

Sin embargo, por la multiplicidad de documentación producida en cada una de las reuniones, se logró un nuevo instrumento que uniera en un solo texto la Convención de Varsovia, que además sería el instrumento de derecho internacional privado más ampliamente aceptado por la Conferencia Diplomática de la OACI en Montreal el 28 de mayo de 1999.

Colombia ratificó todas las convenciones que conforman el sistema de Varsovia, incluyendo aquellas reformas unilaterales a las normas que se aplican a las empresas aéreas colombianas (Salazar Gómez, 2000).

## **1.2 Definición de acuerdo de servicios aéreos**

Para comprender un acuerdo se debe describir, primero, al principal participante, el Estado soberano, que de acuerdo con la Convención de Montevideo de 1933 reúne tres condiciones: "Una población permanente, un territorio definido y la capacidad de tener

relaciones con otros Estados” (Abeyratne, 2012); la tercera característica se fundamenta en el atributo de “una soberanía externa, donde el Estado libremente determina su relación con otro Estado o entidad sin la restricción o control de otro Estado” (Abeyratne, 2012). Este atributo es relevante en el desarrollo de los acuerdos, conforme a la normatividad internacional.

Asimismo, la visión actualizada de la soberanía expuesta por Abeyratne (2012) se construye con base en tres principios básicos:

Cada Estado tiene exclusividad en la soberanía sobre su espacio; cada Estado tiene completa discreción en la admisión de cualquier aeronave sobre su espacio; y el espacio aéreo en altamar y otras áreas no sujetas de la jurisdicción del Estado es *Res nullius* y es libre para las aeronaves de todos los Estados (Abeyratne, 2012).

Por tanto, la soberanía del Estado determina las condiciones de operación y explotación que se presenten en el marco de los acuerdos de servicios aéreos entre sus participantes.

Sin embargo, el modelo aperturista de los noventa en América, esbozó nuevas condiciones en el concepto de soberanía, en razón a que la competencia en un mercado con mayores accesos implica ceder potestades para ser competitivos. Tal como lo explica Umaña (1998), es “la posibilidad de un pueblo de tener acceso al desarrollo y no con la defensa de lo que no está en capacidad de explotar eficientemente en términos económicos” (p. 9).

Por otra parte, la regulación que estructura la negociación comercial entre Estados es, por lo general, bilateral, es decir entre dos Estados, que consideran las reglas de operación comercial propias de cada mercado, descritas en los derechos de tráfico, dentro de la regulación de los participantes, en los llamados acuerdos de servicios aéreos.

Otros juristas afirman que los acuerdos bilaterales son la base normativa regular del régimen sobre establecimiento y operación de los servicios de transporte aéreo, basados en el reconocimiento de la soberanía de los Estados sobre el respectivo espacio aéreo, como fuente de poder de policía que les permite y exige regular el transporte aéreo; y, por otro lado, el enfoque de acto de comercio que reviste la explotación de servicios de este tipo (Donato, 2003).

Winstanley (1989) sostiene que existen dos tipos de convenios bilaterales aerocomerciales aplicables a los acuerdos: 1) de naturaleza formal, cuando han sido incorporados a la legislación nacional por medio de procedimientos que señala cada constitución y 2) de naturaleza privada, cuando solo son vigilados y tutelados por las respectivas autoridades aeronáuticas. En este caso reciben el nombre de memorándum o acta de entendimiento entre autoridades aeronáuticas. Además, hay un tercer tipo de convenio que se conoce como el otorgamiento de un simple permiso de operación, de naturalezas administrativa y unilateral, basado en la reciprocidad. Tales permisos regulan las relaciones aerocomerciales de muchos países, incluyendo la determinación de la oferta, la demanda, las capacidades, rutas y arreglos sobre terceras y cuartas libertades y en muchos casos de quintas libertades, que implican en realidad convenios bilaterales tácitos.

Es importante mencionar que en algunos casos los Estados otorgan relevancia al hecho de no formalizar tales relaciones, ya que se considera que con los entendimientos entre las autoridades aeronáuticas es suficiente y que los permisos de las operaciones son más expeditos y transparentes, porque se elaboran con mayor rigor técnico (Sequera Duarte, 2012).

El contenido de estos acuerdos gira en torno a aspectos económicos en los que las aerolíneas registradas en cada Estado están autorizadas para explotar el mercado, limitar frecuencias, volumen de pasajeros y carga, y establecer las tarifas que pueden ofrecer a los usuarios del transporte aéreo. El mecanismo para estructurar el acuerdo consiste en: primero, realizar reuniones para negociar el comercio aéreo entre los Estados participantes, en cabeza de sus cancillerías o autoridades diplomáticas; segundo, tener como referencia al Convenio de Chicago de 1944; tercero, determinar una o varias empresas aéreas para explotar los derechos o libertades de tráfico del acuerdo. Además, en las compañías aéreas se delegan las discusiones sobre tarifas que, en la mayoría de ocasiones, las fija la Asociación Internacional de Transportadores Aéreos (IATA, por sus siglas en inglés) o los Estados, como también las frecuencias de capacidad en las rutas señaladas con anterioridad (Sequera Duarte, 2012).

Se sabe de más de 5000 acuerdos alrededor del mundo, que pueden tener memorándum o acta de entendimiento, como documentos oficiales de las negociaciones. Es de enmarcar y recordar que los acuerdos también pueden ser entre varios Estados, con lo que se

consolida una condición multilateral y el alcance es más amplio y claro en sus circunstancias, en razón al debate que se fomenta y a la participación de varios agentes. Asimismo, según Oum *et al.* (2009) los acuerdos tienden a su actualización en los términos de negociación e incluyen disposiciones referentes a sistemas de reservas, códigos compartidos entre aerolíneas, arrendamiento de aeronaves y transporte intermodal, además, con una alta tendencia a ir suscribiendo acuerdos de cielos abiertos en el mundo.

La reglamentación aérea de cada Estado participante de los acuerdos permite administrar la actividad operacional en el espacio aéreo de cada miembro, así como las circunstancias económicas, sociales y de trabajo que puedan afectar la industria propia por la participación de un operador externo. En consecuencia, se deben tomar precauciones que eviten ir en contravía del desarrollo de cada industria.

Cada autoridad civil de aviación regula y vigila su mercado. Para el efecto, utiliza los instrumentos que le da la ley con el fin de dar cumplimiento a su normatividad y de articularse con las normas extranjeras, en procura de un equilibrio comercial. En términos generales, la regulación en materia internacional de cada Estado debe estar enfocada al otorgamiento de permisos para cumplir con sus estándares propios y con los internacionales, debe promover una legislación que avance con los acontecimientos de mercado para crecer y desarrollar su industria aérea y, por último, debe ser garante de la seguridad operacional de aquellas compañías aéreas que tienen vuelos autorizados dentro de los Estados participantes del acuerdo (Kearns, 2021).

Los acuerdos de servicios aéreos, independiente del número de Estados participantes en las negociaciones, deben ser un instrumento promotor de la competencia local e internacional de las aerolíneas, ya que impedir el acceso a la participación de nuevas empresas deriva en la falta de competencia, y sus respectivos beneficios, y en el poco crecimiento del tráfico aéreo (Sun, Zheng, Wandelt, & Zhang, 2024).

De acuerdo con lo expuesto, se define al acuerdo de servicios aéreo, como una expresión de los Estados participantes en el desarrollo de un marco de regulación para la explotación del transporte de aviación civil, dentro de las distintas condiciones comerciales y técnicas en procura de una conectividad aérea que asegure el crecimiento económico de las partes involucradas.

### **1.3 Normatividad internacional aprobada en la legislación colombiana**

La incorporación de la normatividad internacional del transporte aéreo a las leyes colombianas y la definición de las relaciones entre Estados en sus operaciones aéreas se dio con la expedición de la Ley 12 de 1947, por medio de la cual se aprobó la adopción del convenio de Chicago de 1944, que establece el principio de la soberanía de Colombia como Estado en materia de su espacio aéreo, la reglamentación aérea en términos de entrada y salida del territorio, reglas de aire, derechos aeroportuarios, nacionalidad de aeronaves, entre otras.

Esta ley también regula la navegación aérea en cuanto a derechos y deberes de los Estados, por lo que el uso de las libertades del aire se entiende como una concesión recíproca de derechos, cuyo alcance es una mayor competencia de los mercados internacionales por vía aérea (Olivera, Cabrera, Bermúdez, & Hernández, 2011).

En 1965 se promulgó la Ley 95 “por la cual se aprueban los convenios para la unificación de algunas normas relativas al transporte aéreo internacional y protocolo adicional al artículo 2, firmados en la ciudad de Varsovia el 12 de octubre de 1929”. Esta norma empezó a regir el 13 de noviembre de 1966. Aplicó el convenio de Varsovia, el Protocolo de La Haya y el convenio complementario de Guadalajara que, a finales de los noventa, implementaron 147 Estados para el caso del convenio de Varsovia, 128 en el de La Haya y 80 en el de Guadalajara.

En los años setenta la influencia de la normatividad internacional era marcada en la legislación interna en diversos espacios de transporte aéreo, como se aprecia en la Ley 30 de 1973, con la cual se ratificó el protocolo de Guatemala de 1971. Finalmente, la Ley 19 de 1980 “Protocolo adicional número 1 que modifica al convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929”, regula los cuatro protocolos adicionales de Montreal, ratificados el 20 de mayo de 1982, vigentes solo a partir de 1999 (Salazar Gómez, 2000).

Otro aspecto de la legislación colombiana influenciado por la normatividad y las condiciones internacionales se relaciona con la puesta en marcha de las políticas públicas

de valor estratégico, como los planes nacionales de desarrollo, instrumentos legales y formales que señalan el plan de ruta de inversiones de cada administración del orden nacional, en los diferentes campos de la gerencia pública. A partir del Plan Nacional 2002-2006, el transporte aéreo es materia de manera directa y clara en la política pública y mostró la continuidad en la inversión del transporte en la infraestructura aérea de ese momento (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

Posteriormente, el Plan Nacional 2006-2010 especificó una serie de actividades en las terminales aéreas y pistas de importancia estratégica para la competitividad del país: la financiación se siguió apoyando en los modelos de participación privada en la administración y operación de la infraestructura aérea, acorde con el tamaño del tráfico, buscando la sostenibilidad de las mismas obras. Además, la optimización de las operaciones aéreas y articuladas entre los aeropuertos se convirtió en elemento clave de los planes del modo aéreo (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

En el Plan de Desarrollo 2010-2014 el modelo de concesión como herramienta de financiación de las obras de infraestructura se promovió como la vía más adecuada para el crecimiento del transporte aéreo; sin embargo, se empezaron a buscar otros elementos en materia de inversión de la aviación comercial, relevantes para su desarrollo como los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia del espacio aéreo colombiano, que deberían corresponder con los estándares internacionales (Díaz Olariaga, 2016). En el periodo 2014-2018 el plan de desarrollo dispuso un enfoque hacia el mejoramiento de las condiciones de competencia del mercado, mediante una revisión del acceso al mercado de transporte regular, teniendo en cuenta la racionalización de la oferta, una competencia del servicio y el incremento del desarrollo de las empresas en el medio. En el plano internacional se buscaron mejores condiciones de equilibrio entre los intereses de las aerolíneas nacionales e internacionales, con el ánimo de fomentar la libertad del mercado de pasajeros y de carga, con mayor conectividad. Además, se pretendió homogeneizar el reglamento aeronáutico nacional con el latinoamericano, a fin de fortalecer la competencia de los mercados aéreos cercanos (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

En el Plan de Desarrollo 2018-2022 el sector aéreo se concentró en dar cumplimiento a las actividades de concesión en los aeropuertos más importantes, en relación con el tráfico nacional e internacional, como un determinante de la competitividad del mercado de

pasajeros y de carga, y con el mejoramiento de la seguridad operacional, con el propósito de ubicar al país en el mayor nivel de implementación de estándares en sus prácticas y en la seguridad de la aviación civil y la facilitación internacional (Departamento Nacional de Planeación, 2019). Para el actual Plan de Desarrollo 2022-2026 se impulsa la inversión en la intermodalidad del medio aéreo con los demás medios de transporte a escala nacional, con el propósito de optimizar las diferentes redes de comercialización y logística en nodos fortalecidos y los nuevos, determinados por la administración, con los que se pueda alimentar el comercio internacional (Departamento Nacional de Planeación, 2023).

Por otro lado, los documentos del Consejo de Política Económica y Social (Conpes), resultado del trabajo del Gobierno nacional en materia de planeación y en los que se presenta una serie de recomendaciones en temas relacionados con el desarrollo económico y social, son una herramienta adicional en la aplicación de lineamientos de política aérea. Uno de estos documentos, relevante para el desempeño del mercado, es el Conpes 3163 de 2002, por el cual se establecieron las condiciones de competitividad para la industria de transporte aéreo de pasajeros y de carga en Colombia, con el cual se buscó una estrategia de competencia en este aspecto, después de los procesos de liberalización de este servicio en el mundo.

La aplicación de los anteriores convenios y las demás disposiciones que promulgue la OACI y los lineamientos de política pública para el sector, se adaptan a la reglamentación colombiana, por medio de los diferentes actos administrativos que expide la Aerocivil, que tiene la facultad para ello y que a su vez se tramitan en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC), que debe ser homogéneo y consistente con los que desarrolle la OACI, debido a que Colombia, como miembro de este organismo, está obligada a cumplirlos y ejecutarlos. Estas normas regulan la actividad aeronáutica en materia de: aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares y demás tópicos.

Esta facultad de la Aerocivil se fundamenta en el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 2 del Decreto 823 de 2017, que modifica el artículo 5 del Decreto 260 de 2004 (Aerocivil de Colombia, 2020).

## Capítulo 2. Metodología del estudio

En el presente capítulo, se desarrolla la metodología en el análisis de la implementación de los acuerdos de servicios aéreos internacionales con Colombia en el desarrollo su conectividad aérea.

El tipo de investigación a trabajar es descriptiva, ya que en ella, como lo explican Carvajal y Díaz Olariaga (2016) (Carvajal & Díaz Olariaga, 2016) sobre el concepto de este tipo de investigación en unos de sus artículos: “[...] Al ser este artículo de carácter descriptivo, la metodología se centra en describir, a la vez que analizar y evaluar, los diferentes argumentos relacionados con el estudio” (p.346); pues el propósito de la investigación, como lo señala Hernández S et.al (2014) (Hernández S, Fernández C, & Baptista L, 2014) es “[...] medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar cómo se relacionan éstas” (p.92).

Esta investigación tiene como propósito es realizar una revisión general de los acuerdos de servicios aéreos suscritos por Colombia en materia de conectividad con el ánimo de analizar el grado de accesibilidad operacional en el mercado colombiano; en donde se evalúa los resultados de la apertura en el transporte aéreo internacional entre 2009 y 2019, a través de la gestión adelantada por una entidad reguladora como la Aeronáutica Civil de Colombia en cuanto a las libertades aires pactadas con cada una de los Estados participantes de los ASA.

A continuación, se describe la aplicación de la metodología en cada uno de los capítulos del trabajo final, con las cuales se da respuesta a los objetivos tanto general como específicos planteados.

## **2.1 Desarrollo de la metodología en cada uno de los capítulos del trabajo final**

En el primer capítulo se realiza el marco contextual con una recopilación de los convenios internacionales de la aviación civil comercial a través del tiempo y los pasos a los primeros acuerdos entre los Estados participantes para regular el naciente volumen de operaciones a nivel internacional. A medida, que la demanda por este tipo de servicio fue aumentando, las reuniones fueron definiendo con más detalle los criterios del transporte de pasajeros, carga y correo en aspectos técnicos y comerciales entre los Estados, lo cual desembocó en la regulación universal sobre la soberanía del espacio aéreo, navegación, registro, aeronavegabilidad y demás prácticas recomendadas para las operaciones civiles internacionales, mejor conocidas como libertades del aire. Además, la conformación de un organismo internacional que tendría la función de vigilar la implementación de las disposiciones legales que surgieran de los convenios que se fueron dieron en el tiempo.

Posterior a los antecedentes históricos que marcaron la regulación aérea comercial entre Estados, se describen los conceptos que presentan diferentes autores en cuanto a las características del acuerdo de servicios aéreo que deben existir entre Estados, con el cual se controlan las condiciones internacionales de las operaciones aéreas entre los participantes de estos y se presenta una definición de los ASA.

En el siguiente aparte, se detalla la participación de la regulación internacional en la normatividad colombiana, como una actividad de legalización en cuanto a los resultados de los convenios mencionados y del marco para la estructuración y aprobación de los acuerdos de servicios aéreos que tendrá con Colombia con los diferentes Estados miembros de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), avalados por la legislación colombiana.

En el tercer capítulo, referente a los acuerdos de servicios aéreos de Colombia con otros Estados, se identifican los acuerdos de servicios aéreos que Colombia tiene suscrito entre 2009 hasta el 2019 con los diferentes Estados interesados en tener servicios de transporte aéreo internacional a través de la información estadística y descriptiva que aporta la Aeronáutica Civil de Colombia, resaltando la importancia de este tipo de regulación en

materia del desarrollo de la conectividad aérea para el país. Y toda información especializada referente a los ASA y su desarrollo en Colombia.

Teniendo en cuenta lo anterior, en su primer aparte se detalla el ente regulador y la ejecución de las políticas aerocomerciales aplicadas en el país adoptadas en los acuerdos de servicios aéreos; seguido por una identificación de los acuerdos e instrumentos bilaterales que tiene Colombia con cada una de las regiones geográficas internacionales, regiones determinadas por la autoridad aeronáutica nacional, en donde se caracteriza el tipo de libertades del aire aplicada en cada región y las condiciones con las que se suscribieron los acuerdos identificados.

Para el cuarto capítulo, se analiza la conectividad internacional colombiana con los acuerdos de servicios aéreos identificados en el capítulo anterior, mediante una presentación de la política aerocomercial que afecto la conectividad aérea y el posible beneficio que puede traer a la economía nacional, como los indicadores que se pueden encontrar en el capítulo. En cuanto al análisis, este se logra con la recopilación del volumen de las sillas que ofrecen los operadores aéreos y el número de rutas en las 5 regiones internacionales con mayor tráfico en el periodo de estudio mencionado, donde inicialmente se hace una comparación de las variables descritas entre regiones; seguido con un análisis al detalle de las 5 regiones identificadas, en la cual se muestra el comportamiento anualizado de las variables con los Estados participantes en cada región y una reseña en el tiempo en las cuales se suscribieron los acuerdos. Este análisis permite comprender el tamaño de conectividad alcanzado en Colombia a nivel internacional.

Dentro del análisis en cada región, permite identificar el tipo de acuerdo de servicio aéreo en cada Estado, observando los resultados de los acuerdos en donde aquellos con menos restricciones y un mayor número de libertades del aire permiten un mayor volumen de rutas y sillas ofrecidas, resolviendo la necesidad de una mejor conectividad internacional.

De acuerdo con lo anterior, con estos análisis muestran los beneficios que recibió Colombia acorde a una regulación aerocomercial sin restricciones con el propósito de una mejor conectividad aérea del país a través del mayor número de acuerdos de servicios aéreo en cada región. Seguido con una identificación de acuerdos con las otras regiones

internacionales, con las cuales Colombia en un futuro espera obtener buenos resultados en materia de conectividad.

En el quinto capítulo, a partir de la conectividad alcanzada en cada región, se desarrolla la evaluación del acceso que se obtiene en el marco de los acuerdos de servicios aéreos con Colombia, a través de los resultados de las condiciones en la oferta comercial de las aerolíneas en la explotación del mercado internacional colombiano, por lo que se resalta inicialmente los conceptos que tiene la OACI en materia de acceso en el transporte aéreo internacional entre los Estados miembros. Además, como el capítulo anterior se muestran los indicadores con los cuales se pretende evaluar el acceso en el mercado internacional colombiano y que se encuentran en el capítulo.

Por lo anterior, se identifica primero el acceso que generó la política aerocomercial aplicada por Colombia a nivel internacional a través de la comparación de las regiones y sus Estados participantes en el número de acuerdos de servicios aéreos que se suscribieron entre el 2009 y 2019.

En este sentido, se analiza el desempeño del acceso de cada región, utilizando los datos arrojados por las principales rutas internacionales entre 2009 y 2019, a través de la estadística ofrecida por la Aeronáutica Civil de Colombia, en donde se identifican el total de rutas operadas principalmente con las respectivas sillas ofrecidas y el total de pasajeros transportados de las mismas, permitiendo establecer el coeficiente de ocupación de las rutas, como un indicador de accesibilidad a la ruta y por ende al mercado solicitado. Asimismo, se relaciona las aerolíneas registradas por cada participante del acuerdo con Colombia, evidenciando la demanda por parte de los oferentes de cada Estado para prestar el servicio de transporte aéreo regulado por el acuerdo. Y, por último, se presentan las conclusiones y recomendaciones del trabajo final.

## **Capítulo 3. Acuerdos de servicios aéreos de Colombia con otros Estados**

La conectividad tiene que ver con la estructura de una red de corredores que utiliza los medios terrestre, aéreo, marítimo y fluvial para facilitar el movimiento de bienes y personas entre los diferentes componentes de un territorio físico. Esta red muestra propósitos de carácter económico y social en la actividad del país, como la geopolítica, que incluye el concepto de soberanía y que, al mismo tiempo, representa el motivo de los acuerdos existentes entre las naciones.

De igual manera, se pueden citar los propósitos de facilidad económica y productiva, el desarrollo e integración social y finalmente la conectividad estratégica, como complemento de las condiciones de la propia identificación de este concepto (Díaz Olariaga & Malaver, 2021).

Dentro de la conectividad aérea de un país, las operaciones internacionales producen un impacto relevante derivado de la conformación y el fortalecimiento del mercado aéreo. Esta categoría ilustra la demanda por la red de destinos que ofrece una región desde el exterior, y el volumen de pasajeros foráneos que alimentan el total de mercado que se moviliza dentro de la estructura de red de un país o región.

