

QUIEBRA DE COMPAÑÍAS AEREAS

ALVARO SEQUERA DUARTE
ANALISTA INTERNACIONAL AERONAUTICO



SANTA FE DE BOGOTA
2018

QUIEBRAS EN LA INDUSTRIA AEREA

ANALISIS EN GENERAL

El objetivo principal del presente trabajo pretende realizar una revisión de los Tratados, Textos, Investigación y Experiencias sobre los costos de una Empresa de Aviación y gestión en el transporte aéreo desde la óptica de la experticia real de nuestra actividad aeronáutica, en especial para los Alumnos de Especialización en Administración Aeronautica y Espacial de la Facultad de Ciencias Económicas, de la Universidad Militar Nueva Granada de Colombia, para beneficio del conocimiento detallado de los innumerables problemas de carácter jurídico, técnico, operacional y de mantenimiento e ingeniería junto a la administración de recursos humanos de la aviación del siglo XXI. Para ello, se han identificado los artículos que estudian el sector aéreo, se ha determinado su evolución cronológica desde 1997 hasta 2010, se han revisado y clasificado dichos artículos, profundizando en aquéllos que se centran en el ámbito de los valores relacionados con el transporte aéreo y, en especial, de los costos laborales de las aerolíneas. El análisis de los documentos se ha realizado a partir de las publicaciones sobre transporte aéreo contenidas en la base de datos ISI Web of Knowledge. El hecho de que las publicaciones en dicho sector se hayan incrementado considerablemente en la última década aumenta el interés por esta investigación. La revisión de la literatura sobre los valores en el transporte aéreo muestra que las temáticas más abordadas son la gestión, la competitividad y las cuestiones medioambientales.

Ante todo, es mi deseo iniciar este Estudio, con los antecedentes de la Industria Aeronáutica, en especial en la operación de una Aerolínea, como es el caso de Aerocondor Airlines, pero simultáneamente haciendo un repaso de los antecedentes de otras Empresas de Aviación y de toda la Industria aeronáutica del Universo.

Mi experiencia como Aviador y Abogado especializado en Derecho Aeronáutico y Espacial y conector del manejo de esta Industria, como docente de varias Universidades, me permiten

efectuar un experticio de los posibles errores fundamentales que se comenten, por lo cual se inicia el proceso de quiebra y liquidación de las Aerolíneas, para lo cual he investigado y compilado estudios de personajes que han editado trabajos sobre el particular, como *RIGAS DOGANIS*, *BRAD WILLIAMS*, *BIJAN VASIGH*, *KEN FLEMING*, *THOMAS TACKER*, *JACK ROBINSON*,

THOMAS PETZINGER, DIANA GARZON NIÑO, Costos del Transporte Aéreo y otros más. Se ha tomado información de los cuadros estadísticos de OAG, ALTA, IATA, Aerocivil, Fedesarrollo, Reportes de aviación y muchos más, con el fin de enriquecer este estudio académico.

El ordenamiento jurídico colombiano desde hace algún tiempo, estableció un régimen de insolvencia empresarial, regulado en la Ley 1116 de (2006) cuya finalidad es “la protección del crédito y la recuperación y conservación de la empresa como unidad de explotación económica y fuente generadora de empleo, a través de los procesos de reorganización y de Liquidación judicial, siempre bajo el criterio de agregación de valor”

Este estudio tiene como objetivo, determinar si en efecto la evolución normativa de los procesos de insolvencia, han permitido la construcción del actual régimen, esto es, la Ley 1116 de (2006) a la cual se le atribuye haber recogido lo mejor de cada norma, en especial de la Ley 222 de (1995) y de la (Ley 550 de 1999). Además de determinar, si los requisitos y condiciones establecidos en la ley, son plausibles de cumplir por parte de sus destinatarios, así como de evidenciar, si en efecto este mecanismo es una solución definitiva para los sujetos de aplicación, ya que ha sido presentado como una alternativa para frenar, de alguna manera, la crisis a la cual muchos empresarios se ven abocados, en especial en el ámbito aeronáutico del país.

En tal sentido, la estructura de este artículo expone, los antecedentes que dieron lugar a la evolución normativa, así como las funciones del Juez del concurso, y señala las principales innovaciones que se presentaron, con ocasión de la expedición de la Ley 1116 de (2006) su finalidad, supuestos de admisión y requisitos, con lo cual es posible establecer, si esta ley cumple con el propósito planteado por el régimen de insolvencia.

La respuesta a todo lo planteado con anterioridad, se proporciona en las conclusiones del presente artículo, las cuales dan cuenta, que si bien la Ley 1116 de (2006) cumple con la finalidad propuesta, también debe tenerse en cuenta que la ley no ha sido sometida a condiciones de crisis económica, que puedan llevar a determinar su efectividad y eficacia, pues dentro de los antecedentes, se evidencia que la evolución del régimen, se ha dado en parte, por las situaciones de crisis a las que se ha visto sometida la economía del país.

El régimen de insolvencia ha sido parte del ordenamiento jurídico colombiano desde hace ya varias décadas, por lo que el tiempo transcurrido, ha permitido compilar sobre el tema en cuestión, opiniones y posturas a favor y en contra de la norma, pero que, sin lugar a dudas, han llevado a la construcción y mejora de un régimen de insolvencia, que en la actualidad es necesario para el desarrollo del sistema económico colombiano.

LOS PROCESOS DE LIQUIDACIÓN EN COLOMBIA

ETAPA PRELIMINAR (1940-1969) En desarrollo de esta etapa se expidió el Decreto 750 de 1940, cuyo contenido normativo estipulaba el régimen de quiebra. En este decreto, el comerciante era considerado en quiebra, solo por el hecho de incurrir en mora en el pago de sus obligaciones, exigiendo que el comerciante pusiera en conocimiento del Juez su estado de insolvencia, so pena

de presumir su mala fe comercial e incluso iniciar en su contra un proceso penal. Sin embargo, a pesar de la severidad del decreto, este daba la posibilidad de llegar a un arreglo amigable con los acreedores, siendo denominado concordato resolutivo, constituyéndose en el primer antecedente del concordato tal como se destaca.

No obstante, ser un mecanismo liquidatorio, el Decreto permitía que el síndico o los acreedores que representaran más del 51% del pasivo, solicitaran al Juez la convocatoria de una reunión general para buscar convenios amigables. Si más de la mitad de los acreedores presentes votaba favorablemente esos acuerdos y estos acreedores representaban el 80% del pasivo, se podía celebrar un concordato - el denominado concordato resolutivo que exigía la aprobación del juez y cuyos términos eran de obligatorio cumplimiento para el deudor y los titulares de los créditos, tal como ha sucedido inveteradamente en el caso de la quiebra de Aerocondor Airlines, la cual cumple este año 38 años de espera judicial.

ETAPA DE INTERVENCIÓN (1969-1990) Denominada de tal manera, por la intervención del Estado en la economía y por la creciente generación de empresas estatales y de economía mixta en el país. En esta etapa, la Corte Suprema de Justicia con el fallo del 29 de Mayo de 1969, declaró la inexecutable del Decreto 750 de 1940, argumentando, que el gobierno había excedido las facultades otorgadas por el legislador para expedirlo, fallo que se produjo luego de 29 años de vigencia del Decreto 750 de 1940, tiempo en el cual, el deudor no tuvo un mecanismo idóneo ante el cual acudir, pues como lo refieren los doctrinantes de la norma, que en esencia buscaba, “dar seguridad al crédito, severidad en el castigo del fraude y celeridad en la liquidación de los patrimonios en bancarrota dejando sin protección al deudor pues solo se presumía su mala fe.

Con la inexecutable del Decreto 750 de 1940, era apremiante expedir una nueva regulación, surgiendo el Decreto 2264 de 1969, el cual expuso dos nuevos mecanismos para la época, presentados con el nombre de concordato preventivo potestativo y concordato preventivo obligatorio, los cuales según se presentan como mecanismos claramente recuperatorios de la empresa.

El Decreto 2264 de 1969, tuvo una corta vigencia, pues según Sotomonte, entre los años 1982 y 1986, el sistema económico colombiano, sufre una fuerte crisis, situación que volcó los ojos sobre el Decreto 2264 de 1969, revelando que no era tan efectivo ni eficiente para llevar la carga que generaba la crisis económica empresarial, y que adicionalmente no facilitaba que los comerciantes salieran victoriosos de tal situación.

Por lo anterior, el Decreto 2264 de 1969 fue derogado, por el Decreto 410 de 1971 a través del cual se promulgó el Código del Comercio de 1971, el cual continuó regulando el concordato preventivo potestativo y obligatorio, con unas modificaciones de tipo sustancial frente a sus condiciones y requisitos. No obstante, tal como lo menciona Sotomonte, “esta reglamentación presentó enormes deficiencias lo que llevó a la elaboración de una diversidad de proyectos que buscaban su reforma”, coincidiendo, además, con la etapa de gestación de la Constitución Política de Colombia de (1991) lo que conllevó a nuevas reformas, que dieron como resultado la expedición del Decreto 350 de 1989, el cual se preocupa por primera vez, en la protección del empresario restando protagonismo a los acreedores.

ETAPA DE APERTURA HACIA EL FUTURO (1990) Inicia con la promulgación de la Constitución Política de Colombia, y con el ajuste que tiene el ordenamiento jurídico, a los principios de la nueva constitución, expidiéndose así la Ley 222 de 1995. Frente a esta norma, Rodríguez (2007) hace las siguientes apreciaciones:

Dentro de esta perspectiva histórica, la Ley 222 de 1995 constituye el paso final del proceso de sustitución gradual de la figura de la quiebra por mecanismos menos drásticos, como el de los procedimientos concursales. En efecto, sustituyó toda la normatividad concordataria establecida por el Decreto 350 de 1989 y las reglas del estatuto procesal civil en cuanto a concurso de acreedores.

En efecto, la Ley 222 (1995) introdujo grandes cambios en lo concerniente a los procesos concursales, pues unifica el concordato potestativo y obligatorio en un solo trámite, denominado concordato o acuerdo de recuperación de los negocios del deudor, cuyo fin, es la recuperación y conservación de la empresa como unidad de explotación económica y fuente generadora de empleo. Además contemplaba el trámite de liquidación obligatoria, figura que reemplaza la quiebra, y que busca satisfacer el pago de obligaciones, con los bienes que estén en cabeza del deudor.

Por lo anteriormente expuesto, es importante resaltar a Ley 222 de (1995) como una norma cuyos aportes constituyeron un gran avance del derecho concursal.

Para el año 1998, Colombia de nuevo atraviesa una crisis económica, que dejó en evidencia que la Ley 222 de (1995) a pesar de los grandes aportes, se quedaba corta, para atender la gran cantidad de sociedades en insolvencia, siendo indispensable la expedición de un nuevo régimen de insolvencia, que estableciera un procedimiento ágil para reaccionar a la coyuntural crisis económica. Surge así, la Ley 550 de (1999) la cual, suspende lo relativo al concordato establecido en la Ley 222 de (1995) reemplazándolo temporalmente por el acuerdo de reestructuración, el cual fue planteado de manera exclusiva, para aliviar la crisis económica, con una vigencia transitoria de 5 años, esto es, hasta el 31 de diciembre de 2004, los cuales terminaron prorrogándose por 2 años más para el sector privado. Esta norma sigue vigente exclusivamente para los entes territoriales, que requieren de un trámite de insolvencia por su alto nivel de endeudamiento.