El marco de regulación del acceso al mercado internacional de pasajeros y de carga se sustenta en el Convenio de Chicago de 1944, que establece un marco de referencia para los servicios regulares internacionales de transporte aéreo, de acuerdo con un permiso previo que deben otorgar los Estados; de igual modo, este convenio define los principios de las negociaciones aéreas comerciales y los derechos de tráfico o libertades del aire, que estructuran los convenios aéreos comerciales (Aeronáutica Civil de Colombia, 2012).

### 3.1 Revisión de literatura especializada

En cuanto a la literatura especializada acerca de los ASA en Colombia, esta se menciona en la Tabla 3-1, donde se referencia los estudios, artículos y ponencias que motivan y aportan al análisis de la conectividad y acceso al mercado internacional aéreo a través de los acuerdos de servicios aéreos que tiene Colombia con los diferentes Estados interesados en nuestro mercado. Esta revisión demuestra que, en el país, existe poca referencia en cuanto a la relevancia de los ASA y la ejecución en la conectividad aérea; y son las entidades gubernamentales que regulan el transporte aéreo que investigan el desarrollo de los ASA. Además, los estudios y ponencias tienen como base metodológica la descripción de la información que han generado los ASA en el transporte de pasajeros y carga en el mundo.

**Tabla 3-1. Listado de revisión de literatura sobre acuerdos de servicios aéreos**

Título	Autor	Descripción	Año	Tipo de publicación
Nota de estudio: La conectividad aérea en Colombia	Aeronáutica Civil de Colombia	Ponencia presentada para el "Foro Plan Estratégico Aeronáutico 2018-2030" documenta las políticas y la normatividad de acceso a los mercados internacionales apuntando al crecimiento de la conectividad aérea a través de la identificación del grado de liberalidad de las disposiciones contenidas en los instrumentos bilaterales y en los acuerdos multilaterales con Colombia.	2018	Nota de estudio
Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia	Díaz Olariaga	Es un artículo en donde se describe y analiza en qué medida las políticas públicas fijadas e implementadas por las instituciones públicas colombianas contribuyeron al	2016	Artículo de revista

Título	Autor	Descripción	Año	Tipo de publicación
		desarrollo reciente de la industria del transporte aéreo.		
Impact of airport policies on regional development. Evidence from the Colombian case.	Díaz Olariaga, & Malaver, C	En el artículo se analiza el impacto de las políticas públicas de transporte aéreo, con especial énfasis en las políticas aeroportuarias, sobre la conectividad territorial del país y el desarrollo socioeconómico de sus regiones.	2021	Artículo de revista
Recomendaciones sobre lineamientos de política aerocomercial internacional de pasajeros y carga	Ministerio de Transporte de Colombia	En el documento se examina la evolución del mercado aéreo en Colombia en el período 2000-2008, enfocado principalmente hacia las rutas aéreas internacionales de los servicios mixtos de pasajeros y carga	2009	Informe
El Impacto del transporte aéreo en la economía colombiana y las políticas públicas	Olivera, M., Cabrera, P., Bermúdez, W., & Hernández, A.	Realiza una evaluación cuantitativa y cualitativa de las políticas públicas del transporte aéreo en la economía colombiana y hace recomendaciones como las políticas de acceso al mercado.	2011	Artículo de revista

**Fuente:** Elaboración propia basada en los estudios, artículos y ponencias especializadas.

### 3.2 Regulación aerocomercial colombiana

En Colombia la entidad gubernamental que tiene la función de negociar las libertades del aire o las concesiones recíprocas entre Estados para la explotación comercial del espacio aéreo es la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de Colombia - Aerocivil, que cumple con la condición técnica para este tipo de negociaciones y trabaja con las autoridades de aviación civil de otros países.

Sin embargo, las negociaciones internacionales pueden contener otro tipo de disposiciones diferentes a las técnicas; es por esta razón que el Ministerio de Relaciones Exteriores se encarga de la jefatura de los acuerdos que se alcanzan en las negociaciones.

La ejecución de la política aérea colombiana está en cabeza de la Aerocivil, que puede establecer el grado de las libertades aéreas con los Estados negociadores y definir la liberación del mercado de las aerolíneas entre los que participan de la oferta del transporte regular de pasajeros y de carga. El principio de reciprocidad es uno de los más relevantes para definir el nivel de liberación de la oferta; se concede según las expectativas de los Estados y conforme con su propio sector aéreo nacional (Martínez Ortiz & García Romero, 2016).

Asimismo, es importante mencionar tres principios en los acuerdos bilaterales con Colombia. Tal como lo señala la Sentencia C-320/22 (Corte Constitucional, 2022) estos rigen la negociación entre los participantes: “[...] es consecuente con los mandatos constitucionales de promover la integración económica en materia comercial y la internacionalización de las relaciones económicas bajo los principios de soberanía, equidad y reciprocidad (artículos 9, 226 y 227 de la Constitución)”.

Los principios mencionados hacen referencia a que las relaciones comerciales entre Estados deben buscar el trato igualitario entre las partes. Fierro Garzón (2015) interpreta el principio de reciprocidad de la siguiente manera:

Este principio consiste en el otorgamiento de ciertos beneficios a una nación extranjera a cambio de que ésta otorgue igual beneficio, lo cual conlleva a la promoción de la equidad y el respeto entre las naciones y que para el sector aeronáutico se traduciría en el fortalecimiento del mercado extranjero.

Desde finales de la década de los noventa, en la política aérea nacional se introdujo un lineamiento de liberación del espacio aéreo de los mercados doméstico e internacional, y con ello la necesidad de participación de capitales en la infraestructura aeroportuaria. Este marco de desregulación se ejecutó de la mano de una política económica de apertura

comercial implementada desde 1991: en el caso aéreo se pasó de una regulación restrictiva en el acceso al mercado a un esquema de libertad vigilada.

Y en materia de la oferta comercial para los pasajeros de la aviación regular, llegaron nuevas aerolíneas para atender los mercados interno y externo, debido —entre otros factores— a la participación de nuevos modelos de financiación, vía la reorganización empresarial con el aporte de capital extranjero, como sucedió con el grupo Sinergy (Brasil) y su participación en Avianca, grupo Latam (Chile/Brasil) en la aerolínea Aires y el grupo Copa (Panamá) en la aerolínea Aero República, por citar los más relevantes. Esta amplitud y fortalecimiento de la oferta mejoró la competitividad del medio aéreo, en precios y en calidad del servicio.

Igualmente, la liberalización internacional al acceso en Colombia se logró en el campo de los acuerdos bilaterales, como el de cielos abiertos, en algunos casos (Díaz Olariaga, 2016).

Por otro lado, la política pública del transporte aéreo es cada vez más desregulada en torno a las condiciones de negociación aérea, en 2019 el Estado colombiano, mediante el Acuerdo 10 de 2019, entre la Aerocivil y el Ministerio de Transporte, adoptó la política aerocomercial para los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga para el periodo 2019-2022, con el ánimo de “promover acuerdos de servicios aéreos con los Estados del mundo, mediante una política aerocomercial que facilite la conexión global de Colombia y amplíe las oportunidades de desarrollo”. Para alcanzar tal objetivo aplicó los criterios de múltiple designación, liberalización tarifaria, concesión irrestricta de derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades del aire, cuadros de rutas completamente abiertos, que incluyan notas que faciliten la flexibilidad operacional, libertad de frecuencias y de equipos de vuelo e incorporación de todas las cláusulas que faciliten la celebración de alianzas comerciales o de cooperación y de utilización de aeronaves entre las líneas aéreas.

En este mismo documento se hace referencia a la negociación de los derechos de quinta libertad del aire, que debe ser flexible con el ánimo de incentivar la llegada de nuevos servicios externos y competidores que beneficien a los pasajeros aéreos. Sin embargo, los negociadores deben cumplir con el principio de reciprocidad para que las empresas

colombianas tengan acceso al mercado de la contraparte, teniendo en cuenta que la equivalencia entre mercados no es absoluta.

Por último, es preciso aclarar que la Aerocivil regula sus relaciones aerocomerciales entre los Estados participantes de los acuerdos, mediante actas y memorandos de entendimiento bilaterales. También existen otras modalidades como los entendimientos multilaterales y plurilaterales, que dependen del número de integrantes vinculados (Ministerio de Transporte, 2009).

### 3.3 Identificación de los acuerdos de servicios aéreos y las libertades del aire

La tabla 3-2 muestra las principales características de los convenios que regulan las relaciones aerocomerciales en el país: 1) los acuerdos de servicios aéreos que tienen una naturaleza formal y se incluyen en la legislación nacional, después de cumplir satisfactoriamente las negociaciones entre los participantes y 2) los instrumentos bilaterales, que son acuerdos entre autoridades aeronáuticas, y se conocen como actas o memorando de entendimiento.

**Tabla 3-2. Características de los acuerdos e instrumentos bilaterales en las relaciones aerocomerciales internacionales**

Acuerdos de servicios aéreos (ASA)	Actas/memorando
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Para la suscripción interviene la Cancillería.</li> <li>• Regulan en forma integral las relaciones aerocomerciales entre dos Estados.</li> <li>• Incluyen, entre otras, cláusulas relativas a: intercambio de derechos aerocomerciales (rutas, itinerarios, frecuencias, derechos de tráfico, designación de empresas).</li> <li>• Facilidades fiscales, aduaneras, laborales, administrativas.</li> <li>• Tarifas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suscriben las autoridades aeronáuticas.</li> <li>• Regulan exclusivamente los aspectos aerocomerciales.</li> <li>• Incluyen cláusulas relativas a: intercambio de derechos aerocomerciales: rutas, itinerarios, frecuencias, derechos de tráfico, designación de empresas.</li> <li>• Tarifas.</li> </ul>

Acuerdos de servicios aéreos (ASA)	Actas/memorando
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criterios para la designación de los transportistas (propiedad y control de empresas, establecimientos, etc).</li> <li>• Obligaciones de las empresas.</li> <li>• Incluyen materias que exceden la competencia de la autoridad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criterios para designación de los transportistas (propiedad y control de empresas, establecimientos, etc).</li> <li>• Solo incluyen cuestiones de competencia de la autoridad aeronáutica.</li> </ul>

**Fuente:** (Ministerio de Transporte, 2009).

De acuerdo con la Aerocivil, información sujeta a variación, el Estado colombiano ha suscrito acuerdos con 76 Estados extranjeros alrededor del mundo. Sin embargo, para el desarrollo de un análisis, según las bases de datos en el transporte aéreo regular internacional, suministradas por la autoridad aeronáutica, trabaja con 63 acuerdos firmados hasta 2019, que se describen a continuación y se encuentran agrupados por regiones geográficas y se categorizan según los diferentes acuerdos de servicios aéreos e instrumentos bilaterales (actas/ memorando de entendimiento).

**Tabla 3-3. Instrumentos bilaterales suscritos entre Colombia y Estados Extranjeros, Acuerdos de servicios aéreos o actas/memorando**

Región	Acuerdo de servicios aéreos	Actas/memorando
Norteamérica	Estados Unidos de América	
	Canadá	
Suramérica	Brasil	Argentina
	Chile	Surinam
	Paraguay	
	Uruguay	
	Venezuela	
	Perú	
	Ecuador	
	Bolivia	
Centroamérica	Costa Rica	Panamá
	El Salvador	Guatemala
	México	

Región	Acuerdo de servicios aéreos	Actas/memorando
	República Dominicana	
Islas del Caribe	Antigua y Barbuda	Bahamas
	Antillas y Guyana Francesa	Barbados
	Aruba	Cuba
	Curazao	Jamaica
Europa	Alemania	Austria
	España	Bélgica
	Francia	Chipre
	Gran Ducado de Luxemburgo	Grecia
	Holanda	Islandia
	Italia	Letonia
	Portugal	Reinos de Dinamarca, Noruega y Suecia
	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del norte	República Checa
	Suiza	República de Malta
	Turquía	República de Polonia
Asia	Singapur	China
	Qatar	Corea
		Jordania
Medio Oriente	Arabia Saudita	Kuwait
	Israel	
	Emiratos Árabes	
África		Cabo Verde
		Etiopía
		Ghana
		Kenia
		Seychelles
		Zambia
Oceanía	Australia	
	Nueva Zelanda	

**Fuente:** Elaboración propia basada en (Ministerio de Transporte, 2009).

Para mayor conocimiento de los tipos y condiciones de las libertades del aire negociadas con cada Estado extranjero, enunciados en la Tabla 3-3, se puede remitir a la información del anexo A, para los servicios de pasajeros, carga y correo y en el servicio exclusivo de carga.

Asimismo, es importante mencionar la clasificación geográfica de la Aerocivil de los países con los que Colombia tiene conectividad aérea en nueve regiones: Norteamérica, Suramérica, Centroamérica, islas del Caribe, Europa, Asia, Medio Oriente, África y Oceanía.

En América, en la región de Suramérica, los gobiernos de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú consolidaron el primer instrumento multilateral en el transporte aéreo de los miembros asociados en la Comunidad Andina de Naciones (CAN), que se formalizó en la Decisión 582 del 4 de mayo de 2004, para la libre explotación del servicio de transporte aéreo internacional, hasta la quinta libertad.

En este mismo continente y sus regiones se observa cómo en todos los países se promueven los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades del aire, en los servicios de pasajeros y carga.

Sin embargo, en el caso de Barbados se aplican algunas restricciones, como el número de frecuencias y el número de destinos escogidos en Colombia (Bogotá y un punto adicional: Cartagena, San Andrés islas o Armenia); el segundo país con restricción es Argentina: en primera medida, el número de frecuencias semanales entre Bogotá y Buenos Aires no puede pasar de 21 y se le otorgan otras frecuencias semanales entre 2 destinos diferentes a las ciudades ya mencionadas.

Para la quinta libertad, es decir, el derecho de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros Estados, los países con los que Colombia ejerce este tipo de libertad son Venezuela, Paraguay, Estados Unidos y Brasil. Sobre el ejercicio de derechos de tráfico adicionales, solo se ha acordado la sexta libertad con Panamá, Uruguay, Paraguay y República Dominicana, pero únicamente con aerolíneas designadas para este tipo de libertad. Este derecho de tráfico también es aplicable para el servicio de carga.

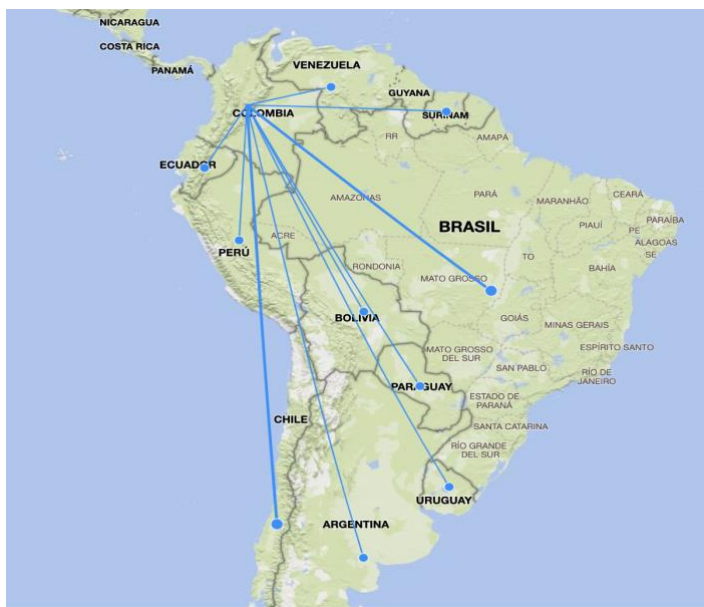
En las figuras 3-1, 3-2, 3-3 y 3-4 se muestran los Estados que forman parte de las cuatro regiones localizadas en el continente americano con las que Colombia tiene acuerdos de servicios aéreos.

**Figura 3-1. Estados de Norteamérica que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia**



Fuente: (Aeronáutica Civil de Colombia, 2024).

**Figura 3-2. Estados de Suramérica que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia**



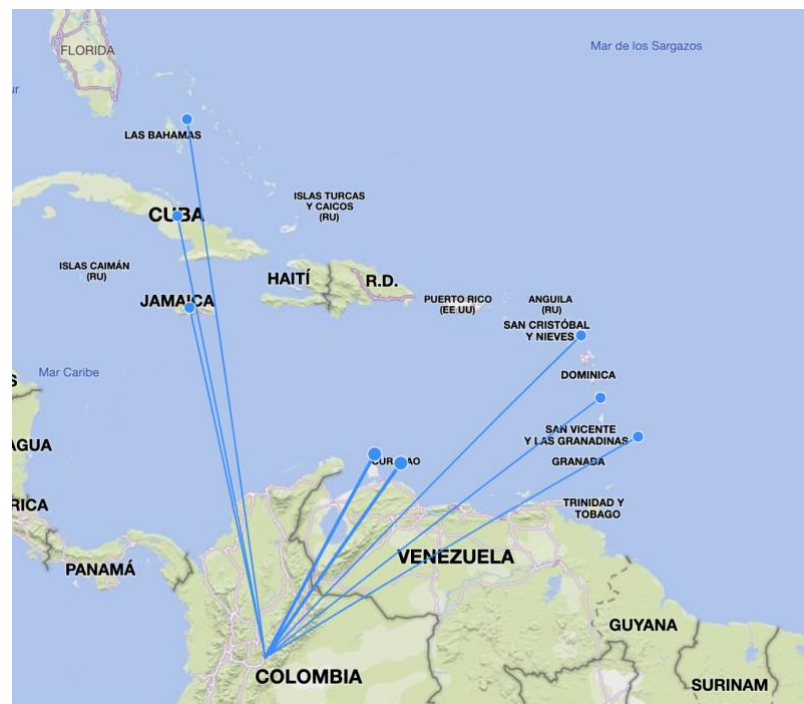
Fuente: (Aeronáutica Civil de Colombia, 2024).

**Figura 3-3. Estados de Centroamérica que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia**



Fuente: (Aeronáutica Civil de Colombia, 2024).

**Figura 3-4. Estados de las Islas del Caribe que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia**



Fuente: (Aeronáutica Civil de Colombia, 2024).

Por otro lado, los Estados europeos tienen libertades de tercera y cuarta sin restricciones; aunque con Italia, Grecia, Bélgica y Alemania se limita el número de frecuencias en los puntos a operar entre los países mencionados.

Si se revisa la quinta libertad en esta región, se observa que 4 países tienen restricciones de destinos y frecuencias, con los cuales se aplica la libertad mencionada, son, en primer lugar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del norte, seguidos por Francia, Alemania, con los que se han aprobado hasta 7 frecuencias semanales y con Turquía, 14.

Además, cada uno de estos Estados ha negociado diversos puntos intermedios de conexión en Europa, Islas del Caribe y Latinoamérica. Las libertades adicionales están sujetas a los ajustes que se produzcan en algún momento en los acuerdos pactados con los Estados.

Referente al servicio exclusivo de carga, los derechos de tráfico pactado de tercera y cuarta libertades presentan condiciones en el número de frecuencias semanales, así: Italia y Bélgica con 14 frecuencias, seguido de Alemania con 7 y Francia con 4.

Con respecto de la aplicación de la quinta libertad, los Estados con lineamiento de frecuencias son: Alemania con 7, Francia con 4 y Luxemburgo con 14. Los puntos intermedios son de preferencia en Europa, islas del Caribe y Latinoamérica.

Por último, el Estado con el que se negocian libertades adicionales es Holanda, pues es el más liberal, si se compara con los demás miembros europeos en el tema de carga. Le sigue España, que impone pocas restricciones.

En la figura 3-5 se observan los Estados europeos que se relacionan de forma bilateral con Colombia.

**Figura 3-5. Estados de Europa que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia**



**Fuente:** (Aeronáutica Civil de Colombia, 2024).

Los países asiáticos con los que Colombia tiene conectividad aérea en el servicio de pasajeros y de carga, los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades están limitados al Gobierno chino, debido a que el número de frecuencias permitidas es de apenas 14 por semana.

En el ejercicio de la aplicación de la quinta libertad, China pone condiciones en dos puntos intermedios o dos puntos, más allá de los que se han acordado conjuntamente entre las autoridades aeronáuticas de ambos países y dentro del máximo de 14 frecuencias semanales, el gobierno de Qatar tiene sus consideraciones en puntos intermedios en Europa, Norteamérica, Suramérica, y Oceanía; las frecuencias se limitan a 21 por semana. Todavía no se han pactado las libertades adicionales.

Con respecto al servicio exclusivo de carga, las terceras y cuartas libertades se aplican a los Estados miembros de la región en su operación, pero como en las quintas libertades, China plantea las mismas condiciones que en el transporte de pasajeros, carga y correo. En el caso de Qatar se pueden utilizar como puntos intermedios en África, Europa, Norteamérica y Suramérica, pero sin restricción en el número de frecuencias. Finalmente, Colombia no ha acordado con ningún país el ejercicio de libertades adicionales.

Las figuras 3-6 y 3-7 identifican los Estados de Asia y Medio Oriente que se relacionan de manera bilateral con Colombia.

### Figura 3-6. Estados asiáticos que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia



Fuente: (Aeronáutica Civil de Colombia, 2024).

### Figura 3-7. Estados del Medio Oriente que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia



Fuente: (Aeronáutica Civil de Colombia, 2024).

Los Estados del Medio Oriente aplican la tercera y la cuarta libertad; sin embargo, las frecuencias son limitadas. Tal es el caso de Israel, que autoriza 14 por semana y Arabia Saudita, 7.

La negociación de la quinta libertad con Emiratos Árabes dio como resultado condiciones de puntos intermedios y, dependiendo de ellos, se aplica el volumen de frecuencias de la siguiente manera: Ciudad de Panamá 28, Caracas 14 y Miami 7. Con Israel se negoció la quinta libertad, con la condición de que Ámsterdam sea utilizada como punto intermedio.

Acerca de libertades adicionales (sexta libertad en adelante) en el servicio de pasajeros, que se requiera negociar con Arabia Saudita, está pactado usar hasta 3 frecuencias en la semana.

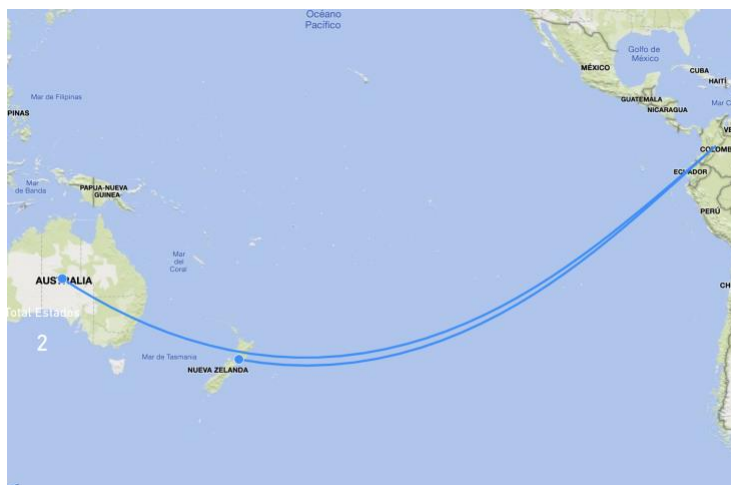
Para los servicios exclusivos de carga, las negociaciones con Israel consideraron hasta la quinta libertad. Para ambos Estados el número de frecuencias se reduce y sus respectivas aerolíneas pueden utilizar como punto intermedio Bélgica y un punto adicional en Europa, para convenir. Con los Emiratos Árabes la negociación se define en la quinta libertad. Las restricciones tienen que ver con el número de frecuencias, dependiendo del punto intermedio que se disponga.

En las figuras 3-8 y 3-9 se identifican los Estados de África y Oceanía que se relacionan de manera bilateral con Colombia.

### Figura 3-8. Estados africanos que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia



Fuente: (Aeronáutica Civil de Colombia, 2024).

**Figura 3-9. Estados de Oceanía que han firmado acuerdos e instrumentos bilaterales con Colombia**

**Fuente:** (Aeronáutica Civil de Colombia, 2024).

Con África se han acordado, en el caso del servicio de pasajeros, derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades del aire, sin ninguna restricción. Las quintas libertades las acuerdan las autoridades aeronáuticas de las dos partes. No hay un pacto específico entre ellas para aplicarlas.

Sin embargo, las líneas aéreas designadas por las partes, en Ghana, tienen derecho a operar hasta 21 vuelos semanales de pasajeros, sin ninguna restricción en cuanto al tipo de aeronave. Con respecto a la carga, las condiciones son las mismas que las descritas para pasajeros.

Por último, Australia y Nueva Zelanda no imponen restricciones en el uso de la tercera y la cuarta libertad en relación con los pasajeros. Y en la aplicación del uso de la quinta libertad, Nueva Zelanda establece que las aerolíneas designadas por Colombia podrán operar servicios de viajeros, vía un punto en las Américas (excluyendo los Estados Unidos de América) o un punto en el Pacífico Sur a todos los puntos en Nueva Zelanda y más allá a un punto por determinar (excluyendo los Estados Unidos de América). Las empresas que designe Nueva Zelanda deben cumplir las mismas condiciones de puntos al aplicar la restricción. Sobre las libertades adicionales no ha habido ningún acuerdo.

Con Oceanía no existe ninguna restricción para la tercera y cuarta libertad; pero en el caso de aplicar la quinta libertad con Nueva Zelanda, las empresas pueden operar servicios de carga en dos puntos que ambos países deben señalar. En cuanto a las libertades adicionales no se ha pactado nada.

## Capítulo 4. Análisis de la conectividad internacional colombiana

De acuerdo con el Conpes 3163 de 2002, por el cual se establecieron las condiciones de competitividad para la industria de transporte aéreo de pasajeros y carga en Colombia, se identificaron los antecedentes del desarrollo del mercado del transporte aéreo y las transformaciones relacionadas con la desregulación, para la época del documento. A finales del siglo XX se forjaron fuertes alianzas entre aerolíneas que buscaban consolidar el mercado global del transporte aéreo. Por esta razón, el mercado nacional se vio obligado a crear procesos de desregulación orientados a una política liberal más eficiente para enfrentar las bajas tasas de ocupación, la poca rentabilidad del negocio y las altas tarifas.

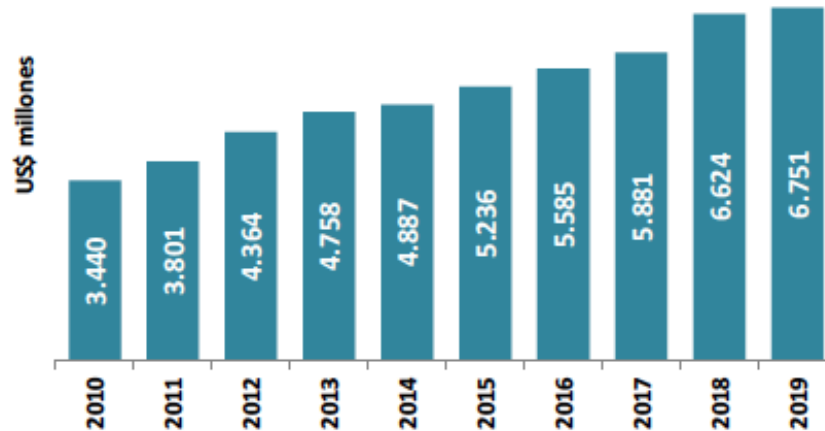
La entrada de empresas aéreas al mercado colombiano y una política tarifaria flexible, que pasó de un sistema de fijación directa a uno de libertad vigilada, derivó en resultados positivos, en razón al crecimiento de la demanda, la disminución de la tarifa media y la presencia de una mayor competencia en los mercados nacional e internacional.

Según Ismaila *et al.* (2014) la liberalización de la aviación es “la exposición del transporte aéreo a las fuerzas del libre mercado lograda mediante la eliminación de la mayoría de los controles regulatorios sobre precios y barreras de entrada y salida” (p. 70), por lo que la política pública colombiana incluida en el Conpes 3163 de 2002 se enfocó en reducir la mayor cantidad de barreras de acceso al mercado, precios y demás factores que restringían la competitividad del transporte aéreo. Además, se buscó fortalecer una competitividad centrada en el fortalecimiento de la conectividad aérea, por medio de unos acuerdos de servicios congruentes con los lineamientos de la política pública, tal como lo señalan Olivera *et al.* (2011), ya que los instrumentos buscan “armonizar las políticas en el otorgamiento de derechos de tráfico, la regulación de las condiciones de acceso a los mercados y la fluidez del transporte aéreo” (p. 71).

Por otra parte, se evidenció que los ASA han conseguido distintos beneficios para la conectividad global en la demanda del servicio del transporte de pasajeros y de carga; la OACI (2022) considera que los Estados que promuevan una mayor apertura en las negociaciones de los ASA producen resultados positivos en la economía local, contribuyen al PIB, incrementan el turismo receptivo y mejoran los ingresos provenientes de esta actividad.

Por lo anterior, y aunque este no es objeto de estudio del presente trabajo, se sugiere revisar la cuenta de ingresos por concepto de viajes y transporte de pasajeros aéreos en la balanza de pagos colombiana, para medir el impacto económico de los resultados de los ASA, donde se encuentra el registro de las transacciones del sector externo de la economía. Esta cuenta, como se observa en la figura 4-1, presentó una tendencia creciente entre 2010 y 2019: llegó a los USD \$6.751 millones. En ese entonces se consideró que este era el valor más alto registrado en la historia del país, con un aumento del 1,9 % con respecto a 2018 (Ministerio de Comercio, industria y turismo de Colombia, 2019).

**Figura 4-1. Ingreso de divisas por viajes y transporte (USD \$ millones)**



**Fuente:** (Ministerio de Comercio, industria y turismo de Colombia, 2019).

Otro estudio que confirma lo expuesto por la OACI es el que realizaron Bernardo y Fageda (2017), quienes aseguraron que el crecimiento de las sillas ofrecidas y la prestación de servicios de nuevos destinos fue del 35 %. Esta cifra proviene de la revisión que se hizo a la liberalidad de los acuerdos de cielos abiertos de Marruecos con diferentes Estados de la Unión Europea. La investigación de Abate y Christidis (2020) revela que la liberalización de los mercados internacionales de la aviación en la Unión Europea generó una reducción

importante al pasar del 6% al 23% en las tarifas, lo cual estimuló el aumento en el volumen de pasajeros del 27%.

La conectividad aérea en las cinco regiones en las que se divide el mercado internacional colombiano se caracteriza por el volumen de sillas ofrecidas en el mercado, la libertad de los destinos en los que se puede prestar el servicio de transporte aéreo y la oportunidad de operar en las rutas requeridas por las aerolíneas designadas, en procura de una mejora en la red de conectividad que prestan las mismas compañías.

Las consideraciones anteriores, una amplia gama de tarifas y la reducción de costos operacionales generan valor a la competitividad del sector aéreo, es decir, la suma de factores que determinan el nivel de conectividad de un Estado (Asociación Internacional de Transporte Aéreo - IATA, 2020). Una competitividad óptima resulta del incremento en el acceso de operadores aéreos a las distintas rutas, y no por la presencia monopólica en un mayor número de rutas recién creadas (Dobruszkes, 2009).

Para el mercado aéreo internacional colombiano, se analizan los 63 instrumentos de servicios aéreos firmados con los respectivos Estados extranjeros desde 2009 hasta 2019, ya que hasta ese año el volumen de pasajeros externos fue de 14.2 millones de personas, con una tasa de crecimiento de 3%, en comparación con 2018 (Ministerio de Transporte de Colombia, 2020), y previo a una de las externalidades más catastróficas en cuanto al crecimiento del transporte aéreo mundial, y del que Colombia no estuvo exenta, como fue la emergencia sanitaria de la COVID-19, que limitó las operaciones aéreas y congeló cualquier iniciativa de desarrollo del sector.

Los datos utilizados hasta 2019 provienen de la observación de Girón Girón (2023) en su tesis de maestría, en la que enuncia que “[...] la recuperación del sector aéreo ante crisis como la del COVID-19 tiene un periodo de recuperación (sic) estimado de 2,4 años de acuerdo con las estimaciones de algunos autores” (p. 147). Esta afirmación también la sostuvo la Aerocivil (2020) en el foro “Impacto del COVID-19 en el transporte aéreo”. La entidad aseguró que: “la recuperación del transporte aéreo en Colombia se ha iniciado; de acuerdo con los pronósticos, se prevé que retornará a los niveles de 2019 en un plazo de 2 a 4 años...” (p. 1); por tal razón, para un mejor desarrollo de este trabajo, y para evitar

dificultades en el análisis de los datos de las operaciones aéreas internacionales post-COVID-19, las cifras utilizadas van hasta la vigencia 2019.

En cuanto a la revisión del comportamiento de las principales rutas aéreas, se tomó un periodo de análisis es de 10 años de sillas ofrecidas, para el transporte de pasajeros y de las rutas aéreas que surgen a partir de los ASA. El comportamiento del transporte de pasajeros se detalla en la base de datos del anexo B. Los resultados de estos ejercicios permiten comprender la conectividad de Colombia con el exterior y la evolución de la liberalización del mercado aéreo.

Con respecto a los indicadores cualitativos y cuantitativos que se desarrollaron en la conectividad internacional lograda entre 2009 y 2019, estos se pueden observar en la Figura 4-2. En cuanto a los indicadores cualitativos, estos se obtienen a través de la identificación de los tipos de acuerdos de servicios aéreo/instrumentos bilaterales en cada una de las regiones internacionales con las que Colombia suscribió cada uno ellos, las cuales fueron identificadas en el aparte 4.1. Y por el lado de los indicadores cuantitativos, los datos se presentaron de manera anualizada, para el primer aparte se estableció el total de número de rutas internacionales y sillas ofrecidas en el mercado internacional colombiano; seguido en los siguientes apartes 4.2 y 4.3, por el total de número de rutas operadas y sillas ofrecidas por cada una de las principales regiones del mercado internacional. Es de mencionar que en el aparte 4.3 se estableció el número de tipos de acuerdos de servicios aéreo/instrumentos bilaterales por cada una de las otras regiones del mercado internacional.

**Figura 4-2. Indicadores cualitativos y cuantitativos en los apartes del capítulo 4**



**Fuente:** Elaboración propia.

## 4.1 Caracterización del transporte aéreo internacional colombiano

La conectividad internacional de Colombia se valida en el análisis del número de rutas principales que operaron en Norteamérica, Suramérica, Centroamérica, islas del Caribe y Europa, dentro del total de las nueve regiones internacionales, tal como se aprecia en la tabla 4-1. El fortalecimiento de la red de rutas se denota con un crecimiento de 97 rutas entre 2009 y 2019, lo que representa un aumento del 262%. 2019 finaliza con un total de 134 rutas. Suramérica sobresale con 49 de esas rutas (37 %); le sigue Centroamérica con un 24%, Norteamérica con el 23%, Europa con el 10% y las islas del Caribe con el 6%.

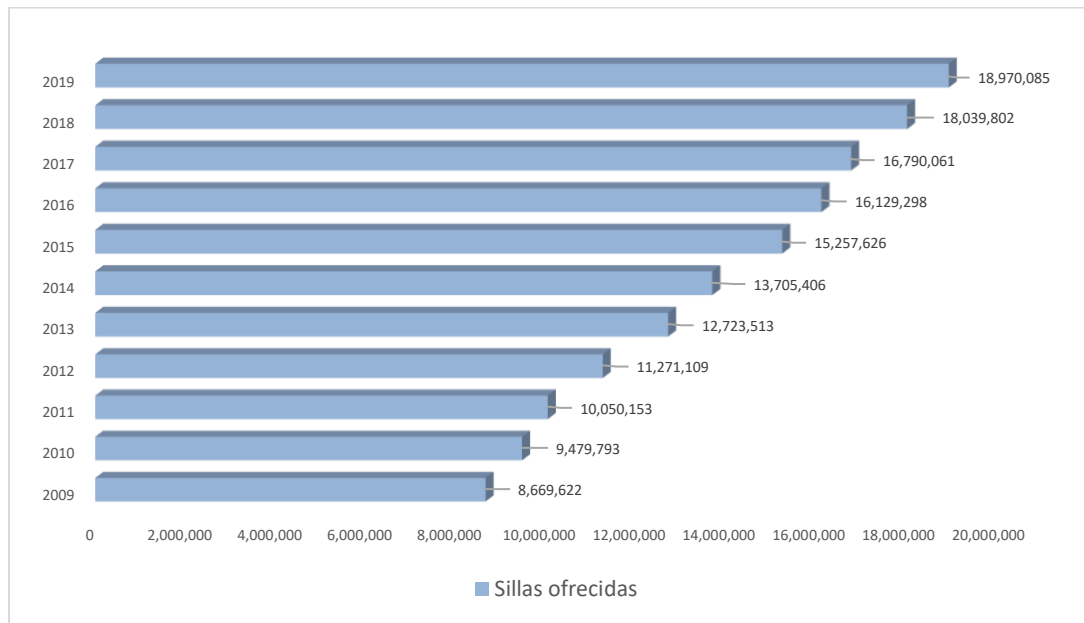
Sin embargo, el comportamiento del número de rutas entre 2018 y 2019 cayó en un 15% al pasar de 159 a 134. Esto se distribuye en Norteamérica con un 24%, seguido por Suramérica con un 16%. Las demás regiones también disminuyeron en un 13% para el caso de Europa, 11% islas del Caribe y 9% Centroamérica.

**Tabla 4-1. Número de principales rutas internacionales con Colombia por región, 2009-2019**

Región	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Norteamérica	15	15	17	17	20	20	21	22	23	41	31
Suramérica	9	9	13	13	14	14	13	16	17	58	49
Centroamérica	7	7	11	11	17	17	17	18	18	35	32
Islas del Caribe	3	3	4	5	4	4	5	3	3	9	8
Europa	3	5	5	6	5	7	9	8	8	16	14
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>60</b>	<b>62</b>	<b>65</b>	<b>67</b>	<b>69</b>	<b>159</b>	<b>134</b>

**Fuente:** Elaboración propia basado en datos suministrados por la UAE Aeronáutica Civil de Colombia, 2019.

En 2009 la oferta de sillas fue de 8.769.998. Esta cifra fue creciendo hasta 2013 de manera continua hasta alcanzar una variación de 13 % con respecto a 2012, cuando se ofrecieron 12.723.648. A partir de 2014 y los años siguientes el ritmo de crecimiento se desaceleró hasta alcanzar una tasa de variación de 5 % en 2019, con respecto a 2018, con un volumen de 18.970.085. En otros términos, durante el periodo de análisis la variación de sillas ofrecidas entre 2009 y 2019 fue el doble del valor de 2009, con un incremento de 10.173.087 (figura 4-3).

**Figura 4-3. Número de sillas ofrecidas en el mercado internacional colombiano, 2009-2019**

**Fuente:** Elaboración propia basado en datos suministrados por la UAE Aeronáutica Civil de Colombia, 2019.

## 4.2 Análisis de la conectividad con las principales regiones del mercado internacional a través de los acuerdos de servicios aéreos.

El Documento 9587 de 2008 de la OACI (p.A4-6) señala que

[...] después de la Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) de 1994, se ha progresado considerablemente en cuanto a la liberalización del acceso a los mercados, en particular a nivel bilateral, subregional y regional. Lo más importante es el hecho de que, en general, los Estados se han vuelto más abiertos y receptivos a la liberalización, ajustando muchos de ellos sus políticas y prácticas para responder a los desafíos de la liberalización.

Además, a propósito de los resultados de esta política, el organismo concluye:

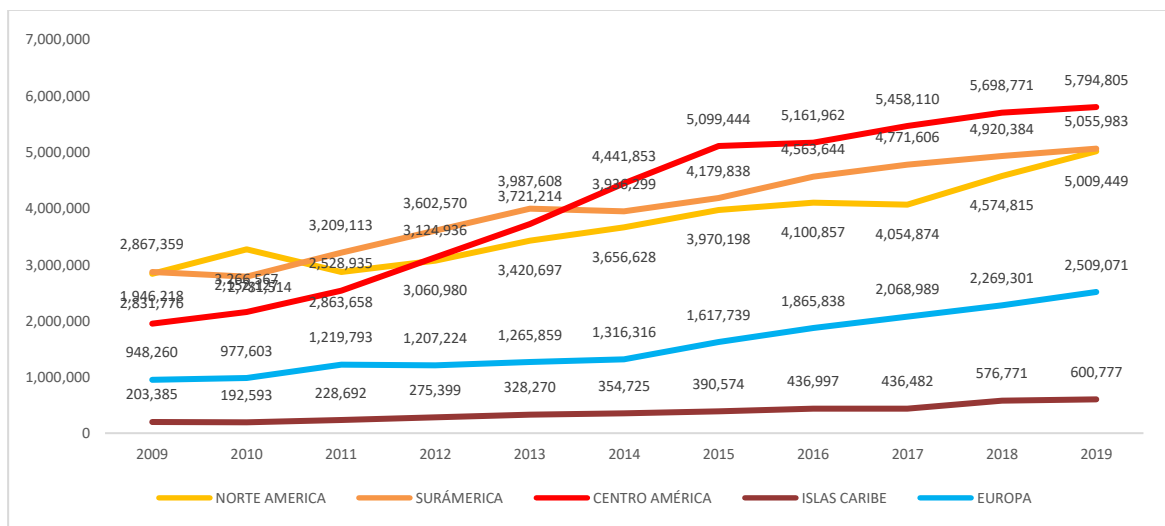
[...] la experiencia del último decenio ha confirmado que los regímenes de reglamentación bilaterales, regionales y multilaterales basados en el Convenio de Chicago pueden coexistir, y de hecho lo hacen, del mismo modo en que pueden adaptarse a diferentes enfoques respecto a la reglamentación del transporte aéreo.

Estos regímenes siguen proporcionando una plataforma viable y flexible para que los Estados persigan la liberalización de acuerdo con sus necesidades, objetivos y circunstancias...”.

Según Law (2022) en escenarios altamente competitivos, con gran número de operaciones aéreas, se debe asegurar la eficiencia en el servicio prestado por las aerolíneas permitiendo su rentabilidad y supervivencia. Por lo anterior, lo que Colombia busca es negociar para que haya un incremento y un mejor servicio del transporte internacional entre las diferentes regiones. A pesar de la diversidad de cada Estado participante del acuerdo y de quien conforma estas zonas, se espera que contribuya al fortalecimiento del mercado aéreo.

En la figura 4-4 se analiza el comportamiento del número de sillas ofrecidas en Colombia durante el periodo de estudio, con respecto a Norteamérica, Suramérica, Centroamérica, islas del Caribe y Europa. Lo primero que se advierte es la oferta de Centroamérica con 45.128 millones, seguida por Suramérica con 43.875 millones, Norteamérica con 40.810 millones, Europa con 17.265 millones y finalmente islas del Caribe con 4.024 millones de sillas ofrecidas (figura 4-4).