Es importante resaltar que la Ley 550 de (1999) ha sobresalido como la norma más efectiva en la historia en los procesos de insolvencia, precisamente por la agilidad de su trámite, tal como lo afirma quien atribuye a la norma un indiscutible éxito en términos de empresas recuperadas.

Vencido el término de vigencia de la Ley 550 de (1999) aparece en el escenario concursal la Ley 1116 de (2006) régimen vigente actualmente y sobre el cual se basa el presente Estudio.

Con ocasión de la entrada en vigencia de la Ley 1116 de (2006) las personas naturales no comerciantes, quedaron sin régimen de insolvencia aplicable, debido a que la Ley 1116 de (2006) en su artículo 3 numeral 8, de manera expresa los excluyó. Por lo que la Corte Constitucional a través de sentencia C 699-07, exhortó al Congreso de la República para que expidiera un régimen aplicable a las personas naturales no comerciantes, expidiéndose así la Ley 1380 de (2010) declarada inexecutable a través de la sentencia C-685-11, por habersele encontrado vicios de procedimiento, dejando sin protección a las personas naturales no comerciantes, hasta la

expedición del Código General del Proceso Ley 1564 de (2012) en la cual se incluye el procedimiento de negociación de deudas, aplicable a personas naturales no comerciantes.

LA ECONOMÍA EN EL TRANSPORTE AEREO

El transporte aéreo es uno de los servicios más importantes de la economía colombiana. En primer lugar, debido a la topografía del país que dificulta la operación de otro tipo de transporte, facilita la integración y la conectividad. Es esencial para conectar y llegar a algunas de las regiones más apartadas. En segundo lugar, permite la conexión con la economía mundial, hecho que resulta imperativo dada la dinámica de la globalización en el mundo. En este sentido, el Estado considera el transporte aéreo un servicio público esencial, lo cual pone de manifiesto su papel como un factor vital para el desarrollo económico nacional. En los años recientes su crecimiento en Colombia se ha acelerado. En el período entre la apertura económica de 1990 y el año anterior a la crisis económica de 1999, el PIB del transporte aéreo creció a una tasa anual promedio de 2,7% en términos reales, y se desaceleró a 1,3% en el período de la crisis (1999-2002). Sin embargo, entre 2003 y 2009 el crecimiento fue de 4,1%. Esta evolución es similar a la de la economía nacional (medida a través del PIB), lo cual sugiere que, en parte, la demanda por transporte aéreo aumenta con el crecimiento de la economía. Por su parte, la evolución del tráfico de pasajeros en transporte aéreo muestra un crecimiento más alto, con un 8% anual promedio entre 2002 y 2010, y con un 10,1% si se mide la evolución de pasajeros internacionales. El tráfico de pasajeros, comparado con el de carga, representa el 82% de la actividad del sector. Esta evolución ha situado al transporte aéreo colombiano en un puesto importante en el mundo. Entre 101 países, el transporte aéreo colombiano ocupó en el 2009 el puesto 38 en pasajeros-kilómetro transportados, y el puesto 22 en toneladas-kilómetro, mientras que en comparación con países de la región Colombia ocupó el cuarto y tercer lugar respectivamente.

El crecimiento del tráfico aéreo ha sido acompañado desde la década de los 90 por una política pública de liberalización del espacio aéreo en los mercados interno y externo, y por el re-direccionamiento de la inversión pública hacia la modernización y actualización del espacio aéreo, concesionando los aeropuertos de mayor tráfico en el país. En efecto, desde la apertura económica de 1991 Colombia pasó de una regulación que hacía restrictivo el acceso al mercado a un esquema de libertad vigilada. Fue así como en lo local en los últimos veinte años, después de tener una aerolínea nacional se permitió la entrada al mercado de nuevos participantes con capital nacional-Aces y Aero república (hoy Copa Airlines Colombia)-, hasta llegar al modelo en el que vía distintas formas de reorganización empresarial se cuenta en el mercado con importante participación de capital extranjero. A nivel internacional la liberalización se llevó a cabo a través de la celebración de un Acuerdo Multilateral con los países de la Comunidad Andina de Naciones, varios Acuerdos Bilaterales, así como la decisión más reciente de celebrar lo que se denomina Acuerdos de Cielos Abiertos. Por su parte, la primera generación de concesiones aeroportuarias se implementó en la mitad de la década de los 90, y a partir de ese momento se han desarrollado otras dos generaciones. Estas políticas se han complementado con algunas institucionales. En el año 2000, por ejemplo, se

definió la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte con el objetivo de velar en el transporte aéreo por el cumplimiento de las disposiciones relativas a la construcción, rehabilitación, operación, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura. Adicionalmente, en la década de los 90 se modificó la estructura de la Aeronáutica Civil y pasó de ser un Departamento Administrativo a una Unidad Administrativa Especial dependiendo del Ministerio de Transporte preservando su función como autoridad aeronáutica, con competencia para regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo, así como reglamentar y supervisar la infraestructura aeroportuaria del país y administrar directa o indirectamente los aeropuertos de su propiedad y los de propiedad de la Nación. En el año 2004 se re-estructuró la entidad con la expedición del Decreto 260 y 261 del 28/01/04 (*ver Tratado de Derecho Aeronáutico de mi autoría página 243, Editorial El Profesional Bogotá.*)

Su cambio principal fue fortalecer los aspectos relacionados con las concesiones y descentralización aeroportuaria. Sin embargo, el impacto del transporte aéreo en la economía colombiana no ha sido cuantificado en detalle. Tampoco se ha hecho una evaluación de las políticas públicas que lo afectan. Este es el objetivo de este estudio. En la segunda sección el estudio cuantifica el impacto directo que tiene la operación del sector en la actividad económica del país, y los impactos indirectos e inducidos que genera a través de su interacción con los demás sectores de la economía nacional, los hogares y el Gobierno. En la tercera sección describe la evolución de las políticas públicas e identifica cuales han afectado la dinámica del sector. A partir de ese análisis, la última parte concluye con algunas recomendaciones de política en cinco frentes: i) el desarrollo de la infraestructura del sector, teniendo en cuenta las experiencias en materia de concesiones y la obsolescencia de los equipos y en general, de la tecnología del sistema de espacio aéreo, ii) la tendencia de la inversión pública y privada en el sector, iii) las políticas de acceso al mercado, iv) la determinación del precio del combustible para aeronaves y v) la institucionalidad del sector y sus autoridades. El principal resultado del estudio muestra que, frente al crecimiento del transporte aéreo y su impacto en la economía colombiana, las políticas públicas, especialmente las relacionadas con la infraestructura, no han respondido de manera adecuada para cerrar los cuellos de botella e incentivar el desarrollo del sector frente al aumento de la demanda. Por el lado de las concesiones, a pesar de que a través de las tres generaciones se han recogido importantes lecciones, especialmente frente a los costos asumidos por el Estado y la planeación de los terminales, los atrasos en la concesión del aeropuerto El Dorado y los costos asociados, especialmente para los usuarios, muestran que aún es necesario revisar su diseño. Por su parte, la inversión pública ha disminuido, y el rezago en la infraestructura del espacio aéreo no se ha cerrado.

En efecto, la participación del PIB de transporte aéreo en el nacional ha sido casi constante durante las últimas dos décadas, con un promedio de 0,5%. Adicionalmente, los encadenamientos del sector con otros sectores de la economía muestran un impacto importante. Por ejemplo, para su operación, en el 20072 el sector jalonó a sus proveedores comprando insumos por \$4,2 billones de pesos. De éstos, \$1,4 billones, es decir el 34%, se destinó a compra de combustible, y el restante 66% (\$ 2,7 billones de pesos) se destinó a la compra de otros insumos. Si a este jalonamiento de los proveedores directos se suma el que éstos hacen a sus propios proveedores para producir los insumos que el transporte aéreo demanda, y los recursos que se devuelven a la economía a través del consumo de los hogares y el gobierno, el estudio muestra que, por cada peso en consumo

intermedio gastado dentro del sector, en la economía colombiana se gastan \$11 mil pesos más. El mismo ejercicio en otras variables macroeconómicas muestra que en los denominados encadenamientos "hacia atrás", por cada peso que el sector genera en valor agregado se generan \$3,6 pesos más en la economía colombiana; por cada peso de pago a los asalariados en el sector en la economía se pagan \$3 pesos más; por cada peso de pago al capital \$4,7 pesos más, y por cada peso que el sector paga en impuestos a la producción el Estado recauda \$3,2 pesos más. El mismo ejercicio "hacia adelante" muestra que el servicio de transporte aéreo es esencial para el desarrollo de otros sectores como el turismo y las flores. De manera más agregada, el transporte aéreo presta un servicio a una gran variedad de sectores, inclusive más grandes que el turismo. Por ejemplo, el 30% de las ventas del sector se hacen al sector comercio, el cual incluye una gran cantidad de sub-sectores. En suma, los resultados del estudio muestran que el transporte aéreo jalona varios sectores de la economía colombiana y particularmente, en algunos casos de estudio relevantes, es el principal facilitador de su desarrollo.

Ahora bien, dados estos impactos, las políticas públicas del sector no muestran un efecto generalizado importante en el sector, con algunas excepciones. Ejercicios econométricos de mediano plazo (i.e. 1971-2010) que buscan estimar el impacto de dos de las políticas determinantes de la competitividad del sector -infraestructura y acceso a mercados- sobre el PIB de transporte aéreo, y sobre el tráfico total, nacional e internacional de pasajeros y de carga, no muestran un efecto significativo sistemático. La inversión pública no afecta la evolución del transporte aéreo en Colombia medido por las tres variables (i.e. PIB, pasajeros y carga). Las concesiones afectan positivamente el PIB del transporte aéreo, especialmente a través de un efecto positivo y significativo sobre el transporte de pasajeros internacionales, inclusive descontando el efecto del crecimiento del PIB nacional. Sin embargo, no afectan el transporte de carga total, nacional o internacional, ni el transporte de pasajeros nacionales. Entre las políticas de liberalización, la apertura de 1991 afecta positivamente el transporte de pasajeros y de carga nacionales, y los acuerdos bilaterales afectan positivamente el transporte de pasajeros internacionales y el PIB del sector, mientras que el acuerdo de cielos abiertos con Venezuela de 1991, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), Chile y Panamá afectan positivamente el transporte de carga internacional. Sin embargo, no se encuentra un efecto sistemático de todas las políticas del sector sobre su evolución. Adicionalmente, el estudio muestra que, comparado con los precios internacionales, las aerolíneas pagan un costo más alto para el combustible de aeronaves. Este costo alcanzó en el 2010 \$138 mil millones de pesos, equivalentes a un 8,4% más del pago de combustible.

Aquí medimos el impacto del transporte aéreo en la economía colombiana. Dimensiona el sector y en esa medida mide su contribución directa a la economía. Ahora bien, para que el sector desarrolle su actividad requiere del consumo de bienes y servicios de otros sectores y éstos, a su vez, como consecuencia de dicha demanda, generan actividad económica, empleo e impuestos por concepto de esa demanda. De otro lado, la prestación de servicios de transporte aéreo genera actividad, empleo e inversión en aquellos sectores que demandan esos servicios para poder llevar a cabo su actividad. Esto se conoce como encadenamientos hacia atrás y hacia adelante, respectivamente. Por esto, para medir el impacto total del sector en la economía, la segunda parte de esta sección mide los encadenamientos hacia adelante y hacia atrás del sector, y cuantifica el

impacto total en la economía colombiana para diferentes variables macroeconómicas (i.e. consumo intermedio, valor agregado, pago a los factores capital y trabajo, impuestos e inversión). 1. Dimensión del transporte aéreo colombiano

El transporte aéreo colombiano ocupa un lugar importante en el mundo. Las cifras internacionales muestran que en tráfico de pasajeros Colombia ocupó en el 2009 el puesto 38 dentro de 101 países, con un total de 14.534 pasajeros-kilómetro movilizados. Comparado con países de la región, Colombia se ubicó en cuarto lugar con un 8% del total de pasajeros-kilómetros movilizados, y con niveles cercanos a los registrados por Chile. Respecto al transporte aéreo de carga, Colombia ocupa un lugar aún más destacado. En el 2009 el transporte de carga fue de 1.043 toneladas kilómetro ubicando a Colombia en el puesto 22 entre 101 países del mundo, y en el tercer puesto comparando

con los países de la región, por encima de Brasil y Chile, y con una participación de 21% en el transporte total de la carga en la Región.

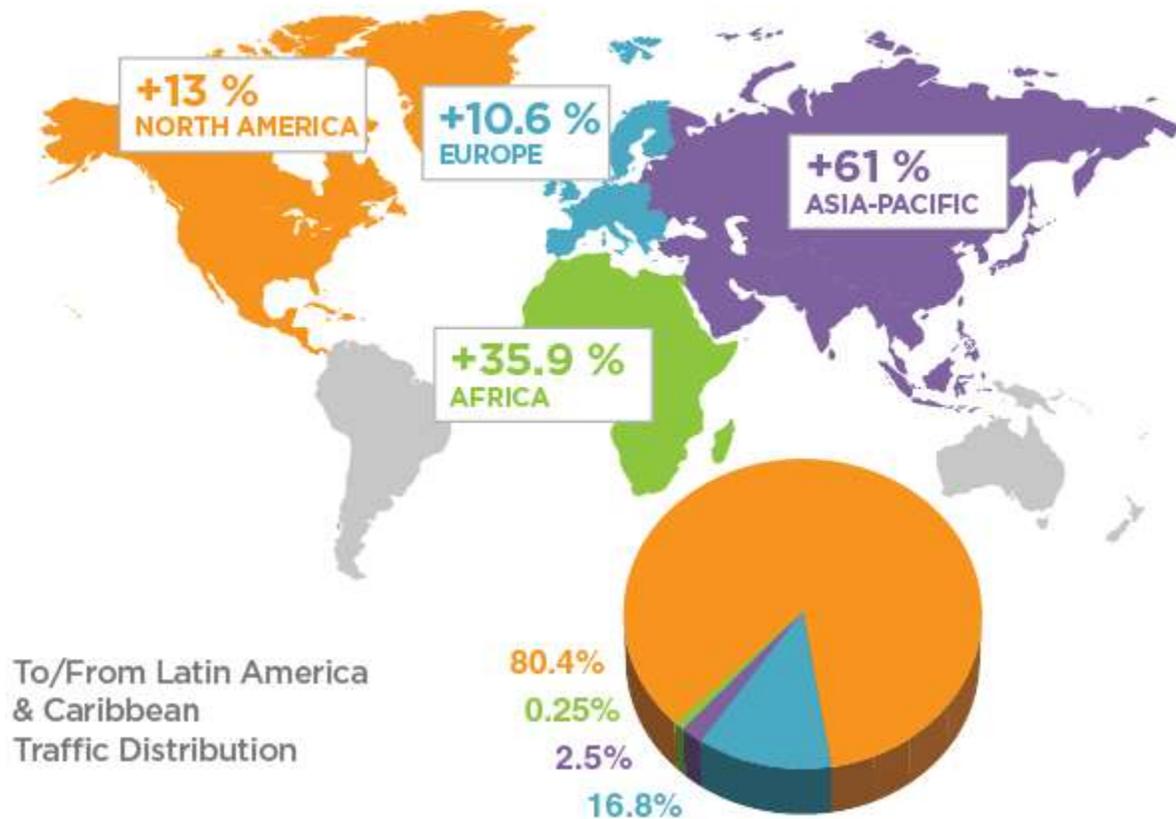
El siguiente cuadro de OAG, muestra el movimiento aéreo de la región Latinoamericana, con datos de noviembre del 2017.

Compilado por A. Sequera Duarte 2018.

	November			Year to date		
	2017	2016	Change	2017	2016	Change
Passengers	20,643,783	19,771,463	4.4%	227,803,531	216,225,286	5.4%
Intra-LatAm*	18,594,778	17,971,096	3.5%	206,021,740	196,411,425	4.9%
Extra-LatAm	2,049,005	1,800,367	13.8%	21,781,791	19,813,861	9.9%
RPK (millions)	33,182.7	31,100.2	6.7%	341,637.0	315,816.0	8.2%
Intra-LatAm*	23,929.1	22,843.3	4.8%	239,002.8	223,162.6	7.1%
Extra-LatAm	9,253.6	8,256.9	12.1%	102,634.3	92,653.4	10.8%
ASK (millions)	40,154.1	37,999.6	5.7%	413,149.5	389,797.1	6.0%
Intra-LatAm*	28,895.8	28,147.7	2.7%	291,978.2	280,129.7	4.2%
Extra-LatAm	11,258.3	9,851.9	14.3%	121,171.3	109,667.4	10.5%
PLF	82.6%	81.8%	0.8 pts.	82.7%	81.0%	1.7 pts.
Intra-LatAm*	82.8%	81.2%	1.7 pts.	81.9%	79.7%	2.2 pts.
Extra-LatAm	82.2%	83.8%	-1.6 pts.	84.7%	84.5%	0.2 pts.
FTK (thousands)	434,371	428,240	1.4%	4,240,396	4,178,895	1.5%
Intra-LatAm*	130,347	137,592	-5.3%	1,386,620	1,320,256	5.0%
Extra-LatAm	304,024	290,648	4.6%	2,853,776	2,858,639	-0.2%

Table 1

*Domestic and International



Cuadro tomado de OAG con distribución porcentual del Tráfico Aéreo de nov. 2017.

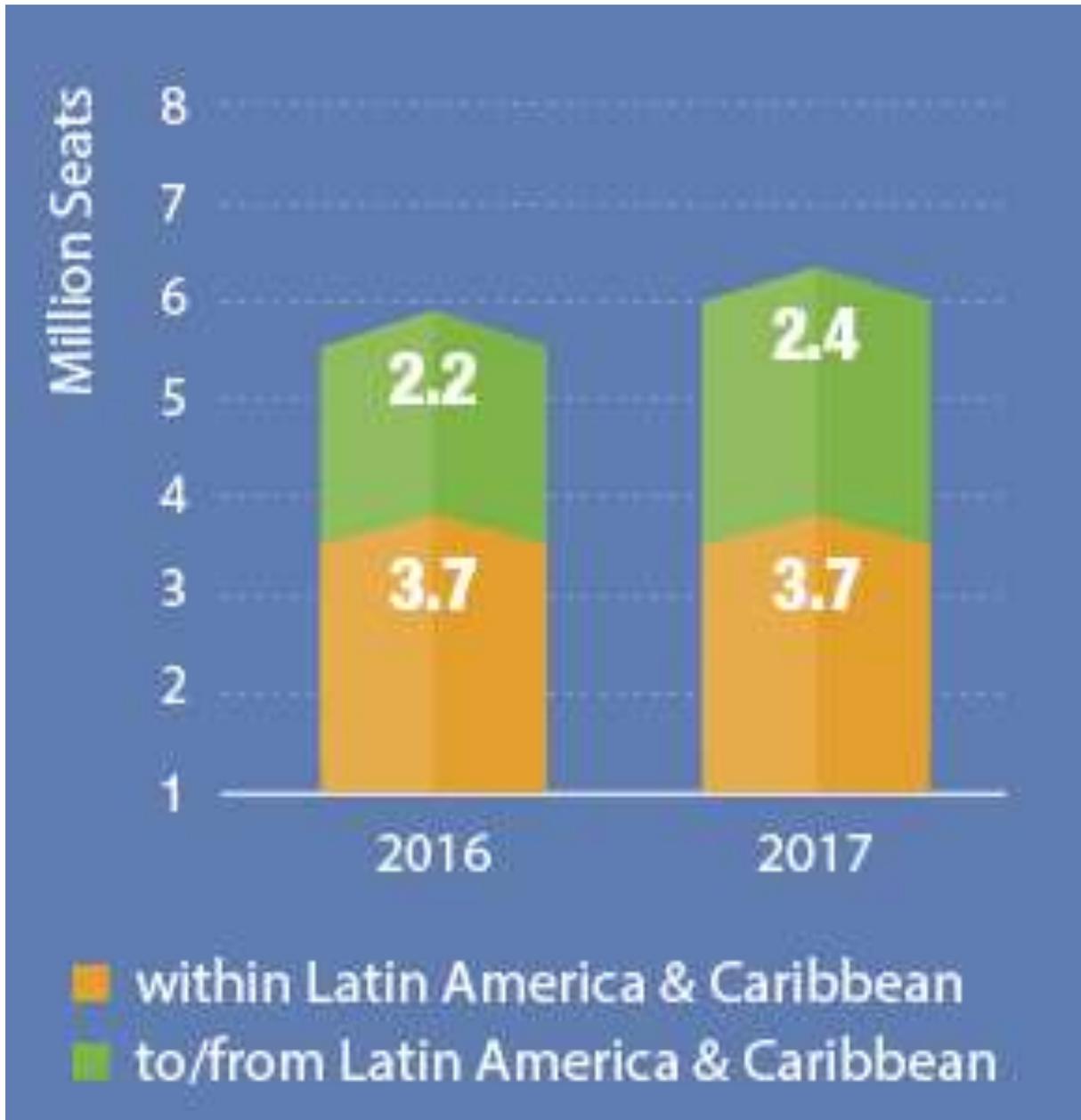
Compilado por A. Sequera Duarte 2018.