**Figura 4-4. Crecimiento del número de sillas ofrecidas en las operaciones internacionales en Colombia, 2009-2019**



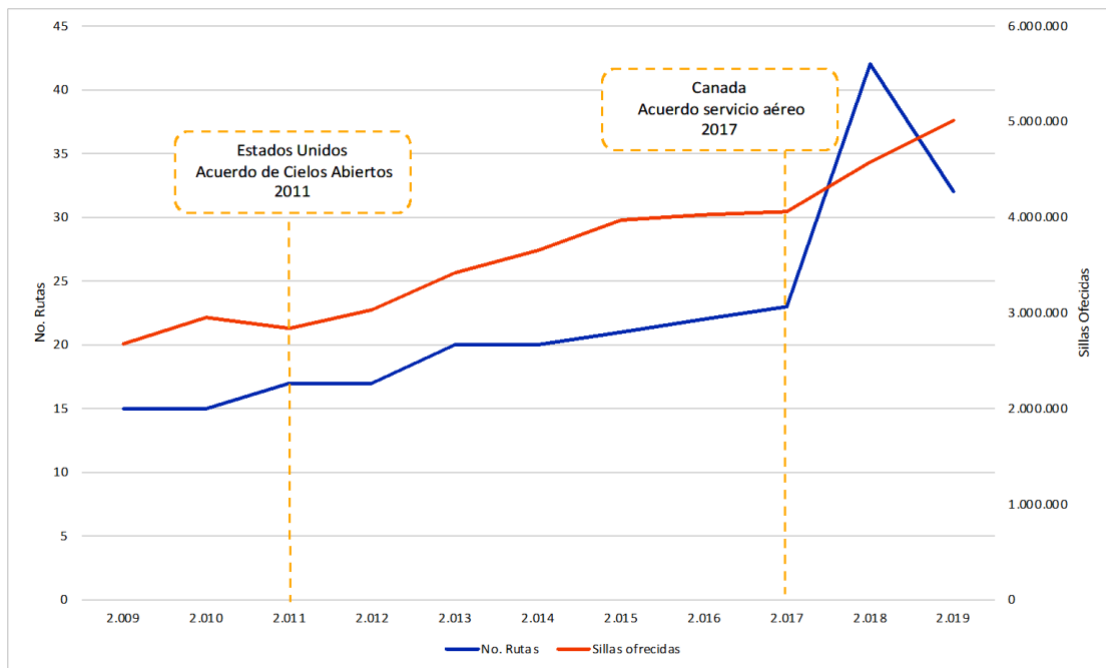
**Fuente:** Elaboración propia basado en datos suministrados por la UAE Aeronáutica Civil de Colombia, 2019.

A continuación, se hacen los análisis a nivel de las 5 regiones, revisando el comportamiento de estos mismos datos e identificando el tipo de acuerdo de servicio aéreo y la vigencia de este, con cada Estado participante de estas regiones.

### 4.2.1 Norteamérica

Los destinos corresponden a Estados Unidos y Canadá. La región se caracterizó por el Acuerdo de Cielos Abiertos firmado en 2011 con los Estados Unidos y que tendría como finalidad las operaciones aéreas entre cualquier punto entre Colombia y este país. Además, estas operaciones eliminarían una serie de restricciones en cuanto a las rutas, frecuencias o tarifas (Vásquez & Vidal, 2023). En 2017, a su turno, con Canadá se firmó un Acuerdo de Servicios Aéreos, posterior al memorando de consultas de 2012.

**Figura 4-5. Conectividad y oferta de transporte aéreo entre Norteamérica y Colombia**



**Fuente:** Elaboración propia basado en datos suministrados por la UAE Aeronáutica Civil de Colombia, 2019.

De acuerdo con la figura 4-5, la oferta de sillas desde 2012 mostró un incremento de 7 % con respecto a 2011, aumentando en 190.222 sillas, gracias a un mejor desempeño del mercado de los Estados Unidos, principalmente por el fortalecimiento de las rutas entre Bogotá-Miami-Bogotá, con un crecimiento de 22 %, seguido por la ruta Bogotá-Orlando-

Bogotá con un 29 %. Se resalta que el mercado venía de una contracción en 2011, que contribuyó a la disminución del 4 % de la oferta, equivalente a una caída de 114.128 sillas.

A partir de 2013 y años siguientes, el crecimiento en promedio ha sido de un 6 % en sillas y la creación de nuevas rutas entre Bogotá, Dallas y Boston, que se agregan a Washington y Newark, creadas en 2011. Además, entre las otras ciudades colombianas, Cartagena amplía su conectividad con Miami, Nueva York y Atlanta. Ya en el 2018 el volumen de sillas aumenta en un 13 %, con una variación positiva de 520.364 sillas, debido al fortalecimiento de las rutas de Bogotá hacia Miami, Nueva York y Los Ángeles; también fue notable el incremento de las rutas entre Cartagena, Miami y Fort Lauderdale. Por lo demás, empezaron a operar nuevas rutas entre Orlando y Rionegro, que tiene el aeropuerto que sirve a Medellín, adicional a las rutas de Pereira con Miami, y Santa Marta con Miami.

Por otro lado, para Canadá se operaba de forma regular entre Bogotá y Toronto y presentó un crecimiento en promedio de 6 % de sillas ofrecidas. Y fue a partir de 2018, después de firmado el ASA, que las rutas se ampliaron entre Cartagena, Toronto, Montreal, y San Andrés Islas. La oferta de sillas aumentó a 12.528. Al año siguiente, la variación fue positiva con un 52 % de crecimiento, en razón a que se consolidó la operación entre Bogotá y Toronto con 55.272 sillas adicionales; y 20.025 sillas nuevas con las rutas creadas en 2018.

#### **4.2.2 Suramérica**

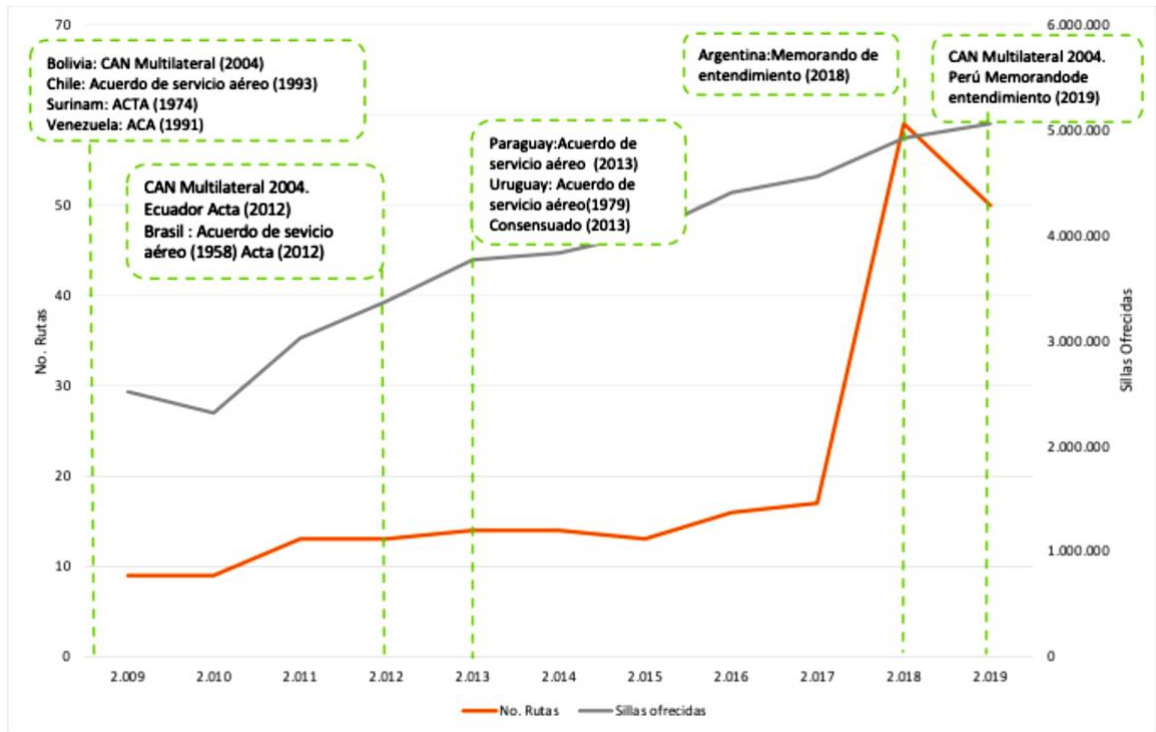
Los instrumentos bilaterales, con respecto a esta región, están representados en una relación con todos los países suramericanos. Estos acuerdos datan del siglo pasado: con Brasil se suscribieron los primeros acuerdos en 1958, con Chile en 1993, Surinam en 1974, Uruguay en 1979 y Venezuela en 1991. Se hicieron revisiones y actualizaciones para Brasil en 2012 y Uruguay en 2013.

Asimismo, los acuerdos recientes, en el primer ejercicio multilateral en el que participa Colombia, se hicieron en 2004. Como miembro de la CAN, mediante la Decisión 582, se establecieron las condiciones de liberalización del transporte aéreo con Bolivia, Ecuador y

Perú; aunque posteriormente con Perú en el 2019 y con Ecuador en el 2012 se firmaron otros acuerdos, un memorando de entendimiento y un acta respectivamente.

Otros países con los que se oficializaron las relaciones en materia de transporte aéreo fueron Paraguay en 2013, con un acuerdo de servicio aéreo, y Argentina con un memorando de entendimiento de 2018.

**Figura 4-6. Conectividad y oferta de transporte aéreo entre Suramérica y Colombia**



**Fuente:** Elaboración propia basado en datos suministrados por la UAE Aeronáutica Civil de Colombia, 2019.

El comportamiento de la oferta en esta región fue relevante a partir de 2012, cuando el número de sillas nuevas creció en un 31 %, con respecto a 2011; se registraron 354.892, debido principalmente a que el número de sillas entre Bogotá y Río de Janeiro fue superior en 45.656, con respecto a este tema; del mismo modo, la ruta Bogotá-Quito agregó 41.560 nuevas sillas.

Con respecto a las demás conexiones sobresalen las rutas Bogotá-Santiago de Chile con 99.984 sillas nuevas, seguida de Quito con 41.560 y Caracas con 148.403. Cabe destacar el fortalecimiento del tráfico aéreo entre ciudades capitales, a partir de 2011, entre Quito,

Cali y Medellín y Bogotá-Valencia (Venezuela). A pesar de esto, la ruta Bogotá-Caracas desde 2013 empezó a decrecer, primero, en 20 % y luego mostró una caída significativa del 38 % entre 2018 y 2017; durante este último año salió de esta ruta la aerolínea estatal venezolana Conviasa.

En los años siguientes, la senda de crecimiento se mantuvo hasta 2016, con una variación de 10 % en sillas ofrecidas para un total de 4.403.315, gracias a rutas como Bogotá-Santiago de Chile con 110.507 sillas nuevas, Lima con 84.515 y Buenos Aires con 48.899 (figura 4-6).

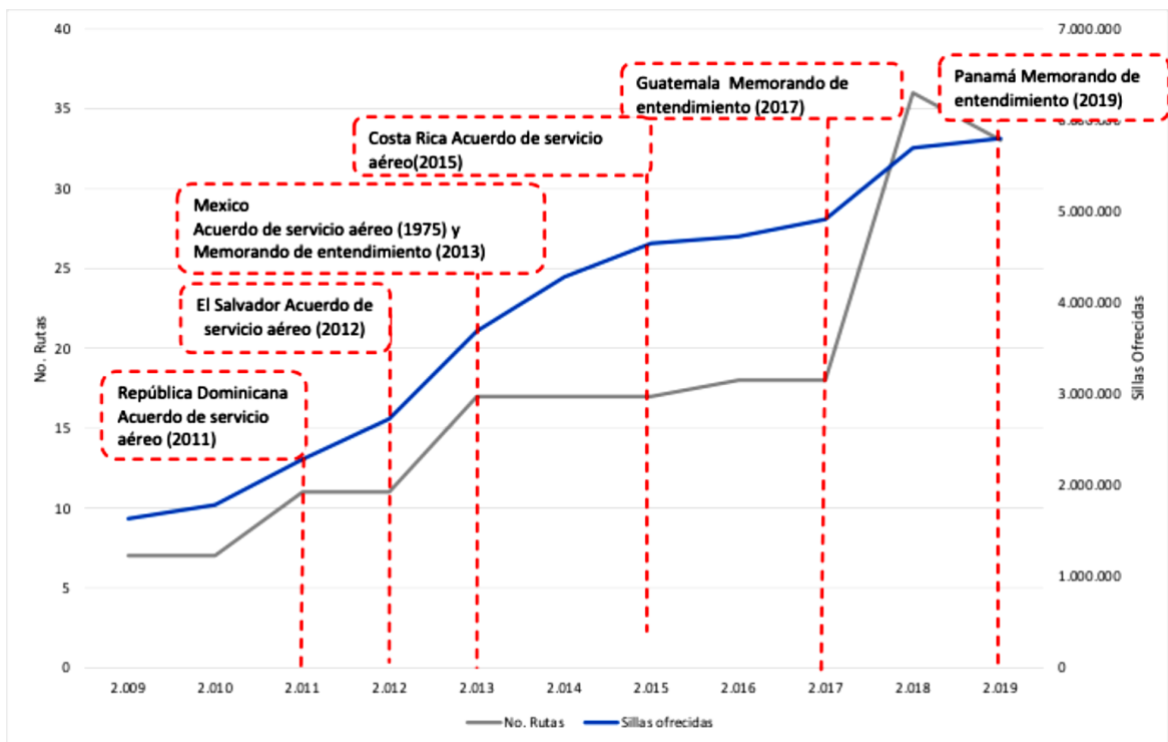
En 2018 destacaron las rutas Bogotá-San Pablo, con un incremento de 12 %, Santiago de Chile con el 8 %, Lima con el 6 %, y la nueva operación con Montevideo con un 62 %. Sobresalió también la operación Medellín-Lima, que creció el doble, es decir, se ofrecieron en total 60.008. Para el cierre de la vigencia, se totalizó con 4.920.384 sillas.

Por último, en 2018 se reportaron operaciones nuevas que, sin ser representativas, generaron oportunidades de transporte desde Bogotá hacia ciudades brasileñas como Manaus, Fortaleza y Salvador de Bahía; peruanas, como Cuzco y venezolanas, como Porlamar. Desde Cali las operaciones se programaron hacia Tachina en Ecuador, y Porlamar en Venezuela; desde Medellín hacia Santiago en Chile, Maracaibo y Porlamar en Venezuela. Y desde Cartagena hacia Quito y Lima, y desde Barranquilla hacia Caracas.

### **4.2.3 Centroamérica**

Se han suscrito acuerdos de servicios aéreos con República Dominicana en 2011, El Salvador en 2012, Costa Rica en 2015 y México en 1975 y con un memorando de entendimiento en 2013. Del mismo modo, se suscribieron memorandos de entendimiento con Guatemala en 2017 y Panamá en 2019.

**Figura 4-7. Conectividad y oferta de transporte aéreo entre Centroamérica y Colombia**



**Fuente:** Elaboración propia basado en datos suministrados por la UAE Aeronáutica Civil de Colombia, 2019.

Desde 2011, la situación de la oferta de sillas creció en un 28 % pasando a un total de 2.280.805, comportamiento que sobresale debido a las rutas que se abrieron desde Bogotá hacia Ciudad de México, cuyo aumento fue del 34 %, San José de Costa Rica y Ciudad de Panamá, ambas con 10 %. Además, el aporte de las nuevas operaciones entre Ciudad de Panamá con Cartagena fue de 119.009, San Andrés Islas 53.418 y Bucaramanga 33.103; la ruta entre Bogotá y Punta Cana (República Dominicana) registró un total de 28.369 (figura 4-7).

En la vigencia 2013, las operaciones despuntaron con un aumento del 35% en la oferta, con una variación de 963.124 nuevas sillas, debido al incremento en las rutas Bogotá-Santo Domingo, con un 28%, Punta Cana 63%, Ciudad de México 17% y Ciudad de Panamá 13%. Las otras ciudades colombianas presentaron incremento en las rutas Ciudad de Panamá-Cartagena 32 %, seguido de Cali con el 14% y Medellín con el 20%.

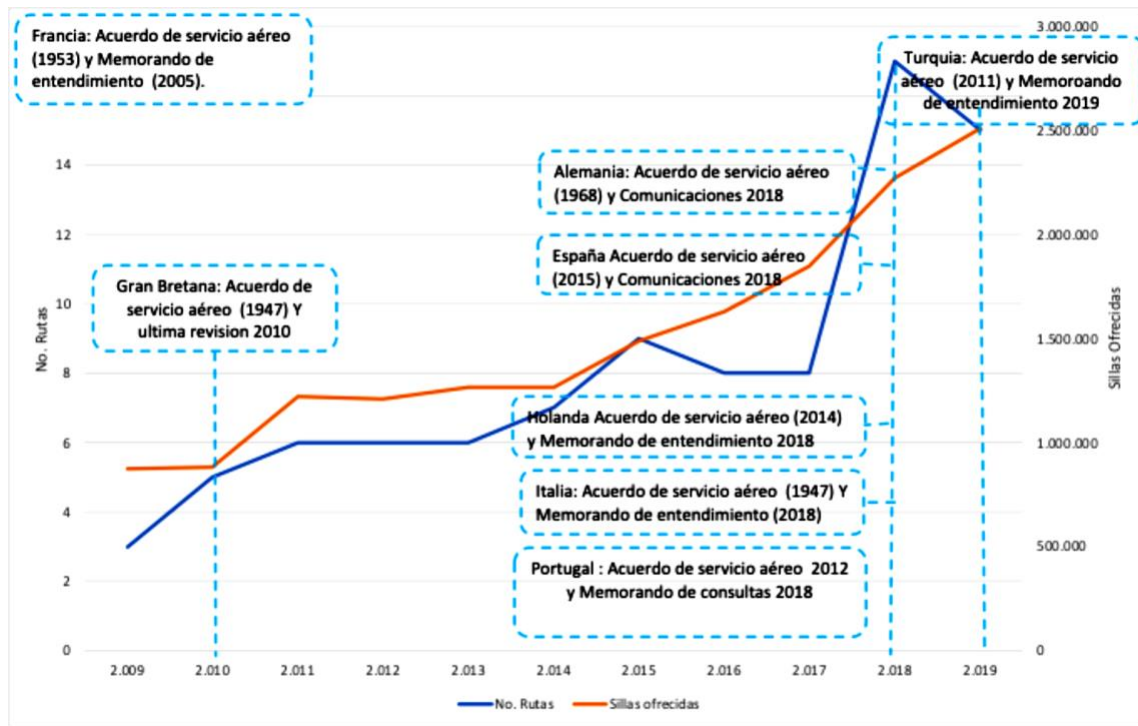
Para esta vigencia, se generaron nuevas rutas, así: Bogotá-San Salvador con 209 691 sillas y Cancún con 86 595. Además, los destinos Ciudad de Panamá-Cúcuta con 40 520 y Pereira con 91 622. Y las nuevas operaciones San Salvador-Cali con 49 968 y Medellín con 54 816.

Siguiendo con 2018, las operaciones generaron una variación de 789.919 sillas nuevas, con respecto a 2017, en razón al aporte de las rutas de Bogotá-Ciudad de México en un 14%, San José de Costa Rica en un 8 %; Ciudad de Panamá con Medellín 7% y Cartagena 14%. Además, se resaltan las nuevas operaciones que se mencionan a continuación: Bogotá-Ciudad de Guatemala con 67.545 sillas, Balboa (Panamá), con 128.736. Asimismo, Cartagena-San Salvador con 6.528, Ciudad de México con 2.418, Medellín-Ciudad de México con 113.704 y Cancún con 3.120. Y Balboa- Medellín 103.974, Cartagena 59.072 sillas y Cali 54.528.

#### **4.2.4 Europa**

Con este continente Colombia firmó en 2018 una serie de instrumentos bilaterales. Con Alemania y España, se habían mantenido comunicaciones para esta vigencia, aunque con ambos Estado tenía ASA firmados desde 1968 y 2015, respectivamente. Para los casos de Holanda e Italia, los memorandos de entendimientos fueron suscritos también para la misma vigencia, pero tenían ASA de 2014 con Holanda e Italia de 1947. En 2019 se suscribió un memorando de entendimiento con Turquía, que firmó un ASA con Colombia en 2011.

Antes de 2018, Gran Bretaña tenía un ASA de 1947 y con revisiones en 2010; y finalmente Francia con un memorando de entendimiento de 2005 y el ASA firmado en 1953.

**Figura 4-8. Conectividad y oferta de transporte aéreo entre Europa y Colombia**

**Fuente:** Elaboración propia basado en datos suministrados por la UAE Aeronáutica Civil de Colombia, 2019.

De acuerdo con la figura 4-8, las silladas ofrecidas en las rutas de Europa tuvieron un incremento de 38 % en 2011, debido principalmente a las rutas Bogotá-Fráncofurt (Alemania) en 134.296 nuevas silladas, Madrid (España) con 72.244 y la nueva operación con Barcelona (España) con 98.940. Asimismo, la reciente operación Medellín-Madrid, creada desde 2010, con 23.183 silladas aumentó a 27.825.

En los años siguientes el ritmo de crecimiento continuó sin sobresaltos hasta 2015, cuando se presentó una variación de 17 %, que significó un aumento de nuevas silladas en 219.144, en virtud del incremento de la oferta Bogotá-Barcelona, que representó un aumento de 70 % con respecto a 2014, es decir, que se ofrecieron 72.011 silladas nuevas; a esta se le agregaron las rutas Madrid-Cali y Madrid-Medellín, cuyas variaciones fueron de 59 % y 44 %, respectivamente, creando 66.917.

Por otro lado, también se registró la entrada en operación de las rutas Ámsterdam-Bogotá y Ámsterdam-Cali con 74.576 silladas nuevas; Bogotá-Lisboa, con 16.937, para un total con Portugal de 40.193. Se debe indicar que para ese momento se habían firmado los acuerdos

de servicios aéreos con Portugal en 2012, Holanda en 2014, España en 2015, y la revisión en 2010 del acuerdo de servicio aéreo firmado con Gran Bretaña, que no se había utilizado en nuevas operaciones.