Colombia es seguida por México, al cual supera de manera importante por más de 12 puntos porcentuales. Este posicionamiento del transporte aéreo colombiano en el mundo se ve reflejado en su evolución en la economía del país. Durante las últimas dos décadas el Producto Interno Bruto (PIB) del sector transporte aéreo ha evolucionado de manera positiva y creciente, con un pico máximo en el año 2008 cuando registró \$1,39 billones de pesos constantes de 2000. Los crecimientos más altos se dieron en los años 1994 con una tasa de 8,1%, en 1997 con una tasa de 12,7% y en el año 2006 con una tasa de 15,7%. Su participación en el PIB nacional entre los años 1990 y 2009 se ha mantenido casi constante en un promedio anual de 0.5%, lo cual muestra que la demanda de transporte aéreo evoluciona con la economía. En suma, entre 1990 y 2009 el crecimiento anual real promedio del PIB del sector transporte aéreo fue de 3%, muy similar al 3,6% del PIB nacional en el mismo periodo. En el sector de transporte, que participó con cerca de 4% anual promedio en el PIB nacional entre 2000 y 2009, el transporte aéreo participa en 12%. La producción del sector en 2007 fue de \$6,6 billones de pesos. El tráfico de pasajeros es el componente más importante; su participación en el 2007 fue de 82% (tráfico regular y no regular de pasajeros)⁴, mientras que el restante 18% corresponde a carga.

	November			Year to date		
	2017	2016	Change	2017	2016	Change
Passengers	2,049,005	1,800,367	13.8%	21,781,791	19,813,861	9.9%
North America	1,655,781	1,465,012	13.0%	17,502,827	16,204,263	8.0%
Europe	319,360	288,797	10.6%	3,669,949	3,149,969	16.5%
Asia-Pacific	67,859	42,138	61.0%	554,533	455,209	21.8%
Africa	6,005	4,420	35.9%	54,482	4,420	1132.6%
RPK (millions)	9,253.6	8,256.9	12.1%	102,634	92,653	10.8%
North America	5,790.0	5,271.2	9.8%	64,300.9	59,748.4	7.6%
Europe	2,827.7	2,578.2	9.7%	32,811.2	28,764.4	14.1%
Asia-Pacific	591.3	374.6	57.9%	5,116.8	4,107.8	24.6%
Africa	44.7	32.9	35.9%	405.3	32.9	1132.6%
ASK (millions)	11,258.3	9,851.9	14.3%	121,171.3	109,667.4	10.5%
North America	7,205.6	6,338.5	13.7%	77,307.5	71,772.7	7.7%
Europe	3,275.6	3,034.9	7.9%	37,109.9	33,000.7	12.5%
Asia-Pacific	722.9	437.3	65.3%	6,270.6	4,852.9	29.2%
Africa	54.3	41.1	32%	483.3	41.1	1076.0%
PLF	82.2%	83.8%	-1.6%	84.7%	84.5%	0.2%
North America	80.4%	83.2%	-2.8%	83.2%	83.2%	-0.1%
Europe	86.3%	87.2%	1.4%	88.4%	87.2%	1.3%
Asia-Pacific	81.8%	84.6%	-3.9%	81.6%	84.6%	-3.0%
Africa	82.3%	80.0%	2.3%	83.9%	80.0%	3.9%
FTK (thousands)	304,024	290,648	4.6%	2,853,776	2,858,639	-0.2%
North America	189,165	165,818	14.1%	1,767,112	1,757,897	0.5%
Europe	93,847	113,576	-17.4%	932,941	999,033	-6.6%
Asia-Pacific	19,460	9,773	99.1%	141,803	100,228	41.5%

Table 2* To/From Latin America & Caribbean

*Cuadro del Movimiento de Tráfico Aéreo del Mundo, tomado de OAG nov. del 2017.
 Compilado por A. Sequera Duarte 2018.*



El transporte aéreo se caracteriza por poseer un nivel alto de regulación por parte del estado. Esto se debe tanto a la presencia de altas economías de escala y barreras de entrada, como a la necesidad de garantizar la seguridad a los usuarios. La legislación colombiana establece que esta actividad es un servicio público esencial y en el contexto iberoamericano, se reconoce como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones.

El marco legal Internacional toma como punto de partida la Convención de París –CINA- creada en el año 1.919, cuyo fin principal es el respeto a la soberanía. En el año de 1.922 se firma el convenio de Varsovia (1929) (Contrato de Transporte), en el año de 1.955 el de la Haya y en 1.999 el de Montreal. El convenio de Montreal constituye una actualización del Convenio de Varsovia especialmente en lo que se refiere a la limitación de responsabilidad del transportista aéreo. Por otra parte, a raíz de la II Guerra Mundial, la mayoría de los países del mundo suscribieron el Convenio de Chicago en 1944, en el cual se sientan las bases de la regulación del transporte aéreo.

El art. 46 de dicho Convenio estipula: “Los fines y objetivos de la organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:(...) d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico; e) Evitar el despilfarro económico producido por la competencia excesiva; f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga la oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional; ”.

Colombia aprobó su adhesión al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional mediante la ley 12 de 1947. En cuanto al mercado doméstico o nacional se rige por el Código de Comercio. Código Aeronáutico contenido en el Libro Quinto de la Navegación, Segunda Parte. De la Aeronáutica; por las leyes marco del transporte: ley 105 de 1993 “ Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencia y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales que se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” y ley 336 de 1996 “ Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte” y por los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos –RAC-, expedidos y actualizados por la Unidad Especial de Aeronáutica Civil de Colombia. UEACC

CÓDIGO DE COMERCIO

QUINTO LIBRO

NAVEGACIÓN AÉREA

Dentro del ámbito de la aviación civil y de acuerdo con el Código de Comercio. Art.1853. servicios aéreos y empresas que lo prestan, se entiende por servicios aéreos comerciales los prestados por empresas de transporte público o de trabajos aéreos especiales. Son empresas de transporte público las que, debidamente autorizadas, efectúan transporte de personas, correo o carga. Son empresas de trabajos aéreos especiales, las que, con igual autorización, desarrollan cualquier otra actividad comercial aérea. La modalidad de Trabajos aéreos especiales se define como las actividades aéreas civiles desarrolladas por personas naturales o jurídicas, con fines de lucro, distintas al transporte público aéreo, tales como aviación agrícola, aerofotografía, aerofotogrametría, geología, sismografía, publicidad y similares

Con relación al Permiso de operación a las empresas, corresponde a la autoridad aeronáutica, el otorgamiento del permiso de operación a las empresas que efectúen servicios aéreos comerciales, así como la vigilancia e inspección para la prestación adecuada de tales servicios. (Art. 1856 del Código de Comercio y Reglamentos Aeronáuticos Colombianos).

De acuerdo con el artículo 1854. Código del Comercio Clasificación según la regularidad y el numeral 3.6.3.3. Clases de servicios de los Reglamentos Aeronáuticos colombianos, los servicios aéreos comerciales de transporte público pueden ser regulares o no regulares. Los servicios regulares son aquellos que se prestan con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncian al público independientemente de la demanda que posean. Los servicios no regulares no están sujetos a las condiciones mencionadas respecto a itinerarios, rutas y horarios fijos y pueden ser prestados por explotadores dedicados exclusivamente a ellos, o por explotadores de servicios regulares, bajo la modalidad de vuelos chárter o en aerotaxis. (Art. 1867 Código del Comercio). De acuerdo con Art. 1855 de dicho Código el servicio aéreo comercial bien sea regulares o no regulares pueden ser internos o internacionales. Son internos o nacionales aquellos que se prestan exclusivamente entre puntos situados en el territorio de la República; son internacionales los que se prestan en puntos situados en cualquier lugar geográfico fuera de Colombia.

Los servicios internos o nacionales regulares se clasifican en las modalidades de comercial troncal, comercial secundaria, especial del Gobierno y comercial regional. (Numeral 3.6.3.3.1. de los Reglamentos Aeronáuticos colombianos)-

Las Empresas troncales de transporte público interno, son aquellas autorizadas para prestar servicios preferentemente en las rutas designadas por la Aerocivil como troncales. Sin embargo, podrán prestar servicios en rutas secundarias si así se les autoriza expresamente.

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

De acuerdo con el Reglamento Aeronáutico de Colombia (RAC), en su numeral 3.6.3.3, "Clases de servicios. Los servicios aéreos comerciales de transporte público podrán ser regulares o no regulares; los primeros son los que se prestan con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicios y horarios fijos que se anuncian al público; los últimos no están sujetos a las modalidades mencionadas. Unos y otros pueden ser nacionales o internacionales". Esta información es congruente con la clasificación industrial de las empresas que pertenecen a la Asociación del Transporte Aéreo de Colombia - ATAC. El Cuadro 1 se basa en las matrices de oferta y utilización del Sistema de Cuentas Nacionales (SCN) del DANE para el año 2017, último año con información disponible. Esta información se complementa con datos de la DIAN, de SuperSociedades y de una encuesta de dimensionamiento y percepción diseñada por Fedesarrollo y aplicada a las empresas del sector. Para la construcción del Cuadro las empresas del sector se distribuyen de acuerdo a la clasificación industrial internacional CIU para posteriormente identificar su actividad dentro las matrices de oferta y utilización del DANE.

El SCN contabiliza e integra las transacciones reales y financieras basándose en el principio contable básico que dice que todo ingreso tiene un gasto asociado, con lo cual se obtiene un equilibrio de los agregados del sistema económico. En este sentido, la oferta total de un bien o servicio dentro de las fronteras nacionales debe ser igual a la demanda interna. Esta, a su vez, puede desagregarse de acuerdo a su uso o utilización. Así es posible saber cómo la oferta de un bien está interrelacionada con el resto de sectores de la economía y por lo tanto conocer el efecto directo e indirecto que tiene dicha oferta sobre el total de la economía. El Valor Bruto de Producción (VBP) se refiere a la suma de todos los bienes intermedios que se utilizan.

TRANSPORTE AEREO REGIONAL

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

El Transporte público aéreo de aerotaxi es el prestado por sociedades reconocidas por la Autoridad Aeronáutica como empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público aéreo no regular y cuya denominación de Aerotaxi lo caracteriza por prestar el servicio sin estar sujeto a las modalidades de itinerario, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncien al público. Los servicios no regulares de aerotaxi no deben constituir competencia indebida a los servicios, regulares y tarifas estarán determinadas por el tiempo de disponibilidad de la aeronave

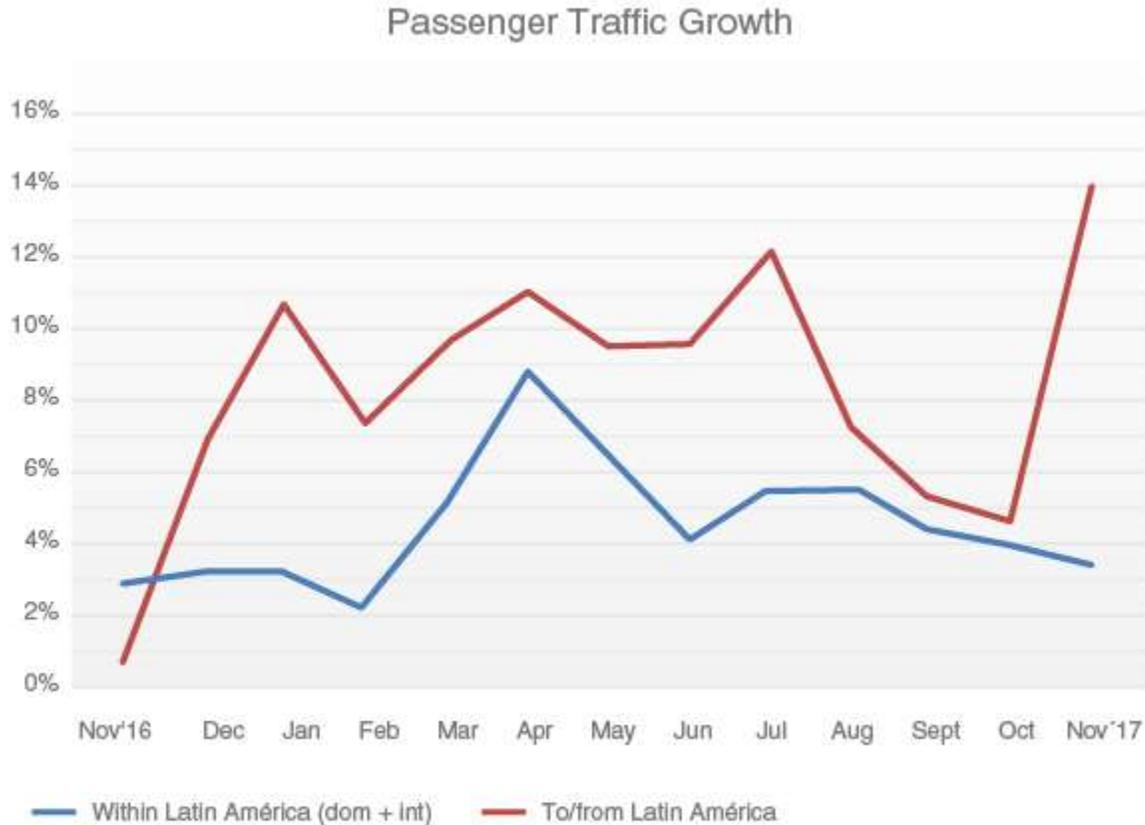
El Transporte aéreo de carga es el autorizado expresamente por la Aerocivil para desarrollar primordialmente tal tipo de transporte. Podrá desarrollar un Transporte Aéreo especial de Carga con aeronaves que no sean de tipo Jet, circunscrito solamente al ámbito nacional, cubriendo especialmente regiones apartadas donde las comunicaciones terrestres son de difícil acceso y las condiciones de la infraestructura aeronáutica (pistas, radio ayudas, terminales, etc.) son de menor cubrimiento y categoría.

Aquí se presenta para las rutas definidas actualmente como troncales (numeral 3.6.3.4.3.2 de los Reglamentos Aeronáuticos), el total de tráfico de pasajeros movilizados en los dos últimos años, refleja que este grupo de rutas representa el **70,8%** del mercado total de pasajeros nacionales de Colombia en el año 2008 y el 73,1 en el 2007. Este porcentaje evidencia la importancia relativa de estas diez rutas en el mercado de transporte aéreo doméstico del país.

Rutas de transporte aéreo Troncal	2008	2007	Variación %
Bogotá - Medellín	1.318.991	1.384.668	-4,74%
Bogotá - Cali	1.407.049	1.440.162	-2,30%
Bogotá - Cartagena	898.946	884.500	1,63%
Bogotá - Barranquilla	724.679	703.310	3,04%
Bogotá - Bucaramanga	502.541	485.876	3,43%
Bogotá - Pereira	427.180	447.160	-4,47%
Bogotá - Santa Marta	382.012	402.886	-5,18%
Bogotá - Cúcuta	339.297	311.980	8,76%
Bogotá -Montería	185.478	184.170	0,71%
Cali -			

Medellín. 176.774 182.073 -2,91% SUBTOTAL 6.362.947 6.426.785 -0,99% TOTAL NACIONAL 8.992.537 8.784.900 2,36% Participación total nacional **70,76%** 73,16%

Fuente: Aerocivil. Cálculos propios



January 10, 2018 – The Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA) announced today that Latin America and Caribbean airlines carried 20.6 million passengers in November, up 4.4% - or 872,320 more passengers - from the previous year. Traffic (RPK) grew 6.7% and capacity (ASK) increased 5.7%, bringing up the load factor to 82.6%, 0.8 percentage points higher than in November 2016. Compilado de ALTA por Alvaro Sequera Duarte 2018.

TRANSPORTE AEREO SECUNDARIO Y REGIONAL

Las rutas comerciales secundarias y comerciales regionales, corresponden al resto de rutas servidas regularmente por aerolíneas de pasajeros siendo alrededor de 120 rutas.

Bajo el anterior marco institucional, los servicios de transporte aéreo regular han representado históricamente la mayor proporción de la actividad comercial de transporte aéreo, tal como lo reflejan las estadísticas de tráfico de personas movilizadas¹, y el movimiento de aeronaves (operaciones aéreas) de las empresas dedicadas a la actividad de transporte en Colombia.

<http://www.aerocivil.gov.co/atencion/estadisticas-de-las-actividades-aeronauticas/boletines-operacionales>.

Aeronáutica Civil de Colombia
 Oficina de Transporte Aéreo
 Grupo de Estudios Sectoriales



Boletín Origen-Destino Noviembre 2017

Operación regular y no regular

Índice

Novedades	Novedades y conceptos importantes.
Resumen	Resumen del comportamiento del tráfico
Cuadro 1.1A	Comportamiento del Transporte aéreo regular y no regular - Pasajeros
Cuadro 1.1B	Comportamiento del Transporte aéreo regular y no regular - Carga
Cuadro 1.2	Pasajeros Nacionales por empresa
Cuadro 1.3	Carga nacional por empresa
Cuadro 1.4	Pasajeros Internacionales por empresa
Cuadro 1.5	Carga internacional por empresa
Cuadro 1.6	Pasajeros Nacionales por principales rutas
Cuadro 1.7	Carga nacional por principales rutas
Cuadro 1.8	Pasajeros internacionales por principales rutas
Cuadro 1.8B	Pasajeros internacionales por mercado y país
Cuadro 1.8C	Pasajeros internacionales por mercado y empresa
Cuadro 1.9	Carga internacional por principales rutas - Regular y no regular
Cuadro 1.9B	Carga internacional por mercado y país
Cuadro 1.9C	Carga internacional por mercado y empresa
Cuadro 1.10	Pasajeros nacionales por aeropuerto
Cuadro 1.11	Carga doméstica por aeropuerto
Cuadro 1.12	Pasajeros internacionales por aeropuerto
Cuadro 1.13	Carga internacional por aeropuerto

Cuadro de consulta de Aerocivil de Colombia, nov. 2017. Compilado por A. Sequera Duarte.

FACTORES DEL TRANSPORTE AEREO

Para determinar algunos de los factores que inciden en los costos del transporte aéreo es necesario mencionar que las condiciones inherentes a este tipo de mercado lo caracterizan como de estructura oligopólica, es decir que no se comporta bajo las reglas de un mercado de competencia perfecta, pues no interactúan muchos oferentes y muchos demandantes para determinar los niveles de oferta, demanda y precio, existen externalidades, no hay entrada y salida libre de participantes y la información es imperfecta, entre otras.

El mercado de transporte aéreo, se desarrolla bajo un ambiente de competencia imperfecta, no solo en la producción del servicio final de transporte, sino por la dinámica de su cadena básica de insumos y otras características que afectan los costos del transporte aéreo. Estos son:

Un componente básico para la producción del servicio de transporte aéreo es la infraestructura, compuesta por dos elementos esenciales: Los aeropuertos y los sistemas de navegación aérea. La provisión de ambos elementos es de naturaleza monopólica, pues corresponden a obras de infraestructura, cuya construcción y desarrollo ha correspondido tradicionalmente al Estado, no solo por demandar cuantiosas inversiones, cuya recuperación se espera en el largo plazo, sino porque representaron, al menos hasta hace pocos años, símbolos de la soberanía nacional y del poder del Estado. De hecho, la construcción de aeropuertos, especialmente en países en desarrollo como Colombia, ha sido un factor de gran significado económico, social y político para las regiones del país, lo que ha motivado la existencia de aeródromos en prácticamente toda la capital de Departamento, sin considerar si el volumen de tráfico aéreo será el mínimo necesario para cubrir los costos de la infraestructura y su mantenimiento.

A mediados de los noventa se puso en marcha una política de descentralización de los aeropuertos y la concesión de su administración y operación en Colombia, política que cambió la visión clásica del aeropuerto como elemento de interés nacional operado y sustentado por el Estado, por una visión económica del aeropuerto como negocio, que debe producir réditos para su administrador y para el Estado, a través del pago de una contraprestación económica.

En cuanto a los servicios de navegación aérea, su prestación sigue estando bajo la responsabilidad del Estado, siendo éste a quien le corresponde realizar las inversiones en estos aspectos, consistentes en radares, equipos de comunicaciones, tecnología satelital, redes de antenas y equipos transmisores que permiten guiar, controlar y vigilar el tráfico por el espacio aéreo nacional. La Ley 105 de 1993 deja expresamente indicado que los servicios de navegación aérea continuarán prestándose en forma exclusiva por la Aeronáutica Civil (Artículo 48, Parágrafo)

De todos modos, el Estado como prestador exclusivo de estos servicios, cobra derechos (tarifas) por la prestación de los mismos, las que son fijadas mediante Resolución expedida por la autoridad aeronáutica.

El mercado de transporte aéreo se caracteriza también, en cuanto a la oferta, por las grandes sumas de capital necesarias para financiar la inversión requerida en capacidad instalada, esencialmente en términos de la flota de aeronaves con la que deben contar las aerolíneas que proporcionan la oferta de servicios, así como las exigencias de infraestructura de soporte a la operación, como

hangares, equipos de tierra, personal especializado y tecnología para la comercialización del servicio, entre otros. Las altas necesidades de capital se consideran como barreras naturales a la entrada, y limitan el número de oferentes con el capital disponible para asumir las inversiones y costos para prestar los servicios de transporte aéreo; esta es una de las razones de donde se deriva la característica natural de ser un mercado oligopólico (pocos oferentes del servicio).

Contribuye de manera complementaria a esta característica el oligopolio existente a nivel mundial en el mercado de producción de aeronaves requeridas para prestar el servicio de transporte aéreo, disponibles generalmente en los países desarrollados, generando una alta dependencia tecnológica del exterior, lo que en el caso colombiano se convierte en mayores factores de sobre-costo, no solo por los trámites de importación y exportación de las aeronaves y sus repuestos, sino también por las cargas tributarias.

Paralelamente, la provisión de un insumo básico para el transporte aéreo, el combustible de aviación, en el caso colombiano presenta un doble monopolio, tanto en la producción, por una empresa estatal, como en la distribución, por uno o máximo dos distribuidores autorizados en los aeropuertos, estructura que plantea un reto para la competitividad del transporte aéreo colombiano, pues facilita, la fijación de precios mayores en Colombia que en otros aeropuertos comparables en la región latinoamericana.

La estructura oligopólica o monopólica típica tanto en la provisión de aeronaves como de combustible de aviación, se ha traducido en sobre-costos para la producción del servicio de transporte aéreo.

Otra característica propia del transporte aéreo se refiere a la necesidad recurrente de actualizar la flota de aeronaves, sus equipos y sistemas de navegación, no solo para cumplir con requerimientos ambientales y de seguridad operacional, sino para mantener niveles de eficiencia que aseguren la competitividad en el mercado.