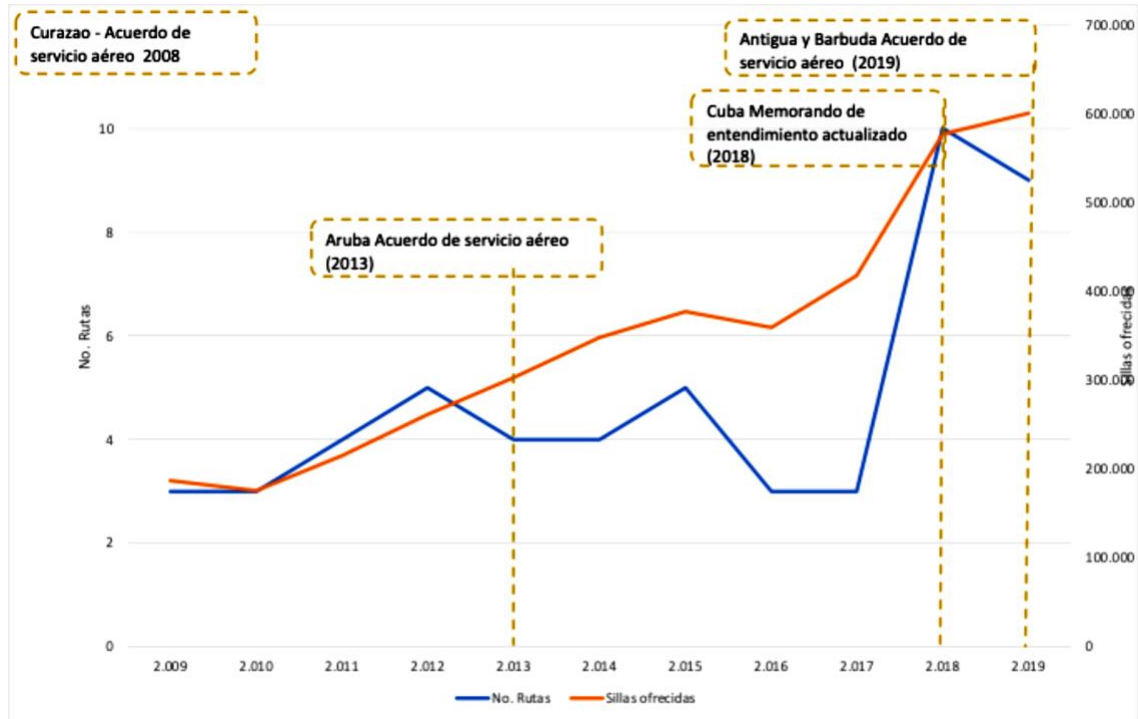
Para la vigencia 2018, el comportamiento sigue en aumento con un incremento de 23 % de sillas nuevas con respecto a 2017, para un total de 2 269 301 sillas. De este total destaca el aumento de las operaciones de Madrid-Cali y Madrid-Medellín con 60.833 y Bogotá- Ámsterdam con 12.732, así como Bogotá-Londres con 178.435, Estambul con 39 000 y Múnich con 15.622. En esta vigencia se tuvieron comunicaciones con Alemania, el acuerdo de servicio aéreo firmado en 1968 con España estaba aún vigente tanto como los memorandos de entendimiento suscritos con Holanda, Italia y Portugal.

Igualmente, en esta región se firmaron los instrumentos bilaterales de acuerdos de servicios aéreos con Suiza (2018) y Luxemburgo (2017); y memorandos de entendimiento con República Checa (2019), Polonia (2019), Malta (2019), Letonia (2019), Islandia (2019), Grecia (2018), Bélgica (2019) y Austria (2014). Sin embargo, estos esfuerzos no reportaron operaciones con los Estados mencionados en la base de datos analizada.

#### **4.2.5 Islas del Caribe**

Estos son los acuerdos de servicio aéreo: con Antillas y Guyana francesa en 1971. Se actualizaron en 1993; Curazao en 2008; Aruba en 2013 y Antigua y Barbuda en 2019. También se firmaron los memorandos de entendimiento con Bahamas, Cuba y Jamaica en 2018 y Barbados en 2010.

**Figura 4-9. Conectividad y oferta de transporte aéreo entre las islas del Caribe y Colombia**



**Fuente:** Elaboración propia basado en datos suministrados por la UAE Aeronáutica Civil de Colombia, 2019.

Desde 2011 la oferta para esta región sumó un total de sillas de 215.552, lo cual representó un incremento de 22 %, con respecto a 2010, debido a los aumentos en la oferta de la ruta Bogotá-La Habana, en 7.485 sillas nuevas, Aruba en 8.038 y Curazao en 2.477. Recientemente entró en vigencia Medellín-Curazao con 21.584.

El ritmo de crecimiento se mantuvo hasta 2018, cuando su variación fue de 38 % para un total 576.771 sillas con relación a 2017. Este incremento se explica por las variaciones en las rutas Bogotá-Aruba y Bogotá-Curazao, que aportaron 48.813 y 28.889, respectivamente.

Antillas y Guyana Francesa, Bahamas y Jamaica no programaron vuelos hacia Colombia durante el periodo analizado.

### 4.3 Identificación de acuerdos e instrumentos bilaterales con otras regiones internacionales

El trabajo realizado por la autoridad aeronáutica nacional con otras regiones del mundo se evidenció en la firma de instrumentos con los siguientes países, que no registran operaciones aéreas regulares en el periodo de análisis:

1. Asia: acuerdo de servicio aéreo: Qatar (2013) y Singapur (2012). Memorando de entendimiento: China (2012), Jordania (2014) y Qatar (2019). Minuta: Corea (2004).
2. Medio Oriente: acuerdo de servicio aéreo: Arabia Saudita (2018), Israel (2013) y Emiratos Árabes (2012). Memorando de entendimiento: Arabia Saudita (2014) y Kuwait (2019).
3. África: memorando de entendimiento: Cabo Verde (2018), Etiopía (2018), Ghana (2019), Kenia (2018), Seychelles (2018) y Zambia (2019).
4. Oceanía: acuerdo de servicio aéreo: Nueva Zelanda (2017) y Australia (N/D).

Es de mencionar que el número de ASA o Memorando de entendimiento en cada región geográfica fue del mismo tamaño, como se observa en la Tabla 4-2, y que se empiezan a suscribir a partir de la vigencia de 2010 en adelante. Asimismo, el mayor número de ASA fue en la región del medio oriente con 3 Estados (Arabia Saudita, Israel y Emiratos Árabes), siendo acuerdos formalizados bajo la legislación de cada uno de ellos. Y en cuanto al mayor número de memorandos de entendimiento fue en la región africana con un total de 6, por lo que es un ejercicio entre autoridades que regulan el transporte de aviación civil en cada Estado.

**Tabla 4-2. Número acuerdos de servicios aéreos/memorando de entendimiento con las otras regiones internacionales**

Región	No. de Acuerdos/Memorando por Región	Estado	Acuerdos/Memorando	Año
Asia	5	Qatar	Acuerdo de servicio aéreo/ Memorando de entendimiento	2013/2019
		Singapur	Acuerdo de servicio aéreo	2012
		Jordania	Memorando de entendimiento	2014

Región	No. de Acuerdos/Memorando por Región	Estado	Acuerdos/Memorando	Año
		Corea	Minuta	2004
Medio Oriente	5	Arabia Saudita	Acuerdo de servicio aéreo/Memorando de entendimiento	2018/2014
		Israel	Acuerdo de servicio aéreo	2013
		Emiratos Árabes	Acuerdo de servicio aéreo	2012
		Kuwait	Memorando de entendimiento	2019
África	6	Cabo Verde	Memorando de entendimiento	2018
		Etiopía	Memorando de entendimiento	2018
		Ghana	Memorando de entendimiento	2019
		Kenia	Memorando de entendimiento	2018
		Seychelles	Memorando de entendimiento	2018
		Zambia	Memorando de entendimiento	2019
Oceanía	2	Nueva Zelanda	Acuerdo de servicio aéreo	2017
		Australia	Acuerdo de servicio aéreo	N/D

**Fuente:** Elaboración propia basado en datos suministrados por la UAE Aeronáutica Civil de Colombia, 2019.

A pesar de la distancia existente entre estos continentes y Colombia, los costos del transporte no solo están determinados por la ubicación geográfica dentro de los modelos gravitacionales, sino por el comercio entre Estados y las condiciones de los ASA, tal como lo afirman Emlinger y Guillin (2023). Por tanto, tales apreciaciones se deben tener en cuenta a la hora de analizar los costos y beneficios de los acuerdos con otras regiones del mundo.

## **Capítulo 5. Evaluación de los acuerdos de servicios aéreos de Colombia**

La nota de estudio AT Conf/5-WP/8 de la OACI (2003), referente a la liberalización del acceso a los mercados, resalta la importancia del concepto de acceso en el marco de las relaciones aeronáuticas entre los Estados y de los buenos resultados para los transportistas en el mercado internacional; por tanto, el objetivo de una mayor oferta en el servicio depende de las condiciones de los acuerdos y de los términos del intercambio aéreo entre los Estados.

Una oferta que, en la medida de los resultados obtenidos en los mercados participantes, se traduce en mejoras en la prestación del servicio y la calidad del producto con servicios integrados, como códigos compartidos, programas de viajero frecuente y salas comunes, con el ánimo de seguir fomentando el fortalecimiento de la demanda y la presencia de las aerolíneas (Button, 2009).

Lo anterior, siempre y cuando los resultados no afecten la seguridad operacional del tráfico aéreo, y ello es posible si las normas en esta materia son equivalentes a las actuales en los mercados en donde se desea operar, por lo que se pueden considerar como una oportunidad en el sentido de que terceros países eleven sus estándares de seguridad, pues su cumplimiento es una condición para acceder a los mercados con pocas restricciones de libertades aéreas (Asociación Internacional de Transporte Aéreo - IATA, 2007).

La evaluación de la política aerocomercial nacional depende del volumen de nuevos acuerdos o instrumentos bilaterales que Colombia suscriba y que permite examinar el grado de crecimiento de la red de países con los cuales el Estado se ha expandido a escala mundial, de la oportunidad comercial aérea con nuevos mercados y los derechos de tráfico

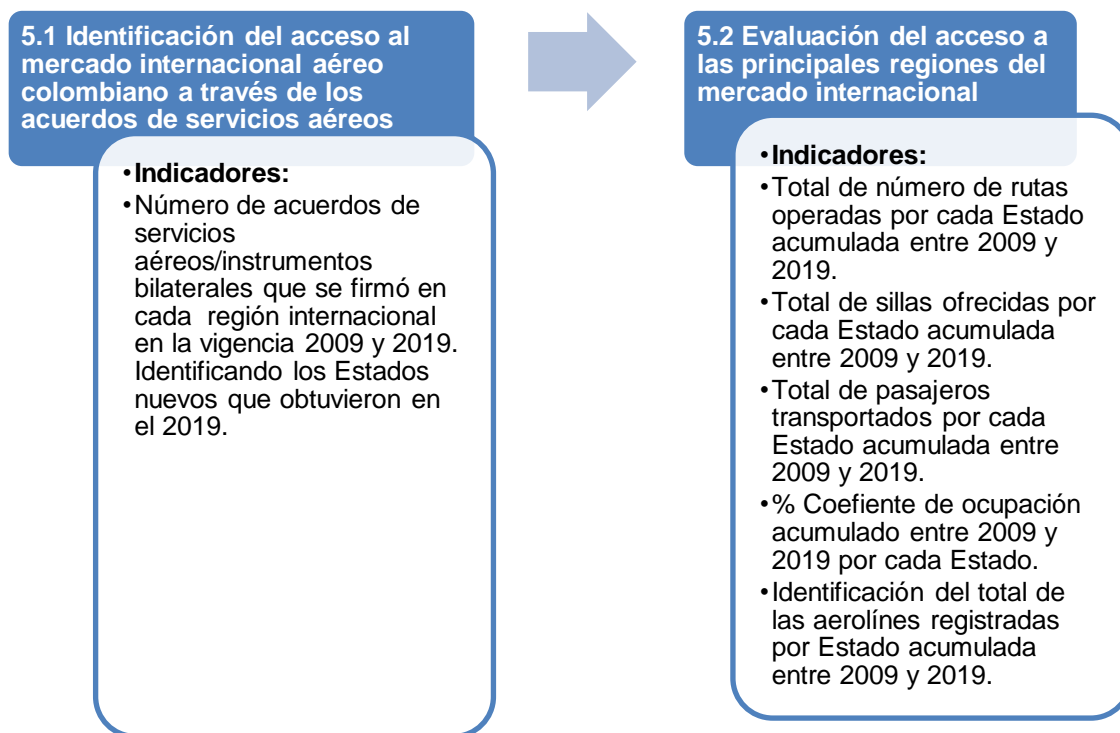
con los que se acuerda la prestación del servicio de transporte aéreo entre los países que forman parte del acuerdo bilateral.

Esta evaluación también depende de las condiciones de acceso del conjunto de aerolíneas para poder explotar comercialmente el mercado internacional colombiano, dentro del marco de los acuerdos pactados por cada Estado, en cuanto a la regulación, como designación de operadores aéreos, capacidad de rutas, tarifas, y demás actividades del marco comercial de los acuerdos bilaterales (véanse los anexos A y C).

En ese sentido, el presente capítulo muestra un grupo de indicadores cualitativos y cuantitativos, Figura 5-1, con los cuales podemos realizar la evaluación del acceso al mercado internacional colombiano. En la Tabla 5-1, se presenta el número de acuerdos o instrumentos bilaterales entre el inicio y el final del periodo de evaluación que se suscribieron en cada región, siendo un indicador cuantitativo del progreso que existió en el cumplimiento de la política aerocomercial impulsada desde la década de los noventa.

Asimismo, para detallar los resultados de las condiciones de acceso en las principales regiones, se contó con datos acumulados entre 2009 y 2019, del servicio ofrecido: número de rutas, sillas ofrecidas y pasajeros transportados, a través de las aerolíneas comerciales registradas en los ASA o instrumento bilateral, los cuales se menciona en cada aparte.

Otro indicador que se menciona es el coeficiente de ocupación en el conjunto de las aerolíneas registradas, ya que este dato, señala el porcentaje de ocupación de las aeronaves en las rutas operadas al interior de cada región, mostrando el resultado de las condiciones comerciales reguladas en los acuerdos y con las cuales se prestó el servicio de transporte regular de pasajeros. Esta información nos define los indicadores cuantitativos del acceso que se logran entre cada participante de los acuerdos.

**Figura 5-1. Indicadores cualitativos y cuantitativos en los apartes del capítulo 5**

**Fuente:** Elaboración propia basado en los apartes del capítulo 5

## 5.1 Identificación del acceso al mercado internacional aéreo colombiano a través de los acuerdos de servicios aéreos

A partir de 2010 la Aerocivil promovió una política de mayor flexibilización de las condiciones de acceso al mercado internacional, mediante un esquema de negociación de derechos de tráfico aéreo más libre con los diferentes Estados partícipes de los acuerdos de servicios aéreos. El resultado de esta política fue un pacto de cielos abiertos con Estados Unidos y libertad de frecuencias, múltiple designación y derechos hasta de quinta libertad en América Latina. Acorde con esta directriz, en las notas de estudio de 2018, referentes a la conectividad aérea en Colombia, se señala que se debe suscribir una mayor cantidad de acuerdos y negociar derechos para ampliar la liberalización de los ya existentes (Aeronáutica civil de Colombia , 2018).

En la tabla 5-1 se observan los acuerdos de servicios aéreos e instrumentos bilaterales suscritos con Colombia en cada una de las regiones del mercado internacional en 2009. En total sumaron 30, y en la vigencia 2019, se firmaron 63. En resumen, durante este tiempo mejoró el acceso a nuevos mercados aéreos para Colombia.

**Tabla 5-1. Comparativo de acuerdos de servicios aéreos con Colombia en 2009 y 2019**

Regiones	2009	2019	Regiones	2009	2019	Regiones	2009	2019
África			Oceanía			Centroamérica		
N.º de Estados	0	6	No. Estados	0	2	N.º de Estados	4	6
Estados nuevos		Cabo Verde Etiopía Ghana Kenia Seychelles y Zambia	Estados nuevos		Australia y Nueva Zelanda	Estados nuevos		Guatemala y El Salvador
Asia			Norteamérica			Europa		
N.º de Estados	1	5	N.º de Estados	1	2	N.º de Estados	10	20
Estados nuevos		China Jordania Qatar y Singapur	Estados nuevos		Canadá	Estados nuevos		Austria Chipre Grecia Islandia Letonia Reinos de Dinamarca, Noruega y Suecia República Checa Malta Polonia y Turquía
Medio Oriente			Suramérica			Islas del Caribe		
N.º de Estados	1	4	N.º de Estados	9	10	N.º de Estados	4	8
Estados nuevos		Arabia Saudita Israel y Kuwait	Estados nuevos		Paraguay	Estados nuevos		Bahamas Barbados Jamaica y Antigua y Barbuda

**Fuente:** Elaboración propia, basado en (Ministerio de Transporte, 2009).

La generación de nuevos ASA, con respecto a 2009, permitió la inserción de nuevos acuerdos bilaterales con la participación de Estados adicionales en todas las regiones (tabla 5-1), en donde sobresalen la entrada de la región africana y Oceanía por primera vez. Y el reforzamiento de acuerdos bilaterales adicionales en la región asiática con 4, Medio Oriente con 3, Europa con 10, lo mismo que las islas del Caribe con 4 nuevos acuerdos. La evaluación de la apertura de nuevos convenios muestra el nivel de

profundización en la política de tener un mayor relacionamiento bilateral en el concierto del mercado internacional aéreo.

Los nuevos Estados en las regiones, a los que Colombia tuvo acceso, favorecieron la apertura de las negociaciones de los derechos de tráfico. Se observa que en Suramérica y Centroamérica se negoció hasta la quinta libertad y se acordaron frecuencias ilimitadas, sin restricción de destinos entre Estados y el uso de cualquier trayectoria en el tercer Estado o región que se utilice en el intercambio de la operación entre ellos.

Es importante mencionar la experiencia de las negociaciones de Chile ilustra los problemas que se puedan presentar, porque el país del Sur al buscar el mayor grado de liberalización en sus acuerdos logro lo contrario, por ejemplo cuando las negociaciones fueron con Estados cuyo propósito era mantener restricciones para proteger sus aerolíneas, fomentaron la pérdida de conectividad, no solo de las que estaban registradas en Chile, sino también para aquellas registradas en los Estados restrictivos (Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, 2013).

Munita Rozas (2020) sostiene que en situaciones de crisis económicas este tipo de regulación puede ayudar a la estimulación económica, siempre y cuando se mantengan las condiciones de libre mercado con las empresas proveedoras del servicio aéreo.

Las condiciones del acuerdo con Canadá se ampliaron hasta la quinta libertad, pero se restringieron en el número de frecuencias y en la indicación de los puntos con terceros Estados (Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala o Nicaragua) con los cuales es posible realizar el ejercicio de transporte aéreo entre estos dos países.

De igual manera, con Nueva Zelanda se permitió la utilización de la quinta libertad, pero limitando el uso de los destinos del tercer país a los destinos ubicados en los Estados Unidos. Al mismo tiempo, la delimitación de las frecuencias entre ambos deja un acceso provisto de restricciones en la libertad de los operadores aéreos que quieran tener un servicio para los dos países.

La negociación con Medio Oriente fue proactiva, porque permitió hasta la quinta libertad con las respectivas indicaciones de los terceros Estados en donde se puedan realizar

paradas, cuyo destino final sean los países del acuerdo. Sin embargo, se exceptúa a Arabia Saudita, con la que solo se llegó a un consenso hasta la tercera y cuarta libertades, con restricción en el número de frecuencias.

Con Qatar y China se avanzó en las negociaciones hasta la quinta libertad; se restringieron las escalas con los terceros Estados y el número de frecuencias.

Por otra parte, algunos países europeos limitaron el acceso a sus mercados con las islas del Caribe. Con estas solo se lograron acuerdos hasta la tercera y cuarta libertades de derecho de tráfico aéreo y con la posibilidad de revisar el uso de los derechos de tráfico de quinta libertad, y demás, en futuras ocasiones. Se exceptúan Turquía, con la que se pactó hasta la quinta libertad, usando como tercer Estado a Panamá en el transporte de pasajeros entre ambos Estados.

Finalmente, los Estados africanos con los que se suscribieron acuerdos de memorando de entendimiento determinaron el uso de tercera y cuarta libertades en derecho de tráfico, según los destinos seleccionados. Aunque la distancia geográfica con este continente puede ser considerada como una limitante física para lograr un tráfico aéreo dinámico, el comportamiento de esta región, de acuerdo con Abate (2016) es de un comercio más fluido con el resto del mundo que consigo mismo ya que el 45 % son pasajeros intercontinentales, seguido por el 22 % de intraafricanos y 23 % de nacionales (AFRAA, 2010, como se citó en Abate, 2016); asimismo el 11,3 % del comercio se da dentro del propio continente (UNCTAD, 2013, como se citó en Abate, 2016).

## **5.2 Evaluación de los resultados obtenidos en el acceso a las principales regiones del mercado internacional**

Para evaluar el acceso de los ASA se identifican derechos de explotación y comerciales de las líneas aéreas específicas, en aspectos relacionados con el otorgamiento de derechos, designación y autorización, capacidad, tarifas, competencia leal, y varias actividades que tienen que ver con el comercio y que se incluyen en los acuerdos (Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, 2003).

Por lo anterior, la evaluación de cada una de las principales regiones se trabaja con el total de rutas en operación, aerolíneas, el volumen de sillas ofrecidas y pasajeros transportados en el periodo 2009-2019. Además, se calcula su coeficiente de ocupación, correspondiente a los Estados que conforman las regiones identificadas en el mercado internacional colombiano.

### 5.2.1 Norteamérica

Como se aprecia en la tabla 5-2, el acuerdo de cielo abierto con Estados Unidos se convirtió en una oportunidad para que los pasajeros colombianos tuvieran mayor acceso al mercado de ese país, ya que se logró un total de 38 rutas que conectan de manera regular con las principales ciudades colombianas: Armenia, Barranquilla, Bogotá, Cali, Cartagena, Medellín y Pereira.

Estas rutas fueron atendidas por un grupo de aerolíneas registradas en ambos países, ya que en el acuerdo se aplicó la norma de múltiple designación, que permitió a empresas aéreas interesadas atender ambos mercados. En el caso colombiano fueron cuatro y en el estadounidense seis.

El coeficiente de ocupación de estas rutas fue de un 84 %, es decir, que la demanda respondió adecuadamente a la oferta de destinos propuestos por las aerolíneas que competían por el mercado. Otro de los criterios acordados fue la regulación de tarifas, que se determinó en el país de origen, lo que implica que estas se estructuraron de acuerdo con el marco de regulación de cada Estado. También quedó claro que no habría límites al número de frecuencias que cada aerolínea podría solicitar, aunque debían sujetarse a la aprobación de cada autoridad aeronáutica y su normativa.