También se puede considerar el efecto de insumos sensibles en los costos, como el combustible de aviación y los seguros aeronáuticos ya mencionados, esta necesidad exige en el caso colombiano, la importación de aeronaves, repuestos y equipos. Sin embargo, la política arancelaria del país respecto al transporte aéreo ha estado enfocada más hacia criterios de captación de recursos para el fisco, por lo que se gravan las importaciones de aeronaves, sus partes y piezas, con impuestos directos y aranceles administrativos, tendencia contraria a la del comercio mundial, donde se ha declarado que las aeronaves civiles, sus turbinas, partes y repuestos son de libre comercio y por tanto no están sujetas a ningún impuesto a la importación.

COSTOS DE OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO

Las empresas de transporte aéreo tradicionalmente han clasificado sus costos según la relación que tengan con la operación de vuelo y la aeronave, identificando como costos operativos directos aquellos que tienen una dependencia con las características del avión, mientras que los costos

operativos indirectos son los que no guardan conexión con el vuelo siendo independientes del tipo de aeronave.

Según el Doctrinante Rigas Doganis en su importante obra *AIRLINE ECONOMICS AND MARKETING*, Costos estructurales de una Aerolíneas, codifica en la página 64 lo referente a los Costos, los cuales los clasifica en: Costos Tradicionales; Costos Directos; Costos Indirectos; Tendencias de los Costos; y finalmente decisión de costos operativos.

COSTOS DIRECTOS DE OPERACIÓN

DIRECT OPERATING COST

La clasificación de costos como directos e indirectos busca diferenciar aquellos costos asociados con la producción de transporte de los que tienen relación con el esfuerzo de venta y la gestión de esta producción. De acuerdo con esta clasificación los costos directos son aquellos relacionados con las características de las aeronaves y su operación y están afectados por su diseño y producción. En general los costos directos abarcan: • Las operaciones de vuelo que incluyen: o Tripulaciones de vuelo: o Combustibles, lubricantes, y agua desmineralizada para las aeronaves. o Instrucción y capacitación y actualización de la tripulación de vuelo. • Tasas aeroportuarias y ayudas a la navegación y comunicación (costos aeronáuticos)

COSTOS INDIRECTOS DE OPERACIÓN

INDIRECT OPERATING COST

Costos operativos indirectos. Los costos indirectos son aquellos asociados con las operaciones en tierra y la administración del resto de la aerolínea que no se producen como efecto directo de la operación o mantenimiento de la aeronave. Los costos indirectos incluyen: • Gastos de estación, escala y operaciones tierra • Servicio a los pasajeros. La importación de componentes para aeronaves está gravada con un arancel que oscila entre 5% y 10%, además del IVA del 16%. En el caso de las aeronaves, generalmente se importan temporalmente y deben constituir pólizas y quedar sujeta a declaraciones y trámites administrativos. OMC, Acuerdo General sobre comercio de servicios, Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo.

GASTOS GENERALES DE OPERACIÓN

Dentro de los costos directamente relacionados con las opiniones de compra o arrendamiento, los seguros y el mantenimiento pueden determinar la diferencia entre cada una de estas opciones, ya que en el contrato de leasing se puede incluir que el mantenimiento pesado y / o el seguro del casco lo asuma el arrendador.

Considera los costos del mantenimiento de aviones, motores, componentes y repuestos, en una condición operativa, así como el costo de reparaciones además de las cargas correspondientes a las certificaciones de las grandes reparaciones. Incluyen también los costos de reparaciones y mantenimiento del equipo de vuelo cuando éstos son realizados por terceros. El mantenimiento en línea (en plataforma entre despachos) puede incluirse o no en el concepto de escala.

El término mantenimiento incluye costos de mano de obra y de material y se clasifican en costos de mantenimiento directo y costos de mantenimiento indirecto. Los costos de mantenimiento directo incluyen todos los costos directos de mano de obra, y materiales. También se incluyen los costos por servicios externos incurridos en el mantenimiento y reparación de las aeronaves propiedad de la empresa y sus equipos. Excluye los vehículos motorizados utilizados en los servicios de reparaciones, pero incluye los costos del personal de supervisión como el jefe de turno y capataces del personal de mantenimiento. Además, de los gastos de transporte de elementos desde y hasta los talleres de reparación y mantenimiento, y los gastos de transporte aduanas e impuestos cuando las operaciones o el mantenimiento directo es efectuado por personal o talleres externos. Incluyen:

Mano de obra en aeronave • Materiales para la célula • Mano de obra en motores • Materiales para motores • Mano de obra para otros equipos de la aeronave (por ejemplo, comunicaciones y aviónica) • Otros materiales del equipamiento del avión:

El mantenimiento también puede realizarse mediante la contratación de servicios externos, en cuyo caso se incluyen los gastos generados por servicios realizados para el transportista bajo contrato con compañías o servicios de mantenimiento externo (es decir, que no tiene grado de relación directa con el centro de mantenimiento perteneciente a la línea aérea).

De la misma manera, existen gastos de mantenimiento directo que se derivan del intercambio externo de aeronaves, aquí se incluyen los gastos asignables al mantenimiento directo (generalmente externo) pagados por la utilización de una aeronave mediante acuerdos de intercambio de capacidad con otras aerolíneas.

Finalmente, los costos indirectos de mantenimiento incluyen todos los gastos de dirección, administrativos o generales, específicamente relacionados con las actividades de mantenimiento. Así mismo los gastos específicamente relacionados con la administración de los stocks de mantenimiento y de los almacenes, la estadística, los archivos de información y control así como la supervisión de las operaciones de mantenimiento que incluyen: • Personal de dirección general. • Mano de obra para mantenimiento de talleres y hangares • Entrenamiento a instructores y personal en general • Mano de obra del taller • Personal de comunicaciones • Personal de estadística y control • Personal de compras • Suministros • Depreciaciones de equipos y edificios

Los costos directos de mantenimiento evolucionan con el tiempo, dependiendo la fase en la cual se encuentra la aeronave: de introducción, intermedia o de madurez, y siendo tres los factores que dominan estos costos directos a través de la vida económica del avión: el aprendizaje, las garantías y el envejecimiento. Si una aerolínea tiene una flota de aeronaves cuyo servicio ha ido pasando por todas las fases, estos tres factores se contraponen entre sí, lo que se conoce como un fenómeno de disolución.

SEGUROS AERONÁUTICOS

Seguros. Los gastos de seguro considerados como costo directo cubren los riesgos denominados de casco y los de responsabilidad civil frente a los terceros. Los gastos relacionados con el seguro de tráfico (pasaje y mercancías) hacen parte por lo general de los costos indirectos. El seguro aéreo interviene, a través del pago de la prima, como uno de los elementos de mayor peso en los costos de explotación de toda línea aérea.

Impuesto sobre la renta gravable. La tarifa del impuesto es 35%. La base sometida al mismo es la renta gravable, que se obtiene de sumar todos los ingresos ordinarios y extraordinarios susceptibles de producir un incremento neto del patrimonio y que no estén expresamente exceptuados en la ley. De esta suma se restan las devoluciones, rebajas y descuentos, así como con los costos y deducciones imputables a tales ingresos.

Impuesto sobre ganancias ocasionales. La tarifa del impuesto es del 35%; se aplica con la misma tarifa sobre las ganancias ocasionales de sociedades extranjeras de cualquier naturaleza. Se consideran como ingresos de ganancia ocasional los causados por las ganancias no operacionales obtenidas por la venta de activos, las utilidades originadas en la liquidación de sociedades, las ganancias provenientes de herencias, legados y donaciones y las ganancias por loterías, rifas apuestas y similares Depreciación. Los elementos que constituyen los activos fijos de una empresa están sujetos a una pérdida de su valor, es decir, tienen una depreciación que se debe a distintas causas. Una ‘depreciación técnica’, debido a que el paso del tiempo origina una disminución en las cualidades funcionales de los distintos elementos del activo fijo, lo que se produce por el uso del bien; y una ‘depreciación económica’ que se produce por un envejecimiento técnico u obsolescencia debido fundamentalmente a innovaciones técnicas, cambios en la demanda, entre otros.

La expresión contable de estas pérdidas de valor convenientemente personificadas es lo que se denomina amortizaciones. Estas se pueden considerar desde diferentes puntos de vista: el económico, al considerarlas como un concepto más del costo de explotación; el financiero, por ser una fuente de financiación de la empresa; y el fiscal, pues al ser un elemento más de costo da lugar a un gasto deducible que incide en el aspecto tributario. En el transporte aéreo la depreciación de material de vuelo se debe principalmente al fenómeno de la obsolescencia debido a la dinámica de las innovaciones tecnológicas que existen en esta actividad empresarial.

Es importante señalar los problemas de las amortizaciones monetarias y los planes de amortización, La depreciación del valor de capital de una aeronave, depende en gran parte de las características de cada aerolínea y de las condiciones económicas y competitivas mundiales durante el lapso de tiempo en el cual el avión se conserva en perfectas condiciones de aeronavegabilidad. La depreciación del equipo de vuelo se determina usualmente en función de la obsolescencia, considerado un valor residual que oscila entre el diez y el veinte por ciento, no obstante, la demanda de aeronaves usadas para realizar vuelos chárter y servicios de carga hacen que el valor residual se eleve por encima de estos niveles. Además, con la introducción de nuevos

tipos de aeronaves se ha vuelto una práctica común aumentar el período de depreciación. Esto se ha justificado en razón de los costos de adquisición más altos y una tasa de obsolescencia más baja.

Pero, aún para una vida útil de diez años, los costos fijos de operación representan el porcentaje más alto de los costos directos. Sólo un aumento en la utilización de las aeronaves (mayor número de horas de vuelos anuales), que hace que la vida de vuelo de las aeronaves actuales sea más larga, junto con un costo de mantenimiento anual más bajo por unidad y capacidad, pueden aliviar en alguna forma los costos de adquisición siempre crecientes de las nuevas aeronaves.

Cuando la obsolescencia no es factor determinante, el período de depreciación puede fijarse con base en otras consideraciones, siendo el crecimiento esperado de la aerolínea el factor dominante. Algunas políticas fiscales pueden igualmente influir en la vida económica a seleccionar. El método de depreciación a utilizar es en línea recta:

Método depreciación en línea recta. El valor en libros del activo disminuye linealmente con el tiempo porque cada año se tiene el mismo costo de depreciación. La depreciación anual se determina dividiendo el primer costo del activo menos su valor de salvamento por la vida útil del activo.

$$D = \frac{P - SV}{n}$$

Dado que el activo se deprecia en la misma cantidad cada año, el valor en libros después de m años de servicio (VL_m) sería igual al primer costo del activo menos los tiempos anuales de depreciación m . De esta manera

$$DV_m = P - mD$$

Tasa de descuento (Costo de capital). El costo del capital indica aquella mínima tasa de rendimiento que permite a la empresa hacer frente al costo de los recursos financieros necesarios para cometer la inversión. Este costo es el valor de la tasa de descuento que se utiliza para actualizar los flujos de caja que la inversión promete generar. Un riesgo alto implica un costo de capital alto, es decir, una mayor tasa de descuento y, por ende, una baja valoración de sus ingresos.

Valor de Salvamento. Este valor se determina teniendo en cuenta la oferta y la demanda en el mercado de Usados de aeronaves ya que para este tipo de equipos cuando termina la vida útil para los vuelos comerciales de pasajeros pueden ser utilizados en transporte de carga o en empresas de taxis aéreos.

Valor en libros. El valor residual depende del tipo de aeronave y de la experiencia de la línea aérea. Se ha sugerido un 10% de valor residual para la estructura, los motores y el equipo junto con los

repuestos mientras que otros sugieren un 15% del valor residual para todos los componentes excluyendo los equipos de radiocomunicación, para los que el valor residual se considera cero (0).

Valor Inventario adicional (repuestos, inventarios). Las existencias de repuestos disponibles constituyen una parte no utilizada de elementos que se pueden considerar como capital de trabajo y que se mantienen más o menos intactos en todo momento como un factor de seguridad. En la práctica estas existencias pueden disminuir en la medida en que el departamento de ingeniería o la división de mantenimiento gane experiencia y conocimiento sobre el número de partes de repuesto esenciales para proporcionar un nivel aceptable de disponibilidad. Se debe tener en cuenta, que los elementos de consumo se incluyen como materiales dentro de los costos de mantenimiento de aeronaves.

Como se analizó anteriormente, los costos totales de operación de una aerolínea se han dividido tradicionalmente en dos componentes principales: costos directos y costos indirectos. No obstante, se ha desarrollado una clasificación ligeramente diferente que puede ser más útil, cuando se realiza un análisis sistemático de la problemática de transporte aéreo. Esta clasificación contiene cinco (5) categorías que son simplemente una forma distinta de ordenamiento de los gastos incurridos por el transportador así:

Costos operacionales en vuelo (FC)

Operaciones directas de vuelo Mantenimiento del equipo de vuelo Propiedad equipo de vuelo

Costos Operacionales en tierra (GC)

Reservas y ventas Servicio de tráfico Servicio de aeronaves

Costos operacionales del sistema (SC)

Costos de promoción Costos administrativos Mantenimiento equipo de tierra Propiedad equipo de tierra

Costos operacionales Totales (TC)

La suma de los costos anteriores

Costos no operacionales del sistema (NSC)

Otros costos

Como se puede apreciar no existe un procedimiento único de análisis. La clasificación anterior no es solamente lógica, sino que además es extremadamente útil en el análisis de los problemas

económicos que deben enfrentar los administradores de las líneas aéreas. Una vez que esta clasificación se ha desarrollado, el siguiente paso consiste en relacionar los gastos de cada categoría con aquella medida de actividad que los ha causado.

El desarrollo de estas relaciones es una tarea compleja que requiere experiencia y cierta familiaridad con los principios básicos de la economía y la econometría. Además, se presentan ciertas dificultades cuando algún gasto ha sido ocasionado por más de una actividad. En este caso se hace necesario tener en cuenta la naturaleza conjunta de las actividades interrelacionadas mediante una técnica de asignación apropiada.

COSTOS OPERACIONALES EN VUELO

Flight cost

Corresponde a los costos directos de operación en los que los costos de alquiler y seguro de vuelo se han agrupado en la categoría costos de propiedad del equipo de vuelo. Los costos de vuelo se asignan contra las horas de vuelo de las flotas. No se incluyen los gastos de las tripulaciones de cabina (PNC) ni los costos de intereses de la deuda asociados con la propiedad del avión a pesar de que son factores de costo muy importantes. Por otra parte, se incluyen los costos relacionados con la administración general de los talleres de mantenimiento de la aerolínea. Los costos incluidos son:

OPERACIONES DIRECTAS DE VUELO= TRIPULACIÓN TÉCNICA +COMBUSTIBLES

**MANTENIMIENTO EQUIPO DE VUELO = DIRECTO (AERONAVES + MOTORES)
+INDIRECTOS**

PROPIEDAD EQUIPO DE VUELO= DEPRECIACIÓN + SEGUROS AERONAUTICOS

COSTOS DE OPERACIÓN EN TIERRA (GC)

Este es un nuevo grupo de costos que podría denominarse costos directos de operación en tierra. Estos costos se generan en cada estación por el manejo de los aviones en tierra y el procesamiento de pasajeros y equipajes, y directamente relacionados con el servicio global de transporte. Estos costos se asignan contra pasajeros embarcados y número de despegues. Los costos de administración de la estación no se incluyen dentro de esta categoría, sino que se incluyen

posteriormente como gastos administrativos del sistema. Los costos a considerar son los siguientes:

COSTOS DE VENTAS = RESERVACIONES + VENTAS + COMISIONES

COSTO DE TRAFICO = SERVICIOS DE TRÁFICO EN ESTACIÓN

COSTO ESCALA = SERVICIO AL AVIÓN + DERECHOS DE ATERRIZAJE + RADIO PROTECCIÓN

COSTOS OPERACIONALES DEL SISTEMA
SYSTEM OPERATIONAL COST

Estos costos corresponden a los costos indirectos de operación en tierra. No están directamente asociados con la prestación del servicio de transporte y corresponden más a los gastos de funcionamiento corporativo (gastos generales y de administración). Así, por ejemplo, los gastos de promoción son aquellos que se efectúan con el propósito de incrementar los ingresos del sistema e incluyen los gastos de servicio a los pasajeros a bordo. Los costos operacionales del sistema pueden asignarse contra ingresos e incluyen:

COSTOS PROMOCIONALES = SERVICIO VUELO + PUBLICIDAD Y PROPAGANDA

GENERALES ADMINISTRATIVOS = GESTIÓN - ADMINISTRACIÓN MANTENIMIENTO

COSTOS FIJOS EN TIERRA = MANTENIMIENTO Y PROPIEDAD EQUIPOS DE TIERRA + OTROS ACTIVOS FIJOS

COSTOS NO OPERACIONALES DEL SISTEMA
NON OPERATIONAL COST

Son aquellos gastos que no se consideran normalmente en la clasificación tradicional **DOC –IOC**. Estos costos no están asociados con la operación de la aerolínea, sino más bien con su existencia corporativa. Los gastos de intereses asociados con la deuda son considerables en muchos casos y como esta deuda puede relacionarse con el equipo de vuelo, puede asignarse para algunos análisis al costo de la propiedad de las aeronaves. Por otra parte, los impuestos están asociados con la declaración de ganancias corporativas y son difíciles de separar.

COSTOS UNITARIOS DE OPERACIÓN

Costos por hora bloque La medida de costo básica para una aeronave es el costo de operación de vuelo por hora bloque. Este es un valor casi constante independiente de la distancia de vuelo para un determinado avión y aerolínea y por tanto, proporciona un valor sencillo y útil para comparar los diferentes aviones que operan en una línea aérea.

$$FC_{HRi} = \frac{FC_i}{R \cdot H_i}$$

En donde: FC_{HRi} : costo de vuelo hora bloque para la aeronave i

FC_i : costo de vuelo anual aeronave i $R \cdot H_i$: horas bloque(rotación anual) aeronave i

Otra medida simple que no se utiliza ampliamente pero que es útil para comparar aeronaves de diferentes capacidades es el costo por silla-hora.

$$FC_{SHR} = \frac{FC_{HR}}{S_A}$$

En donde S_A es el número medio de sillas disponibles. Los costos horarios de operación para una determinada aeronave deben relacionarse con su productividad horaria media en sillas –Km disponibles o Ton- Km ofrecidas por hora. Si se dividen los costos horarios de operación (de vuelo) por esta medida de productividad se obtiene el valor de DOC (costo directo unitario) en términos

de \$/ ASK O \$ / ATK. Al graficar este valor contra la productividad se puede demostrar la superioridad de los aviones más productivos. Existen de hecho economías de escala con el tamaño del avión y con una productividad alta.

$$P_{HR} = C_M V_M$$

$$DC = \frac{FC_{HR}}{P_{HR}}$$

En donde

PHR : productividad horaria en pasajero –km hora o ton-km hora VM : velocidad media (comercial o bloque) CM : capacidad media en sillas o toneladas

Costos de vuelo por viaje directo:

El costo horario es una medida básica y conveniente de los costos de una aeronave. No obstante, para ciertos propósitos analíticos, los costos de vuelo por viaje directo (aeronave-viaje o silla – viaje) proporciona una mejor formulación, el costo de vuelo por aeronave –viaje puede representarse como una función lineal de la distancia (ortodrómica o aerovía).

$$FC_{AT} = C_0 + C_1 D$$

El conocimiento de los dos coeficientes C0 y C1 es suficiente para describir en forma precisa el comportamiento de los costos para una aerolínea y un determinado año. Las posibles diferencias que se presentan entre líneas aéreas o entre distintos periodos se pueden deber a los niveles salariales, a variaciones en los costos de combustible, a los programas de mantenimiento o a los distintos métodos de depreciación.

Los costos de combustible no son estrictamente proporcionales al tiempo bloque, puesto que el consumo de combustible, puede variar con el perfil de vuelo particular de una determinada aeronave y ruta. No se puede simplemente multiplicar los costos horarios por el tiempo bloque para obtener una medida precisa de los costos por viaje. Para determinar planes de vuelo con costo mínimo cuando se consideran varios perfiles de ascenso-cruce, es útil representar los costos de vuelo en la siguiente forma:

$$FC_{AT} = C_{TM} + C_{CM}$$

En donde: C TM: costo de tiempo C CM: costo de combustible

Los costos de tiempo se calculan utilizando el costo horario para la tripulación, el mantenimiento y la propiedad y los costos de combustibles se calculan para un determinado perfil. Si se utiliza un perfil de vuelo consistente, los costos de vuelo por viaje tendrán una forma lineal con respecto a la distancia.

Es igualmente útil definir los costos de vuelo por silla disponible. Puesto que el número de sillas disponibles no es un número constante, esta medida de costo tendrá una forma lineal hasta un cierto valor de longitud de etapa (por ejemplo, la autonomía de diseño) y una variación lineal después de este punto. Las curvas tradicionales DOC pueden derivarse a partir del costo por silla viaje dividiendo este valor por la distancia de viaje.

Costos de vuelo medios sobre un conjunto de viajes

Asumiendo que se tiene una aeronave operando sobre un determinado conjunto de etapas dentro de un sistema y se desea calcular una medida para los costos de vuelo sobre ese conjunto de etapas. Si hay N etapas con $n(x)$ viajes a una distancia determinada x, entonces la función de densidad de probabilidad $f(x)$ describe la distribución de distancia de viaje dentro del conjunto de viajes.

La distancia media de viajes DM está dada por:

$$DM = \int_0^{\infty} xf(x) dx$$

$$F(x) = \frac{n(x)}{N}$$

$$\int_0^{\infty} Xf(x) dx = 1$$

Además, los costos de vuelo por viaje pueden expresarse como una función lineal de la distancia x.

$$FCAT = C_0 + C_1 (X)$$

El costo de vuelo medio por viaje será, entonces:

$$FC_{ATM} = \int_0^{\infty} (C_0 + C_1 X) f(X) dx$$

$$FC_{ATM} = C_0 + C_1 D_M$$

Esto significa que el costo de vuelo medio por viaje es exactamente el costo de viaje a la distancia media de viaje.