**Tabla 5-2. Resultados del acceso a los Estados de la región norteamericana**

País	N.º de rutas principales	Sillas ofrecidas	Pasajeros transportados	% de coeficiente de ocupación	Aerolíneas registradas	
					Colombia	Extranjera
Estados Unidos	38	39.020.307	32.836.887	84	Avianca	American
					Aires	Delta
					LAN Colombia	Continental
					Fast - Viva Colombia	United
						Spirit Airlines

País	N.º de rutas principales	Sillas ofrecidas	Pasajeros transportados	% de coeficiente de ocupación	Aerolíneas registradas	
					Colombia	Extranjera
						Jet Blue Airlines
Canadá	6	1.198.944	963.433	80	Sin designación	Air Canada
						Air Transat

**Fuente:** Elaboración propia, basado en datos suministrados por la Aeronáutica Civil, 2019.

En cuanto al desempeño de las relaciones aerocomerciales con Canadá, los resultados fueron menores en comparación con los Estados Unidos, ya que su instrumento bilateral fue de un acuerdo de servicio aéreo que, conforme a los criterios de regulación económica, estableció seis rutas entre ambos países, atractivas por razones turísticas, con destinos como San Andrés islas y Cartagena, sin dejar por fuera a Bogotá como el principal destino en Colombia.

El acceso a este mercado fue utilizado de manera regular gracias a la designación de dos aerolíneas canadienses (Air Canada y Air Transat), a pesar de que el acuerdo permite múltiple designación de compañías aéreas para operar en las rutas que se estuviera interesado. No hubo ninguna empresa colombiana que tuviera intención de operar en 2019.

Por lo demás, el coeficiente de ocupación fue de 80%, un nivel satisfactorio de respuesta de los pasajeros transportados, que amerita un análisis en torno a las propuestas de mayor acceso al mercado de destinos de ambos países. Además, los ciudadanos nacionales y canadienses tienen oportunidad de utilizar una amplia gama de tarifas autorizadas por el país de origen. Sin embargo, sí hubo restricciones en cuanto al número de frecuencias solicitadas por las aerolíneas interesadas en explotar este mercado.

### 5.2.2 Suramérica

En esta región se concentra el mayor número de países con los que Colombia ha suscrito acuerdos de servicios aéreos, y como se observa en la tabla 5-3, Brasil es uno de los más importantes pues funcionan 21 rutas de manera regular entre ambos. Este grupo de rutas tuvo una respuesta adecuada ante la demanda, con un coeficiente de ocupación del 82 %.

La demanda de estos destinos fue amplia, debido a que en respuesta al acuerdo de múltiple designación se presentaron varias aerolíneas, 5 empresas registradas en

Colombia y 3 en Brasil. El acuerdo incluyó libertad tarifaria y permitió que las empresas pudieran ofertar sin tener que presentar una autorización adicional de la autoridad aeronáutica de la contraparte.

En cuanto a la Comunidad Andina, primer acuerdo multilateral en el que participa Colombia en el mercado de transporte aéreo en la zona, y en el que se incluyen Bolivia, Ecuador y Perú, los resultados son los siguientes: Ecuador registra el mejor número de rutas con 13, seguido por Perú con 7 y finalmente Bolivia con 3.

Continuando con la evaluación, los pasajeros respondieron a este grupo de rutas con un coeficiente de ocupación del 79 % en Perú, seguido por Ecuador con el 72 % y Bolivia con 79 %; tal respuesta resultó atractiva para las compañías aéreas. El comportamiento de la oferta de empresas regulares es fuerte, especialmente para el tráfico con Perú y con Ecuador, que fue de 5 cada una, mientras que de Bolivia solo operó una aerolínea. Perú tiene el mayor número de operadores con 4 aerolíneas, seguido de Ecuador con 2. Bolivia no registra ninguna empresa que opere en estos destinos.

De acuerdo con lo anterior, para mantener los buenos resultados obtenidos por los miembros de la CAN es importante que los operadores aéreos accedan sin obstáculos a toda la región, en busca de mayores centros de conexión, atracción de inversión y la aplicación del derecho de tráfico de séptima libertad y adicionales, como lo sugiere Tan (2010) en el caso del acuerdo multilateral de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). Para consolidar las cifras de crecimiento programadas por la ASEAN, es importante tener en cuenta la posibilidad de negociación en bloque comercial con otro grupo de Estados, tal como se ha propuesto con la Unión Europea y, con ello, las reformas institucionales requeridas para el cumplimiento de los compromisos derivados de los acuerdos macro entre regiones (Foro Internacional de Transporte [ITF, por sus siglas en inglés]), 2020).

El acuerdo con Venezuela es un servicio aéreo liberal, en razón a que el instrumento firmado en 1991 presentaba condiciones propias de la necesidad de la demanda con la designación de múltiples operadores, una oferta tarifaria y libertad de frecuencias hasta la quinta libertad. Sin embargo, la autoridad aeronáutica venezolana solicitó en 2014

restricción en el número de frecuencias; las demás condiciones mencionadas se mantuvieron.

Venezuela es un mercado significativo: su volumen de rutas es amplio y llega a 19. Estas obtuvieron un coeficiente de ocupación del 69 % y una respuesta positiva entre el volumen de sillas ofrecidas y la demanda de pasajeros. Asimismo, la oferta de operadores de las aerolíneas registradas en Colombia fue de 4 y a este mercado se asignaron 3 venezolanas. Es importante anotar el contexto de las relaciones comerciales en el periodo de tiempo en que se desarrolla el análisis de las operaciones aéreas con este Estado.

**Tabla 5-3. Resultados del acceso a los Estados de la región suramericana**

País	N.º de rutas principales	Sillas ofrecidas	Pasajeros transportados	% coeficiente de ocupación	Aerolíneas registradas	
					Colombia	Extranjera
Argentina	5	2.737.792	2.284.818	83	Avianca	Aerolíneas Argentinas
Bolivia	3	712.684	559.901	79	Avianca	Sin designación
Brasil	21	6.028.534	4.924.174	82	Avianca	VRG Líneas Aéreas
					Aero República	TAM
					Copa Airlines Colombia	Ocean Air
					Aires	
					LAN Colombia	
Chile	6	5.195.048	4.390.583	85	Avianca	LAN Chile
					LAN Colombia	LAN Airlines
Ecuador	13	9.769.091	7.010.331	72	Avianca	Aerogal
					SAM	Tame
					Aero República	
					Copa Airlines Colombia	
					Fast - Viva Colombia	
Paraguay	1	1.704	1.270	75	Avianca	Sin designación
Perú	7	11.168.818	8.827.139	79	Avianca	Avianca Perú
					Fast - Viva Colombia	Viva Air Perú
					LAN Colombia	LAN Perú

País	N.º de rutas principales	Sillas ofrecidas	Pasajeros transportados	% coeficiente de ocupación	Aerolíneas registradas	
					Colombia	Extranjera
					Aero República	TACA
					Copa Airlines Colombia	
Uruguay	2	156.459	131.637	84	Avianca	Sin designación
					LAN Colombia	
Venezuela	19	6.005.516	4.128.658	69	Avianca	Avior Airlines
					SAM	Venezolana de Aviación
					Aero República	Conviasa
					Copa Airlines Colombia	

**Fuente:** Elaboración propia, basado en datos suministrados por la Aeronáutica Civil, 2019.

En la tabla 5-3 se observa la importancia del tráfico del sur del continente, aunque con un volumen menor de rutas, en comparación con los primeros países mencionados. El acuerdo con Chile da buenos resultados pues la ocupación en las 6 rutas del mercado asciende al 85 %, pero con una oferta de operadores regulares de 2 aerolíneas de cada país, lo que implica una competencia destacable, ya que es la base de operaciones de las 2 aerolíneas más importantes de Suramérica. El siguiente mercado es el argentino, con el que solo ha firmado un memorando de entendimiento; en total son 5 rutas y un 83 % de ocupación; operado apenas por una aerolínea registrada en cada país, para atender la demanda de pasajeros hacia estos destinos.

El tráfico hacia Uruguay y Paraguay es reducido: solo operan 2 rutas hacia el primero y una hacia el segundo, pero con niveles de ocupación del 84 % y 75 %, respectivamente. Esto significa que existen opciones de crecimiento de la oferta del servicio, pero solo si lo solicita Colombia, en cuanto a operadores registrados, con condiciones de tarifas sin restricciones, más allá de sus propias autoridades reguladoras y de la libertad de frecuencias. Estos acuerdos se suscribieron en 2013, por lo que las condiciones permiten seguir revisando y analizando condiciones para generar mayores oportunidades comerciales.

Por último, en cuanto a la participación de aerolíneas en esta región, se puede observar cómo en algunos mercados domésticos se han creado empresas como Avianca Perú, Viva Perú, Copa Colombia, LAN Colombia, entre otras; las cuales pertenecen a las grandes aerolíneas como Avianca, LAN, Copa y Viva, quienes además han adquirido Aerogal, Aires y Aero República, con miras a ingresar a los diferentes mercados nacionales de Suramérica, dada las restricciones que puedan existir en la propiedad extranjera y el cabotaje (González, s.f).

### 5.2.3 Centroamérica

El nivel de acceso a esta región se reparte, primero, con Panamá (tabla 5-4). Entre Colombia y Panamá opera un grupo de 17 rutas, que respondió a una demanda de 17 millones de pasajeros transportados con una oferta de 24 millones de sillas que corresponde con un porcentaje de ocupación del 74%. Este es un ejercicio bilateral que viene dando respuesta a los requerimientos, a pesar de tener como instrumento un memorando de entendimiento.

El acceso a los operadores de mercado regular de pasajeros es de múltiple designación y, en ese sentido, por Colombia participan 4 aerolíneas y por Panamá, 2. Estas condiciones, acompañadas con un criterio de tarifas provenientes de cada país participante, derivan en precios acordes con las condiciones de cada operador y con la aprobación del país de origen. Asimismo, la oportunidad de libertad de frecuencias en tercera y cuarta libertades con el ánimo de solicitar el número que requiera la demanda de mercado para atender y dar acceso a los destinos de cada país.

El siguiente mercado internacional centroamericano con una alta participación es México, ya que cuenta con nueve rutas, y un factor de ocupación de 79%, dado por un volumen de demanda de ocho millones de pasajeros y una oferta de diez millones de sillas. Esta oferta está autorizada por el criterio de múltiple designación, con lo cual el grupo de empresas regulares es amplio: Colombia tiene 4 aerolíneas y México 3.

Es interesante precisar que entre estos dos países se da un ejercicio bilateral, gracias a ajustes que se realizaron al acuerdo, por medio de un memorando de entendimiento, con un componente tarifario de doble aprobación, restrictivo, porque cada uno tiene el derecho

de aprobar la gama tarifaria para aplicar en cada país, lo que impide que el mercado establezca mejores condiciones de precios. El número de frecuencias es libre para los derechos de tráfico de tres y cuatro libertades.

**Tabla 5-4. Resultados del acceso a los Estados de la región centroamericana**

País	N.º de rutas principales	Sillas ofrecidas	Pasajeros transportados	% de coeficiente de ocupación	Aerolíneas registradas	
					Colombia	Extranjera
Costa Rica	3	2.154.761	1.524.266	71	Avianca	Taca
					SAM	Lacsa
					Aero República	
					Copa Colombia	
El Salvador	5	2.624.185	1.930.947	74	Avianca	Taca
Guatemala	2	144.377	119.156	83	Avianca	Aviateca
México	9	10.598.226	8.407.575	79	Avianca	Aeroméxico
					Copa Colombia	Mexicana de aviación
					LAN Colombia	Interjet
					Fast - Viva Colombia	
Panamá	17	24.205.483	17.878.852	74	Avianca	Copa Airlines
					Aires	Air Panamá
					Copa Colombia	
					Fast - Viva Colombia	
República Dominicana	5	2.439.154	1.943.215	80	Avianca	Sin designación
					Copa Colombia	
					LAN Colombia	

**Fuente:** Elaboración propia, basado en datos suministrados por la Aeronáutica Civil, 2019.

Según la tabla 5-4 el siguiente convenio de importancia lo representa Costa Rica, con un acuerdo de servicio aéreo, cuya múltiple designación permitió la operación de 4 aerolíneas por Colombia y 2 por Costa Rica para el transporte de pasajeros. El factor de ocupación de tres rutas es del 71%, que corresponde a un mercado de 1.5 millones de viajeros.

Otro Estado referente en esta región es El Salvador, ya que su acuerdo permitió el transporte de 1.9 millones de pasajeros y una oferta de 2.6 millones de sillas. El factor de ocupación fue del 74%, pero con un acceso de aerolíneas interesadas en este mercado menor, ya que cada país designa una empresa.

Por otra parte, el factor de ocupación con República Dominicana es de 80% de un mercado de 1.9 millones de pasajeros y una oferta de 2.4 millones de sillas; allí operan 3 aerolíneas colombianas y ninguna designada por el Gobierno dominicano.

Todos estos países tienen en común que su componente tarifario es de país origen para la aprobación de los precios al público y que el número de frecuencias para operar corresponden con las libertades tres y cuatro.

El memorando de entendimiento con Guatemala se resume en la oferta de una aerolínea designada por cada Estado, para 2 rutas, acordes con el volumen de sillas ofertadas y con la demanda de 119.156 pasajeros que requirieron el servicio. El factor de ocupación fue de 83%.

Finalmente, las aerolíneas participantes en esta región comparten condiciones semejantes a Suramérica, en cuanto a la creación de compañías regionales para acceder a mercados domésticos, en virtud de las restricciones de propiedad extranjera o cabotaje.

## **5.2.4 Europa**

Como se observa en la tabla 5-5 en Europa se registran indicadores de ocupación importantes con Colombia. El primero es España dado por 6 rutas, cuyo acuerdo de servicio aéreo permitió la múltiple designación de operadores, que favoreció la mayor competencia en la región, puesto que el país ibérico designó 3 aerolíneas y Colombia participó con una. Este grupo de operadores ofreció 11 millones de sillas y obtuvo una respuesta de 9 millones de pasajeros. El factor de ocupación llegó al 87%. Sin embargo, las frecuencias en este mercado se encuentran limitadas para las actividades entre ambos países.

Los siguientes acuerdos son: Francia con una oferta de 2.1 millones y una demanda de 1.8 millones de pasajeros, lo que significa un porcentaje de ocupación de 86% y un acceso de un operador designado por cada Estado en 3 rutas, con limitaciones en el número de frecuencias por solicitar. Le sigue Alemania, con una ocupación de 84 % ante una oferta de 1.8 millones de sillas y una demanda de 1.5 millones de pasajeros en 2 rutas y un solo operador regular por cada uno.

En la misma tabla 5-5 se registran: Holanda, con una sola aerolínea designada para su operación, a pesar de tener libertad de presentación de acceso de aerolíneas en este mercado. Allí, el ejercicio está dado por 3 rutas, con las cuales se obtuvo un factor de ocupación del 77%, con un volumen de 340.162 pasajeros.

El siguiente mercado es Gran Bretaña, con restricciones en cuanto a su acceso de competencia, ya que es una designación, que en este caso solo presentó interés del lado colombiano con una sola aerolínea, y con un coeficiente de ocupación del 90% para un mercado de 323.102 pasajeros. Este fue el más restrictivo, porque exigió doble aprobación de tarifas para los pasajeros y el número de frecuencias resultó limitado.

**Tabla 5-5. Resultados del acceso a los Estados de la región europea**

País	N.º de rutas principales	Sillas ofrecidas	Pasajeros transportados	% de coeficiente de ocupación	Aerolíneas registradas	
					Colombia	Extranjeras
Alemania	2	1.852.109	1.562.267	84	Avianca	Lufthansa
España	6	11.477.343	9.983.807	87	Avianca	Air Comet
						Air Europa
						Iberia
Francia	3	2.123.062	1.826.995	86	Avianca	Air France
Holanda	3	440.500	340.162	77	Sin designación	KLM
Inglaterra	1	357.067	323.102	90	Avianca	Sin designación
Italia	2	891	309	35	Sin designación	Sin designación
Portugal	2	63.529	33.845	53	Sin designación	TAP Portugal
Turquía	2	139.399	103.310	74	Sin designación	Turkish Airlines

**Fuente:** Elaboración propia, basado en datos suministrados por la Aeronáutica Civil, 2019.

Los resultados de Turquía y Portugal corresponden con las operaciones de 2 rutas por cada acuerdo con Colombia, con 74 % y 53 %, respectivamente, pero con un tamaño de mercado de 103.310 pasajeros con el primero y 33.845 con el segundo. La oferta de aerolíneas por cada acuerdo fue apenas de una empresa designada por los Estados extranjeros y ninguna por Colombia. Acompañada por libertad y país de origen en cuanto a la aprobación de tarifas para la autorización de cada uno, pero con restricciones en el número de frecuencias.

Con Italia se suscribió un instrumento bilateral ajustado con memorando de entendimiento, pero con una sola aerolínea designada para operar por cada uno; sin embargo, ninguno de los dos países presentó la designación entre ambos mercados. En este mercado se restringen las frecuencias y solo hay flexibilidad en cuanto a la aprobación de la banda tarifaria dada por el país de origen. El país extranjero no tiene que autorizarla.

### 5.2.5 Islas del Caribe

La tabla 5-6 ilustra el comportamiento de tres acuerdos, en el que sobresale el firmado con Aruba, ya que tiene un nivel de acceso de múltiple designación de parte de cada Estado; operan cinco aerolíneas designadas por el Gobierno colombiano y dos por el de Aruba. El volumen de rutas fue de tres, con una oferta de 1.5 millones de sillas, una demanda de 1.2 millones de pasajeros y un coeficiente de ocupación del 78%. No existe ninguna restricción en cuanto al número de frecuencias ni la necesidad de autorizar tarifas.

El siguiente acuerdo es Curazao dado con un coeficiente de ocupación de 71%, un mercado de 1.1 millones de sillas y 812 mil pasajeros. Este convenio también tiene la participación de múltiple designación de aerolíneas de Colombia con seis empresas y dos de Curazao. La aprobación de las tarifas es restrictiva en razón a que cada país debe autorizarlas y emplearlas en su jurisdicción. Lo mismo sucede con el número de frecuencias.

**Tabla 5-6. Resultados del acceso a los Estados de las islas del Caribe**

País	N.º de rutas principales	Sillas ofrecidas	Pasajeros transportados	% de coeficiente de ocupación	Aerolíneas registradas	
					Colombia	Extranjeras
Aruba	3	1.561.430	1.212.439	78	Avianca	Inselair Aruba
					SAM	Tiara Airlines
					Aires	
					LAN Colombia	
					Copa Colombia	
Curazao	3	1.137.368	812.012	71	Avianca	Dutch Antilles
					SAM	Insel Air
					Aires	

País	N.º de rutas principales	Sillas ofrecidas	Pasajeros transportados	% de coeficiente de ocupación	Aerolíneas registradas	
					Colombia	Extranjeras
					LAN Colombia	
					Copa Colombia	
					Fast - Viva Colombia	
Cuba	2	947.871	709.923	75	Avianca	Cubana
					Copa Colombia	

**Fuente:** Elaboración propia, basado en datos suministrados por la Aeronáutica Civil, 2019.

Con Cuba se firmó un memorando de entendimiento, que restringe el acceso a 4 empresas por cada parte. Colombia ha usado 2 aerolíneas y Cuba una sola. Las dos rutas que operaron, generaron un volumen de 947 mil sillas para una demanda de 709 mil pasajeros, con un coeficiente de ocupación del 75 %. La autorización de tarifas depende del país de origen, es decir, que no se requiere de una segunda aprobación del Estado extranjero.

## **Capítulo 6. Conclusiones y recomendaciones**

### **6.1 Conclusiones**

El servicio del transporte aéreo internacional es un ejercicio recurrente de acuerdos entre Estados, definidos por una serie de marcos regulatorios que deben garantizar el desarrollo del mercado de transporte, desde sus condiciones operacionales hasta la sostenibilidad económica para la explotación del servicio entre los miembros de estos convenios. A lo largo del tiempo, los pactos han permitido el mejoramiento de las condiciones técnicas y comerciales y han promovido, en consecuencia, el crecimiento de la industria aérea. Las relaciones comerciales entre Estados obligaron a hacer ajustes normativos en esta materia y, por tanto, los derechos de tráfico se fueron ampliando hasta llegar a una novena libertad que busca garantizar la prestación del servicio para el fortalecimiento económico, la conectividad de un territorio para el intercambio de bienes y servicios, y el acceso a mercados de manera más ágil, en comparación con los otros medios de transporte.

Un acuerdo de servicios aéreos se caracteriza básicamente por la participación de los Estados soberanos, que representan a una población y a un territorio, y muestran la capacidad de la relación entre Estados, un atributo importante para la legitimidad en su aplicación. Por lo general, los pactos se suscriben entre dos países, pero pueden firmarse entre más participantes, en la medida en que comercialmente se observa la conveniencia de un acuerdo mayor. También pueden darse por el procedimiento de legalización dentro de la normatividad de un Estado, por dos vías: 1) mecanismos que señala la Constitución y 2) entre las autoridades aeronáuticas. Esto se conoce con el nombre de memorando o acta de entendimiento, un camino más expedito en su aplicación, pero sin la fuerza necesaria que tiene la ratificación de la normativa de cada miembro.

Desde la creación de la OACI, Colombia ha sido un miembro aplicado en la incorporación de cada convenio internacional que ha suscrito. El país tiene su propia normatividad en

materia de tráfico aéreo: se trata del Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) que ratifica los compromisos de cada convenio.

**La conectividad internacional colombiana** se ampara en los acuerdos bilaterales vigentes, que han permitido el intercambio de la prestación de servicio del transporte aéreo con más de 63 países de América, Europa, Asia, África, Medio Oriente y Oceanía. Con la mayoría de ellos existen pactos en torno a terceras y cuartas libertades, en condiciones de autonomía operacional para el tráfico de pasajeros y carga. A partir de la quinta libertad se aplican ciertas restricciones. Sin embargo, los derechos de tráfico han dejado de ser menos prohibitivos en sus condiciones técnicas, y poco a poco se ha facilitado una liberalización en la explotación comercial del tráfico internacional.

A medida que los acuerdos de servicios aéreos se fueron suscribiendo, el mercado colombiano respondió con el crecimiento de rutas internacionales en el tiempo, pasando de 37 a 134 en 2019: los destinos de mayor demanda están en Sur, Centro, Norteamérica, Europa e islas del Caribe. Los países con acuerdos de mayor liberalización en sus condiciones permitieron que la oferta respondiera adecuadamente y que la demanda se beneficiara de una conectividad acorde con el desempeño comercial de los destinos.

El 100% de los Estados miembros en las regiones de Sur y Centroamérica, con los que Colombia tiene acuerdos, presentaron una menor cantidad de restricciones en sus libertades aéreas, logrando durante el periodo de análisis una mejor conectividad para el país, ya que las rutas regularmente operadas entre Estados participantes entre ciudades capitales aumentan el número de sillas ofrecidas sino que amplían la cobertura a ciudades intermedias, como Barranquilla, Cali, Cartagena y Medellín, situación que sobresale en Suramérica a partir de 2012 cuando se firman nuevos acuerdos con Ecuador y Brasil; y en 2018 la entrada de nuevos acuerdos con Argentina, Paraguay, Uruguay y Perú. Y en la región centroamericana, resalta su conectividad con otras ciudades colombianas, como Bucaramanga, Cartagena, Pereira y San Andrés Islas, siendo destinos turísticos como también la preferencia de este tipo de destinos en la región como Punta Cana además de las ciudades capitales como Ciudad de Guatemala, Ciudad de México, Santo Domingo y San José de Costa Rica, comportamiento que se observó a partir de 2011, momento en el cual se empiezan a firmar acuerdos con República Dominicana y posteriormente con los demás Estados participantes de esta región.

Dentro del grupo de regiones sobresale Norteamérica, ya que se suscribe el primer acuerdo de cielos abiertos con los Estados Unidos en 2011, por lo que las ciudades participantes de la conectividad entre ambos Estados crecen a ciudades colombianas como Bucaramanga, Cartagena, Pereira y Santa Marta, además del incremento de operaciones entre ciudades como Bogotá, Cali y Medellín. Y la firma del acuerdo con Canadá en 2017, en donde se demanda el servicio por ciudades turísticas en Colombia como Cartagena y San Andrés Islas.

En cuanto a la región Europea y las Islas del Caribe, no todo los Estados con los que Colombia tiene acuerdos firmados, generaron operaciones de manera rápida, por lo que apenas 8 de los 20 Estados europeos contaron con operaciones, siendo a partir del 2017 el año en que se empiezan a firmar el mayor número de nuevos acuerdos con Bélgica, Grecia, Islandia, Letonia, Luxemburgo, Malta, Polonia, República Checa y Suiza. Las ciudades que fueron beneficiadas en Colombia fueron: Bogotá, Cali y Medellín con rutas a ciudades europeas con Amsterdam, Barcelona, Estambul, Fráncfort, Londres, Lisboa y Madrid. Por el lado de la región de las islas del Caribe, con 8 acuerdos firmados con Estados participantes, pero solo 4 con operaciones, sobre sale su conectividad con las ciudades colombianas de Bogotá y Medellín, en especial a partir de 2008 cuando se empiezan a firmar acuerdos con Curazao y posteriormente con Aruba, Cuba y Antigua y Barbuda.

No obstante, es una constante que los Estados revisen frecuentemente el comportamiento del transporte aéreo, ya que los periodos de ejecución varían y algunos pueden resultar más largos y requerir de ajustes en el tiempo, en cuanto al nivel de restricción que presenten.

Algunas regiones empezaron a ser llamativas para el comercio internacional de Colombia, abriendo espacio al intercambio de oportunidades de tráfico entre países ubicados en África (Cabo Verde, Etiopía, Ghana, Kenia, Seychelles y Zambia), Medio Oriente (Arabia Saudita, Israel, Emiratos Árabes y Kuwait), Asia (Qatar, Singapur, China, Jordania y Corea) y Oceanía (Australia y Nueva Zelanda).

**La competitividad en el transporte internacional y la accesibilidad** de este creció al mismo ritmo de la política aerocomercial de 2012, cuyo objetivo era el incremento en el volumen de acuerdos, que llevó a un relacionamiento bilateral con 33 nuevos Estados de 2009 a 2019, resultando un total de 63 acuerdos, es decir, que el número de convenios para la explotación comercial aérea con Colombia creció en un 90 %. Este aumento demuestra el interés del Estado por aumentar el acceso al país de nuevos actores del transporte, los cuales ofrecen su capacidad de sillas y condiciones comerciales propicias que incentivan la demanda de pasajeros por los destinos que pueden operar, de acuerdo con el instrumento bilateral entre Estados.

El acceso al mercado de las regiones internacionales, acorde a las condiciones comerciales de los acuerdos, estuvieron marcadas en las regiones de Sur, Centro América, Europa y las islas del Caribe, por la participación concentrada en un operador que fue la aerolínea Avianca, la cual participó en la totalidad de los acuerdos en operación por parte del Estado colombiano pero con el pasar del tiempo fueron llegando nuevas compañías como Aires, posteriormente adquirida por el grupo Lan Chile Airlines, Aero República adquirida por el grupo Copa Airlines y Viva Colombia Airlines. Sin embargo, las aerolíneas extranjeras registradas por los Estados participantes y que operaron los destinos con Colombia, también presentaron una alta participación por cada Estado.

El comportamiento del acceso al mercado norteamericano, en especial con los Estados Unidos, con quien se firma el acuerdo de cielos abiertos en 2011, fue la más amplia en cuanto al número de aerolíneas, ya que esta tuvo la participación de 6 aerolíneas extranjeras como American, Delta, Continental la cual posteriormente se fusiona con United, Spirit Airlines y Jet Blue Airlines. Además del mayor número de rutas en un solo país con respecto a todos los países participantes de la presente investigación. A diferencia de Colombia, con 4 aerolíneas registradas: Avianca, Aires, Lan Colombia y Viva Colombia.

El coeficiente de ocupación de pasajeros en las rutas internacionales de las diferentes regiones fue superior al 69%, por lo que el margen de crecimiento de la demanda siempre fue satisfactorio frente a la capacidad que ofrecieron los operadores aéreos registrados en Colombia. Este es un indicador apropiado para evaluar el comportamiento de los mercados ante la implementación de los acuerdos con el país.

Las empresas aéreas registradas en Colombia, en la mayoría de las regiones estuvieron presentes y demostraron que la oferta nacional podría dar respuesta a los pasajeros de origen colombiano hacia los destinos en el exterior. Por esta razón, se gestó la garantía de una regulación que permitiera un incentivo de acceso a los mercados internacionales con los que el país tenía relaciones de transporte aéreo.

## 6.2 Recomendaciones

Que los Estados miembros de la OACI revisen y actualicen los términos de negociación en los acuerdos de servicios aéreos en materia de prestación del servicio y la calidad del producto con servicios integrados (códigos compartidos entre aerolíneas, programa de viajero frecuente y salas comunes), ya que en la medida en que las compañías aéreas tienen más libertad en la comercialización de sus servicios pueden elaborar un diagnóstico más preciso de las nuevas condiciones en las que operan los demandantes del servicio.

Buscar un procedimiento eficiente en la legalización de los acuerdos de servicios aéreos por medio del órgano legislativo (Congreso/parlamento) de cada país, ya que el medio aéreo se caracteriza por la agilidad para activar las operaciones y, de este modo, evitar inconvenientes de reglamentación que permitan acceder a un mercado sin el cumplimiento de requisitos como la aprobación del acuerdo por parte de la legislación de cada país.

Seguir fortaleciendo la homogeneidad de la normatividad operacional aérea internacional, porque de este modo se facilita la entrada de compañías aéreas registradas en los Estados miembros del acuerdo.

Actualizar la política de Estado en materia aerocomercial, para que resulte acorde con la estrategia del sector transporte de ofrecer una mayor y mejor conectividad aérea para que el país ponga en marcha nuevos acuerdos de servicios aéreos con Colombia.

Analizar incentivos que se puedan aplicar a las compañías aéreas en el uso de los acuerdos de servicios aéreos recientemente suscritos, ya que las alternativas de conectividad pueden mejorar la competitividad del Estado colombiano.

Buscar acuerdos de servicios aéreos multilaterales en las diversas regiones internacionales, para que la liberalidad con bloques de otros países contribuya a la eficiencia en el transporte y a mejorar la oferta comercial entre las partes involucradas.

Descentralizar las operaciones aéreas en una mayor cantidad de destinos colombianos, porque esto implica tener una infraestructura aérea fortalecida; se debe mejorar la oferta comercial de destinos que han tenido dificultad en accesibilidad por el medio aéreo.

Coordinar con las compañías aéreas que operan en Colombia la evaluación de prioridades comerciales internacionales en cuanto a la prestación del servicio para facilitar la posibilidad de nuevos mercados que pueden estar por fuera de los actuales acuerdos de servicios aéreos y ajustar los que puedan representar crecimientos operacionales.

Trabajar conjuntamente con las entidades públicas y privadas encargadas del comercio exterior para que se apoyen nuevos acuerdos de servicios aéreos con potencial de crecimiento en la demanda en el tráfico internacional con Colombia.



## Referencias

- Abate, M. (2016). Economic effects of air transport market liberalization in Africa. *Transportation research A: Policy and practice*.
- Abate, M., & Christidis, P. (2020). The impact of air transport market liberalization: Evidence from EU's external aviation policy. *Economics of transportation*.
- Abeyratne, R. (2012). Chapter 1 Territorial sovereignty and flight information. En *Air navigation Law* (págs. 1-18). Quebec: Springer.
- Aerocivil de Colombia. (2020). RAC 1-Cuestiones Preliminares, Disposiciones Iniciales, Definiciones y Abreviaturas. Bogotá.
- Aeronáutica civil de Colombia . (2018). *Nota de estudio: La conectividad aérea en Colombia*. Bogotá.
- Aeronáutica civil de Colombia. (2012). *Acta No. 8 del consejo directivo de aeronáutica civil*. Bogotá.
- Aeronáutica civil de Colombia. (24-25 de Noviembre de 2020). Conclusiones y recomendaciones. Foro impacto del COVID-19 en el transporte aéreo: Nuevos retos y oportunidades en la visión del Plan Estratégico Aeronáutico 2030. <https://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/IMPACTO%20DEL%20COVID19%20EN%20EL%20TRANSPORTE%20AREO/Conclusiones%20y%20Recomendaciones%20Foro%20Final.pdf>.
- Aeronáutica civil de Colombia. (2024). Acuerdos bilaterales vigentes con Colombia. [https://www.aerocivil.gov.co/analitica/Paginas/Acuerdos\\_Bilaterales.aspx](https://www.aerocivil.gov.co/analitica/Paginas/Acuerdos_Bilaterales.aspx).
- Aeronáutica Civil de Colombia. (2024). Estadísticas de las actividades aeronáuticas. Boletines Operacionales. <https://www.aerocivil.gov.co/atencion/estadisticas-de-las-actividades-aeronauticas/boletines-operacionales>.
- Aeronáutica civil de Colombia. (s.f.). Convenios. <https://www.aerocivil.gov.co/normatividad>.

- Análisis de la evolución de las políticas públicas y de regulación en la industria aeroportuaria en Colombia. (2016). *Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal*, 16(26), 7-42.
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo - IATA. (2007). Parochialism in international aviation: The paradox of airline ownership and control. 1-4. Key policy issue, IATA Economics.
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo - IATA. (2020). El valor de la aviación en Colombia. Conectividad y competitividad: cómo maximizar los beneficios económicos del transporte aéreo. <https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2020/10/EM-COL-EE.pdf>.
- Bernardo, V., & Fageda, X. (2017). The effects of the Morocco-European union open skies agreement: A difference in differences analysis. *Transportation Research part E: Logistics and transportation review*.
- Button, K. (2009). The impact of US-EU "open skies" agreement on airline market structures and airlines network. *Journal of air transport management*, 59-71.
- Carvajal, A. F., & Díaz Olariaga, O. (2016). Efectos de la liberalización en la geografía del transporte aéreo en Colombia. *Cuadernos Geográficos* 55 (2), 344-364.
- Comunidad Andina de Naciones. (4 de mayo de 2004). Gaceta oficial del acuerdo de Cartagena. Lima: <https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/Gacetas/Gace1063.pdf>.
- Corte Constitucional. (14 de Septiembre de 2022). Sentencia C-320. Colombia: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/C-320-22.htm>.
- Departamento Nacional de Planeación. (2002). Conpes 3163 : Condiciones de competitividad para la industria del transporte aéreo de pasajeros y carga. Colombia: Consejo Nacional de Política Económica y social.
- Departamento Nacional de Planeación. (2015). Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018. Bogotá: DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. (2019). Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. (2023). Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026. DNP.
- Díaz Olariaga. (2016). Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia. *Revista transporte y territorio*, 122-143.

- Díaz Olariaga, & Malaver, C. (2021). (2021). Impact of airport policies on regional development. Evidence from the Colombian case. *Regional Science Policy & Practice*, 1-26.
- Díaz Olariaga, O. (2016). Análisis de la evolución de las políticas públicas y de regulación en la industria aeroportuaria en Colombia. *Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal*, 16(26), 7-42.
- Díaz Olariaga, O. (2020). Análisis de la contribución de los aeropuertos regionales al desarrollo de la red doméstica de transporte aéreo: Caso de estudio. Medellín, Colombia.
- Dobruszkes, F. (2009). *Does liberalisation of air transport imply increasing competition? Lesson from the european case*. Transport Policy 16.
- Donato, M. (2003). Bilateralismo, multilateralismo y procesos de integración en la negociación de derechos de tráfico. Puntos de vista de la unión europea. Montevideo: Ponencia en las XXIII Jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y espacial.
- Emlinger, C., & Guillin, A. (2023). Cheaper and faster: The role of air service agreements on transportation. *CEP II Working paper*, 3-19.
- Fierro Garzón, J. (24 de mayo de 2015). Principio de reciprocidad en la política aérea . La Republica. <https://www.asuntoslegales.com.co/analisis/jairo-fierro-garzon-2606243/principio-de-reciprocidad-en-la-politica-aerea-2258841>.
- Girón Girón, L. A. (2023). Estimación de demanda de transporte aéreo de pasajeros desde un enfoque de redes para aeropuertos tipo hub: caso Aeropuerto El Dorado Bogotá, Colombia. *Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia*.
- González, A. (s.f). *Estudio sobre el mercado aéreo de transporte de pasajeros en latinoamérica*. CRC América Latina.
- Hernández S, R., Fernández C, C., & Baptista L, M. (2014). *Metodología de la investigación* (Vol. Sexta Edición). México D.F: Mac Graw Hill.
- International Transport Forum - ITF. (2020). Liberalisation of international civil aviation. OECD. <https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2020/10/EM-COL-EE.pdf>.
- Ismaila, D., Warnock Smith, D., & Hubbard, N. (2014). The impact of service air service agreement liberalisation: The case of Nigeria. *Journal of air transport management*, 69-75.
- Kearns, S. (2021). Chapter 1 International air law. En *Fundamentals of international aviation. Second Edition*. London: Routledge.

- Law, C. (2022). Efficiency in Thailand's air transport industry in the era of air liberalisation policies. *Case studies on transport policy*, 1620-1626.
- Maertens, S., & Grimme, W. (2019). Traffic impacts of EU horizontal air service agreements. 21 EURO Working Group on transportation Meeting. 290-297. Braunschweig: German Aerospace center.
- Martínez Ortiz, A., & García Romero, H. (2016). Competitividad en el transporte aéreo en Colombia. Bogotá: Informe final de Fedesarrollo a Fontur.
- Ministerio de Comercio, industria y turismo de Colombia. (Cuarto trimestre de 2019). *Estudios económicos*. Obtenido de Informes económicos: <https://www.mincit.gov.co/estudios-economicos/estadisticas-e-informes/informes-economicos>
- Ministerio de Transporte. (2009). Recomendaciones sobre lineamientos de política aerocomercial internacional de pasajeros y carga. Bogotá, Colombia: Oficina de regulación económica - ORE.
- Ministerio de Transporte de Colombia. (21 de Febrero de 2020). *En 9,1% aumentó el tráfico de pasajeros movilizados vía aérea en 2019*. Obtenido de Publicaciones: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/8143/en-91-aumento-el-trafico-de-pasajeros-movilizados-via-aerea-en-2019/#:~:text=Un%20crecimiento%20del%209%2C1,de%20los%20cuales%20389%20mil>
- Munita Rozas, V. (2020). Análisis de impacto de los acuerdos de servicios aéreos de Chile. Junta de Aeronáutica Civil, Gobierno de Chile.
- Olivera, M., Cabrera, P., Bermúdez, W., & Hernández, A. (2011). El Impacto del transporte aéreo en la economía colombiana y las políticas públicas. Cuadernos de Fedesarrollo No.34.
- Organización de Aviación Civil Internacional - OACI. (2003). Conferencia mundial de transporte aéreo. AT Conf/5-WP/8 Liberalización del acceso a los mercados. Montreal, Canada.
- Organización de Aviación Civil Internacional - OACI. (2003). Modelos de acuerdo de servicios aéreos para una liberalización bilateral, regional o multilateral. Montreal: Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización.
- Organización de Aviación Civil Internacional - OACI. (2004). Acceso básico a los mercados. Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional Doc. 9626.

- Organización de Aviación Civil Internacional - OACI. (2004). Estructura de la reglamentación bilateral. En *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional Doc 9626* (págs. 2.2-1).
- Organización de Aviación Civil Internacional - OACI. (2008). Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional. Documento 9587.
- Organización de Aviación Civil Internacional - OACI. (2013). ATConf/6-WP/28 Nota de estudio: Propuestas para la liberalización del acceso a los mercados. *Conferencia mundial del transporte aéreo*. Montreal.
- Organización de Aviación Civil Internacional - OACI. (2022). A41-WP/322 Nota de estudio: Estudio sobre el impacto de la suscripción de acuerdo de servicios aéreos liberalizados. Asamblea 41- Comisión económica.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (2018). Defining, Measuring and Improving Air Connectivity. 1-68. International Transport Forum. Corporate Partnership Board. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/defining-measuring-improving-air-connectivity.pdf>.
- Oum, T., Zhang, A., & Fu, X. (2009). Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. *Transportation journal*.
- Salazar Gómez, J. C. (2000). El transporte aéreo internacional y la legislación colombiana. *Revista de derecho privado*, 65-98.
- Sequera Duarte, A. (2012). Desarrollo del derecho internacional aeronáutico. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- Stapleton, D., & Pande, V. (2015). Enhancing competitiveness and connectivity: The new US-Mexico air service agreement. *Journal of transportation management*, 7-28.
- Sun, X., Zheng, C., Wandelt, S., & Zhang, A. (2024). Airline competition: A comprehensive review of recent research. *Journal of the Air Transport Research Society*, 1-17.
- Tan, A. (2010). The ASEAN multilateral agreement on air services: En route to open skies? *Journal of Air Transport Management*, 289-294.
- Umaña, M. (1998). Cielos Abiertos para la Competitividad de Centroamérica. Centro latinoamericano de competitividad y desarrollo sostenible del INCAE.
- Vásquez, H., & Vidal, J. (2023). Impacto potencial de un acuerdo de cielos abiertos entre los EEUU y la República Dominicana. *Ciencia, Economía y Negocios*, 55-66.
- Winstanley, P. (1989). Análisis del estado actual de las relaciones aerocomerciales entre los países de la subregión andina. Lima: JUNAC.

## Anexos

### Anexo A. Características de los acuerdos de servicios aéreos de Colombia

A continuación, se presentan las características de acceso al mercado y de las libertades del aire acordadas en el servicio mixto como el de carga exclusiva de los ASA y demás instrumentos bilaterales suscritos con Colombia a 2019, conforme a los datos suministrados por la Aeronáutica Civil, cuya información en detalle referente al término de **condiciones** se puede consultar en la página web de la entidad: [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)

País	Continente/ Región	Tipo de acuerdo	Acceso al mercado				Servicios mixtos de pasajeros, correo y carga			Servicios exclusivos de carga		
			Designación de aerolíneas	Tarifas	N.º de frecuencias/ Capacidad	Rutas	Libertad del aire: 3 y 4	Libertad del aire: 5	Libertad del aire adicionales	Libertad del aire: 3 y 4	Libertad del aire: 5	Libertad del aire adicionales
Alemania	Europa	Acuerdo de servicio aéreo 1968 y comunicaciones 2018	N/D	N/D	N/D	N/D	Condiciones	Condiciones	No pactados	Condiciones	Condiciones	No pactados
Antigua y Barbuda	islas del caribe	Acuerdo de servicio aéreo de 2019	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Antillas y Guyana Francesa	islas del caribe	Acuerdo de 1971. Actualización: 1993	Múltiple designación	Doble aprobación	N/D	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	No pactados	No pactados
Arabia Saudita	Medio Oriente	Acuerdo de servicio aéreo de 2018	Múltiple designación	Libre	Condiciones	Condiciones	Condiciones	No pactados	Condiciones	No pactadas	No pactadas	No pactados
Argentina	Suramérica	Memorando de entendimiento de 2018	N/D	N/D	N/D	N/D	Condiciones	Condiciones	Condiciones	Condiciones	Condiciones	Condiciones
Aruba	islas del caribe	Acuerdo servicio aéreo y Memorando de entendimiento de 2013	Múltiple designación	Libre	Condiciones	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Libre dentro del continente americano	No Pactados
Australia	Oceanía	Acuerdo de servicio aéreo	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados

País	Continente/ Región	Tipo de acuerdo	Acceso al mercado				Servicios mixtos de pasajeros, correo y carga			Servicios exclusivos de carga		
			Designación de aerolíneas	Tarifas	N.º de frecuencias/ Capacidad	Rutas	Libertad del aire: 3 y 4	Libertad del aire: 5	Libertad del aire adicionales	Libertad del aire: 3 y 4	Libertad del aire: 5	Libertad del aire adicionales
Austria	Europa	Memorando de entendimiento de 2014	Múltiple designación	Libre	Condiciones	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	No pactados	No pactados
Bahamas	islas del caribe	Memorando de entendimiento de 2018	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Barbados	islas del caribe	Memorando de entendimiento de 2009. Última revisión: 2010	N/D	N/D	Condiciones	Condiciones	Condiciones	Condiciones	No pactados	Libre	Libre	No pactados
Bélgica	Europa	Memorando de entendimiento de 2019	Múltiple designación	Libre	7 semanales	Libre	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Bolivia	Suramérica	Acuerdo multilateral CAN 2004	Múltiple designación	País de origen	Libre	Libre	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Brasil	Suramérica	Acuerdo de servicio aéreo 1958. Acta 2012	Múltiple designación	Libre	Condiciones	Condiciones	Libre	Libre	No pactados	Libre	Libre	No pactados
Cabo Verde	África	Memorando de entendimiento de 2018	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactadas	Libre	Condiciones	No pactados
Canadá	Norteamérica	Acuerdo de servicio aéreo de 2017	Múltiple designación	País de origen	14 semanales	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Chile	Suramérica	Acuerdo de servicio aéreo de 1993	Múltiple designación	País de origen	Libre	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
China	Asia	Memorando de entendimiento de 2012	Múltiple designación	País de origen	14 semanales	Condiciones	Condiciones	Condiciones	No pactados	Condiciones	Condiciones	No pactados.
Chipre	Europa	Memorando de entendimiento de 2019	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Corea	Asia	Minuta acordada de 2004	N/D	N/D	N/D	N/D	No pactadas	No pactadas	No pactados	Condiciones	No pactados	No pactados
Costa Rica	Centroamérica	Acuerdo servicio aéreo de 2015	Múltiple designación	País de origen	Libre	Libre	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	Sin información
Cuba	islas del caribe	Memorando de entendimiento de 2018	Cuatro (4) empresas para cada parte	País de origen	14 semanales	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Curazao	islas del caribe	Acuerdo de servicio aéreo de 2008	N/D	Doble aprobación	Condiciones	Condiciones	Libre	No pactados	No pactados	Libre	Condiciones	Condiciones
Ecuador	Suramérica	Acuerdo multilateral CAN de 2004 y Acta de 2012	Múltiple designación	País de origen	Libre	Libre	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	Condiciones
El Salvador	Centroamérica	Acuerdo de servicio aéreo de 2012	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	N/D	N/D	Condiciones	N/D
Emiratos Árabes	Medio Oriente	Acuerdo de servicio aéreo de 2012	Múltiple designación	País de origen	Condiciones	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactadas
España	Europa	Acuerdo de servicio aéreo y	Múltiple designación	País de origen	Condiciones	Libre	Libre	No pactados	No pactados	Libre	Libre	No pactados

País	Continente/ Región	Tipo de acuerdo	Acceso al mercado				Servicios mixtos de pasajeros, correo y carga			Servicios exclusivos de carga		
			Designación de aerolíneas	Tarifas	N.º de frecuencias/ Capacidad	Rutas	Libertad del aire: 3 y 4	Libertad del aire: 5	Libertad del aire adicionales	Libertad del aire: 3 y 4	Libertad del aire: 5	Libertad del aire adicionales
		comunicaciones de 2018										
Estados Unidos de América	Norteamérica	Acuerdo de cielos abiertos de 2011	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Libre	No pactados	Libre	Libre	Libre
Estados Unidos Mexicanos	Centroamérica	Acuerdo de servicio aéreo de 1975 Memorando de entendimiento de 2013	Múltiple designación	Doble aprobación	Libre	Libre	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	Condiciones
Etiopía	África	Memorando de entendimiento de 2018	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Francia	Europa	Acuerdo de servicio aéreo de 1953 y Memorando de entendimiento de 2005	Múltiple designación	Doble aprobación	Condiciones	Condiciones	Libre	Condiciones	Condiciones	Condiciones	Condiciones	No pactados
Ghana	África	Memorando de entendimiento de 2019	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No Pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Gran Ducado de Luxemburgo	Europa	Memorando de entendimiento de 2003 y Acuerdo de servicios aéreos de 2017	Múltiple designación	N/D	7 frecuencias semanales	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactadas	Libre	Condiciones	No pactados
Grecia	Europa	Memorando de entendimiento de 2018	N/D	N/D	N/D	N/D	Condiciones	Condiciones	No pactadas	Libre	Condiciones	No pactadas
Guatemala	Centroamérica	Memorando de entendimiento de 2017	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactadas	Libre	Condiciones	
Holanda	Europa	Acuerdo de servicio aéreo de 2014 y Memorando de entendimiento de 2018	Libre	País de origen	Libre	Libre	Libre	No pactados	Condiciones	Libre	Libre	Condiciones
Islandia	Europa	Memorando de entendimiento de 2019	Múltiple designación	País de origen	4 semanales	Libre	Libre	Condiciones	No pactadas	Libre	Condiciones	No pactados
Israel	Medio Oriente	Acuerdo de servicio aéreo de 2013	Múltiple designación	País de origen	14 semanales	Libre	Condiciones	Condiciones	No Pactadas	Libre	Condiciones	No pactados
Italia	Europa	Acuerdo servicio aéreo 1974 y memorando de entendimiento de 2018	Unidesignación	País de origen	2 semanales	Condiciones	Condiciones	Condiciones	No pactadas	Condiciones	Condiciones	No pactados
Jamaica	islas del caribe	Memorando de entendimiento de 2018	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactadas	Libre	Condiciones	No pactados
Jordania	Asia	Memorando de entendimiento de 2014	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No Pactados	Libre	Condiciones	No pactados

País	Continente/ Región	Tipo de acuerdo	Acceso al mercado				Servicios mixtos de pasajeros, correo y carga			Servicios exclusivos de carga		
			Designación de aerolíneas	Tarifas	N.º de frecuencias/ Capacidad	Rutas	Libertad del aire: 3 y 4	Libertad del aire: 5	Libertad del aire adicionales	Libertad del aire: 3 y 4	Libertad del aire: 5	Libertad del aire adicionales
Kenia	África	Memorando de entendimiento de 2018	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactadas	Libre	Condiciones	No pactados
Kuwait	Medio Oriente	Memorando de entendimiento de 2019	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactadas	Libre	Condiciones	No pactados
Letonia	Europa	Memorando de entendimiento de 2019	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactadas	Libre	Condiciones	No pactados
Nueva Zelanda	Oceanía	Minuta 2014. Acuerdo de servicio aéreo de 2017	Múltiple designación	Libre	14 semanales	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactadas	Libre	Condiciones	No pactados
Panamá	Centroamérica	Memorando de entendimiento de 2019	Múltiple designación	País de origen	Libre con derechos de tercera y cuarta libertad	Condiciones	Libre	Condiciones	Sexta libertad	Libre	Libre en el Continente americano	Sexta libertad
Paraguay	Suramérica	Acuerdo de servicio aéreo de 2013	Múltiple designación	País de origen	Libre con derechos de tercera y cuarta libertad	Libre	Libre	Libre	Sexta libertad	Libre	Condiciones	No pactados
Perú	Suramérica	Acuerdo multilateral CAN 2004 y memorando de entendimiento de 2019	N/D	N/D	N/D	Libre	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Portugal	Europa	Acuerdo de servicio aéreo de 2012. Memorando de consultas de 2018	Múltiple designación	Libre	10 semanales	Libre	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Qatar	Asia	Acuerdo de servicio aéreo de 2013 y Memorando de entendimiento de 2019	Múltiple designación	País de origen	Ilimitado	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del norte	Europa	Acuerdo de servicio aéreo de 1947. Última revisión 2010	Unidesignación	Doble aprobación	7 semanales	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Reinos de Dinamarca, Noruega y Suecia	Europa	Acta de 2018	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
República Checa	Europa	Memorando de entendimiento de 2019	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
República de Malta	Europa	Memorando de entendimiento de 2019	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
República de Polonia	Europa	Memorando de entendimiento de 2019	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados

País	Continente/ Región	Tipo de acuerdo	Acceso al mercado				Servicios mixtos de pasajeros, correo y carga			Servicios exclusivos de carga		
			Designación de aerolíneas	Tarifas	N.º de frecuencias/ Capacidad	Rutas	Libertad del aire: 3 y 4	Libertad del aire: 5	Libertad del aire adicionales	Libertad del aire: 3 y 4	Libertad del aire: 5	Libertad del aire adicionales
República Dominicana	Centroamérica	Acuerdo de servicio aéreo de 2011	Múltiple designación	País de origen	Libre	Libre	Libre	Condiciones	Sexta libertad	Libre	Condiciones	Sexta libertad
Seychelles	África	Memorando de entendimiento de 2018	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Singapur	Asia	Acuerdo de servicio aéreo de 2012	Múltiple designación	País de origen	Libre	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Suiza	Europa	Acuerdo de servicio aéreo de 2018	Múltiple designación	Libre	21 semanales	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Surinam	Suramérica	Acta final de 1974	Unidesignación	Doble aprobación	2 semanales	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Turquía	Europa	Acuerdo de servicio aéreo de 2011 y Memorando de entendimiento de 2019	Múltiple designación	País de origen	14 semanales	Condiciones	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados
Uruguay	Suramérica	Acuerdo de servicio aéreo de 1979	Múltiple designación	Libre	Libre	Libre	Libre	Condiciones	Sexta libertad	Libre	Condiciones	Sexta libertad
Venezuela	Suramérica	Acuerdo de cielos abiertos de 1991	Múltiple designación	País de origen	Sin límite	Libre	Libre	Libre	No pactados	Libre	Libre	No pactados
Zambia	África	Memorando de entendimiento de 2019	N/D	N/D	N/D	N/D	Libre	Condiciones	No pactados	Libre	Condiciones	No pactados

## Anexo B. Comportamiento de las principales rutas internacionales con Colombia en sillas ofrecidas y pasajeros a bordo, 2009-2019

(Unidades de miles).

Vigencia		2009	2009	2010	2010	2011	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2018	2018	2019	2019
N.º de rutas	Estado	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX
<b>Norteamérica</b>	<b>Norteamérica</b>	<b>2832</b>	<b>2189</b>	<b>3267</b>	<b>2498</b>	<b>2864</b>	<b>2372</b>	<b>3061</b>	<b>2592</b>	<b>3421</b>	<b>2882</b>	<b>3657</b>	<b>3078</b>	<b>3970</b>	<b>3311</b>	<b>4101</b>	<b>3515</b>	<b>4055</b>	<b>3545</b>	<b>4575</b>	<b>3954</b>	<b>5009</b>	<b>4291</b>
6	Canadá	69	53	73	60	78	64	101	78	97	71	91	74	95	77	101	85	131	106	144	117	219	179
38	Estados Unidos	2611	2020	2882	2228	2763	2292	2930	2491	3324	2812	3566	3004	3875	3234	3926	3369	3923	3438	4431	3838	4790	4112
	Otras	153	116	312	210	23	16	30	24	0	0	0	0	0	0	73	61	1	0	0	0	0	0
<b>Suramérica</b>	<b>Suramérica</b>	<b>2867</b>	<b>1864</b>	<b>2782</b>	<b>1873</b>	<b>3209</b>	<b>2252</b>	<b>3603</b>	<b>2619</b>	<b>3988</b>	<b>3072</b>	<b>3936</b>	<b>3167</b>	<b>4180</b>	<b>3332</b>	<b>4564</b>	<b>3492</b>	<b>4772</b>	<b>3770</b>	<b>4920</b>	<b>4003</b>	<b>5056</b>	<b>4.004</b>
5	Argentina	127	98	161	138	187	152	209	169	217	185	211	177	216	185	264	224	438	366	338	288	368	303
3	Bolivia	0	0	0	0	0	0	0	0	86	58	86	60	86	73	88	75	86	74	98	83	183	137
21	Brasil	346	244	268	216	428	328	460	357	539	423	564	473	574	482	633	559	744	626	834	684	636	533
6	Chile	160	113	184	142	230	179	330	257	345	313	421	364	580	497	690	583	697	610	758	659	800	675
13	Ecuador	499	337	625	406	924	551	859	586	1.049	735	1.016	797	925	721	967	657	945	682	992	783	968	754
1	Paraguay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1
7	Perú	786	478	684	485	640	518	729	562	810	673	967	775	1092	894	1182	951	1185	988	1441	1186	1653	1318
1	Surinam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Uruguay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	42	87	77	16	13
19	Venezuela	597	419	388	266	611	428	788	544	718	512	568	458	544	380	578	356	413	251	372	244	429	270
	Otras	352	176	472	219	189	97	228	143	224	173	103	64	163	100	160	88	209	131	0	0	0	0
<b>Centroamérica</b>	<b>Centroamérica</b>	<b>1946</b>	<b>1277</b>	<b>2152</b>	<b>1473</b>	<b>2529</b>	<b>1835</b>	<b>3125</b>	<b>2217</b>	<b>3721</b>	<b>2615</b>	<b>4442</b>	<b>3210</b>	<b>5099</b>	<b>3669</b>	<b>5162</b>	<b>3992</b>	<b>5458</b>	<b>4264</b>	<b>5699</b>	<b>4591</b>	<b>5795</b>	<b>4566</b>
3	Costa Rica	141	84	134	83	148	105	160	98	170	112	174	122	176	133	184	142	276	204	299	216	293	225
5	El Salvador	0	0	0	0	0	0	0	0	314	204	378	270	394	268	408	298	424	322	360	282	346	288
2	Guatemala	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	54	77	65
1	Honduras	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	México	266	186	351	270	472	362	509	383	686	542	966	747	1302	975	1278	1016	1374	1115	1615	1348	1779	1464
17	Panamá	1173	782	1246	844	1581	1139	1935	1376	2345	1599	2540	1785	2507	1809	2525	2028	2515	1984	2932	2341	2907	2193
5	República Dominicana	50	31	49	35	80	62	119	92	171	136	225	172	273	213	333	247	321	274	425	350	393	331
	Otras	317	194	372	240	248	168	401	267	34	23	158	114	448	272	434	262	549	365	0	0	0	0
<b>Islas del Caribe</b>	<b>Islas del Caribe</b>	<b>203</b>	<b>133</b>	<b>193</b>	<b>131</b>	<b>229</b>	<b>161</b>	<b>275</b>	<b>188</b>	<b>328</b>	<b>231</b>	<b>355</b>	<b>255</b>	<b>391</b>	<b>274</b>	<b>437</b>	<b>311</b>	<b>436</b>	<b>344</b>	<b>577</b>	<b>467</b>	<b>601</b>	<b>479</b>
3	Aruba	90	64	83	63	91	73	106	73	108	84	141	107	153	108	146	121	189	156	238	190	218	172

Vigencia		2009	2009	2010	2010	2011	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2018	2018	2019	2019
N.º de rutas	Estado	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX
3	Curazao	79	48	72	48	96	61	105	70	106	75	110	74	112	74	82	60	91	75	122	99	163	128
1	Barbados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Cuba	19	13	21	13	29	19	51	38	89	64	97	70	112	84	131	91	137	103	130	107	132	108
3	Puerto Rico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87	70	89	71
2	Trinidad y Tobago	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Otras	16	8	17	7	13	9	14	7	25	8	7	4	13	8	78	38	19	10	0	0	0	0
Europa	Europa	948	789	978	835	1220	1027	1207	1045	1266	1083	1316	1140	1618	1363	1866	1616	2069	1785	2269	1977	2509	2203
2	Alemania	0	0	26	18	160	132	170	141	226	177	216	186	211	173	177	151	166	147	185	163	314	277
6	España	677	562	664	573	863	728	844	736	843	739	838	734	971	848	1186	1048	1407	1218	1554	1361	1629	1437
3	Francia	198	165	192	163	197	168	192	169	197	166	190	166	189	162	189	168	186	157	193	165	200	178
3	Holanda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75	53	50	31	47	33	119	97	150	125
2	Hungría	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	Inglaterra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	178	162	179	161
2	Italia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
2	Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	15	40	19	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Turquía	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	21	39	29	39	27	36	26
	Otras	73	61	96	81	0	0	0	0	0	0	49	40	131	108	238	197	224	201	0	0	0	0

## Anexo C. Comportamiento de las aerolíneas en operaciones internacionales con Colombia en sillas ofrecidas y pasajeros a bordo, 2009-2019

(Unidades de miles).

Vigencia	2009	2009	2010	2010	2011	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2018	2018	2019	2019
Aerolínea/ Continente	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX
<b>Norteamérica</b>	<b>2832</b>	<b>2189</b>	<b>3276</b>	<b>2506</b>	<b>2864</b>	<b>2372</b>	<b>3061</b>	<b>2592</b>	<b>3421</b>	<b>2882</b>	<b>3656</b>	<b>3078</b>	<b>3970</b>	<b>3311</b>	<b>4096</b>	<b>3510</b>	<b>4055</b>	<b>3545</b>	<b>4662</b>	<b>4024</b>	<b>5009</b>	<b>4291</b>
Avianca	1269	999	1272	1047	1174	1019	1234	1088	1361	1202	1396	1208	1548	1346	1655	1440	1703	1506	2036	1796	2027	1730
American	598	450	597	443	533	428	583	487	623	496	707	545	744	566	651	533	713	625	865	725	888	786
Delta	209	145	199	147	201	156	193	156	214	171	196	170	204	167	269	228	184	167	199	175	185	165
Spirit Airlines	242	192	350	258	286	241	320	265	301	264	335	288	338	287	342	296	342	296	396	345	678	571
Continental	268	217	281	217	312	238																
United Airlines							249	208	307	256	312	272	314	265	302	269	326	282	343	291	338	287
JetBlue	100	80	107	86	102	90	189	165	358	302	449	379	545	452	487	425	411	369	475	421	481	424
Aires	12	8	329	204	110	87															87	73
LAN Chile	66	45	68	42	69	49																
LAN Colombia							96	75	160	121	171	141	173	143	170	145	83	72	124	100		
Air Canada	69	53	73	60	78	64	101	78	97	71	91	74	95	77	101	85	131	106	141	115	196	162
Fast Colombia													9	7							101	73
Viva Colombia															118	88	101	70	76	52		
Air Transat																			3	1	23	17
Otras							97	71					1	0	0	0	60	51	4	2	5	2
<b>Suramérica</b>	<b>2740</b>	<b>1766</b>	<b>2814</b>	<b>1898</b>	<b>3209</b>	<b>2252</b>	<b>3603</b>	<b>2619</b>	<b>3988</b>	<b>3072</b>	<b>3936</b>	<b>3167</b>	<b>4180</b>	<b>3332</b>	<b>4569</b>	<b>3497</b>	<b>4772</b>	<b>3770</b>	<b>4920</b>	<b>4003</b>	<b>5056</b>	<b>4004</b>
Avianca	1402	1039	1182	919	1247	996	1511	1199	1441	1202	1102	909	1308	1085	1573	1307	1724	1471	1448	1271	1640	1388
LAN Perú	416	177	487	215	332	213	299	209	309	253	392	317	311	255	173	141	251	213	423	352	488	401
Taca	278	161	318	225	332	235	264	201	387	318	531	422	568	463	558	453	382	317	493	411		
SAM	192	149																				
Aero República	117	63																			127	98
VRG Líneas Aéreas	82	39																				
LAN Chile	67	42	87	59	119	86																
LAN Airlines											108	88	302	261	345	297	360	311	384	327		
LAN Colombia							37	21	182	132	280	233	172	139	250	200					397	330
Aerogal	72	35	225	149	470	294	610	441	758	582	705	553	709	573	688	482	797	594	823	667	862	664
Aires	44	30																			0	0
Aerolíneas Argentinas	53	20	57	42	83	55	103	71	116	92	110	84	112	89	122	95	118	88	119	87	116	80



Vigencia	2009	2009	2010	2010	2011	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2018	2018	2019	2019
Aerolínea/ Continente	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX	Sillas	PAX
Aviateca													10	4	19	8						
Turkish Airlines															26	18	39	27	39	27	35	28
Otras			188	129	3	2	1	1							12	8	162	79	52	23	0	0
Islas del Caribe	203	133	203	138	229	161	275	188	328	231	355	255	391	274	437	311	436	344	490	397	601	479
Avianca	85	60	128	97	149	118	197	145	228	179	179	141	179	139	235	180	251	204	204	173	307	246
SAM	63	45																				
Dutch Antilles	20	8																				
Cubana	19	13	20	12	18	11	17	11	18	9	12	6	12	6	13	7						
Aires	16	8																			16	11
Aero República																					83	68
Copa Airlines Colombia			2	1	11	7	12	9	23	14	33	20	27	17	37	18	64	43	59	46		
Fast Colombia																					5	3
Insel Air					22	10	31	17	32	18	38	20	43	25	41	23						
Tiara Air			6	4	8	6	19	7	25	8												
Inselair Aruba													9	4	14	6						
LAN Colombia									3	2	36	24	36	23	38	29	36	29	36	28		
Aerogal											57	43	84	62	59	49	65	56	181	144	189	150
Otras			47	24	21	8					0	0	0	0	0	0	20	11	11	7	1	1
Europa	948	789	978	835	1.220	1.027	1.207	1.045	1.266	1.083	1.316	1.140	1.618	1.363	1.866	1.616	2.069	1.785	2.269	1.977	2.509	2.203
Avianca	397	338	450	388	484	415	509	454	590	531	626	558	807	707	917	826	1.022	907	1.181	1.047	1.254	1.115
Iberia	281	241	310	266	380	312	335	282	253	209	261	215	296	250	341	283	347	296	351	308	406	361
Air France	198	165	192	163	197	168	192	169	197	166	190	166	189	162	189	168	186	157	193	165	200	177
Air Comet	72	45																				
Lufthansa			26	18	160	132	170	141	226	177	216	186	211	173	177	151	166	147	170	149	192	171
KLM													75	53	100	75	93	76	119	97	150	125
TAP Portugal											23	15	40	19								
Air Europa															107	89	216	174	216	182	270	227
Turkish Airlines															26	21	39	29	39	27	36	26
Otras							0	0							10	4			0	0	1	1
Total	8670	6154	9480	6883	10050	7648	11271	8661	12724	9882	13705	10850	15258	11950	16129	12926	16790	13708	18040	14992	18970	15544