El costo de vuelo total para todas las operaciones (FC) Y el kilometraje total (M) esta dado por:

$$FC = FC_{ATM} N$$

$$M = D_M N$$

En tal forma que el costo de vuelo medio por silla –km, si se asume que están disponibles S sillars en todos los vuelos, se transforma en:

$$DOC_{AV} = \frac{FC}{(M)(S)} = \frac{C_0 + C_1 D_M}{(D)(S)}$$

Es decir el costo directo medio de la operación es el costo DOC a la distancia media. Estas dos propiedades son el resultado de la relación lineal de los costos de viaje con la distancia. Debe anotarse, además, que si se promedian los valores DOC para un conjunto de viajes con diferentes distancias no se obtendrá el valor DOC medio, puesto que DOC(x) no es lineal en x.

$$DOC_M = \frac{1}{S} \int_0^{\infty} (C_0 + C_1 X) f(X) dx$$

$$DOC_M = DOC_{AV}$$

El valor DOCAV no tiene ningún significado económico y su cálculo constituye una aproximación errónea. Costos de operación en tierra por pasajero y por aeronave

Este grupo de costos de operación se incurre en tierra durante la preparación de un vuelo o su terminación. Son costos terminales o de distancia cero, opuestos a los costos de línea, pero se podría argumentar que no son totalmente independientes de la distancia, puesto que se requiere un mayor trabajo en la preparación de un viaje largo. Incluye las reservaciones y ventas (más comisiones), los servicios de tráfico a los pasajeros y a la carga y el servicio a la aeronave (escala). La contabilidad de estos costos puede llevarse en forma global para la totalidad del sistema o para cada estación del sistema en forma individual.

Normalmente se asignan los costos de operación en tierra contra el número de pasajeros embarcados P y de despegues de aeronaves realizados por el sistema total D, pero puede hacerse una asignación de costos más detallada utilizando otras medidas apropiadas de la actividad aérea. Por lo general se suelen presentar variaciones entre estos costos unitarios entre las distintas líneas aéreas, o entre las distintas estaciones de una misma línea aérea.

Los costos de operación en tierra, asociados al pasajero (reservaciones + ventas +servicios de tráfico=GC1) están definidos por:

$$GC_P = \frac{GC_1}{P}$$

Los costos de operación en tierra asociados a las escalas (GC2) cubren la llegada del avión (y sus derechos de aterrizaje y radio protección) el servicio, preparación y salida. Dividiendo estos costos por el número de despegues se obtendrá el costo unitario por despegue así:

$$GC_D = \frac{GC_2}{R}$$

COSTOS DEL SISTEMA OPERACIONAL DE VUELO

Estos costos de naturaleza general pueden dividirse en tres categorías: Costos promocionales que incluyen publicidad y propaganda y servicios a los pasajeros a bordo y en tierra Gastos generales y de administración, Equipo de tierra y otros activos fijos, incluyendo su depreciación y mantenimiento

Estos costos pueden asignarse a una variedad de medidas de actividad, pero en esta metodología se asignan contra los ingresos R1 como un costo general.

Estos costos son totalmente independientes de los tipos de aeronaves utilizados por la aerolínea. Se define en términos de la “fracción operacional del sistema” que viene dada por la relación:

$$\text{SOF} = \frac{\text{SC}}{\text{R}}$$

SOF = SC R En donde: SC: costos operacionales del sistema R: ingresos totales
SOF: fracción operacional

COSTOS TOTALES DE OPERACIÓN DE VUELO

Se pueden combinar los costos de operación de vuelo y los costos en tierra para formar un costo por aeronave viaje así:

$$\text{TC}_{\text{AT}} = \text{FCAT} + \text{GC}_{\text{D}} + \text{GC}_{\text{P}} \text{P}_{\text{AT}}$$

También es posible definir el costo por silla disponible y viaje como:

$$\text{TC}_{\text{ST}} = \text{FC}_{\text{ST}} + \frac{\text{GC}_{\text{D}}}{\text{S}} + \frac{\text{GC}_{\text{P}}}{\text{P}_{\text{AT}}}$$

$$\text{TC}_{\text{ST}} = \text{FC}_{\text{ST}} + \text{GC}_{\text{ST}}$$

TCST= FCST + GCST En donde GCST es el costo de operación en tierra por silla – despegue. Esta medida de costo viaje combina los costos relacionados con la operación de las aeronaves y es de gran utilidad en el análisis de los ingresos y determinación de tarifas.

SISTEMA DE COSTOS EN LA AVIACIÓN DE COLOMBIA

En Colombia el modelo de costos más utilizado está asociado al concepto de costo de operación por hora – bloque, el cual tal como arriba se enuncia es una medida de costo básica para una aeronave. Este es un valor independiente de la distancia de vuelo para un determinado avión y

aerolínea y, por tanto, proporciona un valor sencillo y útil para comparar los diferentes aviones que operan en una línea aérea.

SISTEMA DE COSTOS DE LA AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA

Las empresas que operan aeronaves comerciales diligencian semestralmente el siguiente formulario por tipo de aeronave:

Para una mayor comprensión de los ítems se define a continuación:

Costo hora bloque de operación por equipo (En pesos colombianos COP): La información del reporte debe corresponder al promedio de los costos, en pesos colombianos, en que incurre la empresa para operar una hora, un equipo, de un tipo de aeronave, de conformidad con los Designadores de Tipos de Aeronave de la OACI (Doc. 8643/31), considerando el tiempo acumulado entre

COSTO HORA BLOQUE DE OPERACIÓN POR EQUIPO (En Pesos Colombianos) REPORTE SEMESTRAL SEMESTRE: AÑO: TIPO DE AERONAVE: ESTRUCTURA DE COSTOS POR HORA FIJOS VARIABLES FIJOS VARIABLES A. COSTOS DIRECTOS.

1. COSTO TRIPULACIÓN - COMANDO (Incluye Sueldos, Viáticos, Prestaciones Sociales y Costos de Entrenamiento)
2. COSTO TRIPULACIÓN- CABINA (Incluye Sueldos, Viáticos, Prestaciones Sociales y costos de Entrenamiento)
3. COSTOS DE SEGUROS (Incluye Seguro Casco, Responsabilidad Civil y seguro a pasajeros, correo y carga)
4. COSTO DE SERVICIOS AERONÁUTICOS (Incluye Derechos de Tráfico, Aterrizajes, Parqueos)
5. COSTOS DE MANTENIMIENTO (Incluye Mano de obra, Materiales, Repuestos y Reservas por hora vuelo)
6. COSTOS DE SERVICIO A PASAJEROS (Incluye materiales consumibles abordó)
7. COSTO DE COMBUSTIBLES
8. DEPRECIACIÓN (Sobre el equipo propio)
9. ARRIENDO AERONAVE (Leasing)

B. COSTOS INDIRECTOS

1. GASTOS ADMINISTRATIVOS
2. GASTOS DE VENTAS

3. GASTOS FINANCIEROS TOTAL COSTOS / HORAS DEL PERIODO BASE DEL CÁLCULO NÚMERO DE VUELOS EN EL PERÍODO NÚMERO DE AERONAVES RESPONSABLE: FIRMA: NOMBRE: Fecha de Elaboración:

OFICINA DE TRANSPORTE AÉREO Grupo de Estudios Sectoriales

Corresponde a formulario actualizado temporalmente por UEAACC.

<http://www.aerocivil.gov.co/atencion/estadisticas-de-las-actividades-aeronauticas/Siglas/MANUAL%20DE%20COSTOS%20DE%20OPERACION%20ACTUALIZADO.pdf>.

El punto de iniciación del vuelo y el punto de su finalización, denominado comúnmente, “cuña a cuña” o “tiempo block”.

Costos fijos: Corresponde a todos los costos en que incurre la aerolínea para realizar

Costos fijos: Corresponde a todos los costos en que incurre la aerolínea para realizar su operación, pero que no cambian por el tiempo de vuelo y/o el número de operaciones que se realicen durante el período reportado.

Costos variables: Toca a todos los costos en que incurre la aerolínea para realizar su operación que cambian por el tiempo de vuelo y/o el número de operaciones que se realicen durante el período reportado.

Costos directos: Son todos los costos inherentes a las actividades e insumos que permiten que la operación del servicio aéreo se realice. Son los siguientes:

Costos de tripulación - comando: Atañe a los costos por sueldos, viáticos, prestaciones sociales y costos de entrenamiento de los **PILOTOS y COPILOTOS E INGENIEROS DE VUELO Y TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS**.

Costo de tripulación – cabina: En este concepto se incorporan los costos por sueldos, viáticos, prestaciones sociales y costos de entrenamiento de los auxiliares de vuelo.

Costos seguros aeronáuticos: Incluye los costos por seguros del casco de la aeronave, de responsabilidad civil, a pasajeros, a correo y a carga.

Costo de servicios aeronáuticos: A este concepto se llevan todas las erogaciones realizadas por la empresa por concepto de Derechos de Tráfico y Aeroportuarios (Aterrizajes, Puentes de Abordaje y Parques)

Costos de mantenimiento: cubre los costos de mano de obra y materiales directamente imputables a la conservación y reparación de aeronaves, incluyendo revisiones periódicas, y otros. Por mantenimiento se entiende la carga de los gastos generales relacionados para el mantenimiento y reparación de equipo de vuelo.

Costo de servicio a pasajeros: Se refiere a todos los gastos incurridos por adquisición de alimentos, material de lectura y demás materiales consumibles por el pasajero durante el vuelo y que están cubiertos por la tarifa.

Costo de combustibles: JET A1 y/o cualquier otro combustible.

dic. 2016	1,49	-
ene. 2017	1,51	1,34 %
feb. 2017	1,55	2,38 %
mar. 2017	1,45	-6,53 %
abr. 2017	1,51	4,43 %
Mayo. 2017	1,41	-6,49 %
jun. 2017	1,30	-8,29 %
jul. 2017	1,42	9,42 %
ago. 2017	1,56	10,16 %
sep. 2017	1,80	15,31 %
oct. 2017	1,66	-7,83 %
nov. 2017	1,76	6,09 %

Datos compilados en Enero 2018 Dr. Alvaro Sequera Duarte

Depreciación: Cuando las aeronaves son propias se incluye el valor de su depreciación de acuerdo con las normas contables colombianas.

Arriendo de aeronave: El costo del contrato de leasing.

Costos indirectos: Son todos los costos inherentes a las actividades e insumos de respaldo a aquellos que permiten que la operación del servicio aéreo se realice. Son los siguientes:

Gastos administrativos: Corresponde a los gastos de personal, instalaciones, equipos y seguros de las actividades que no son operacionales.

Gastos de ventas: Incluye los gastos de tiquetes, publicidad, comisiones y puntos de venta directa, las comisiones pagadas a las agencias de viajes entre otros, necesarios para ofrecer y vender el servicio.

Gastos financieros: Se relacionan los intereses, comisiones, ajustes por tipo de cambio y demás gastos inherentes al manejo de los recursos financieros de la empresa

Horas de vuelo del periodo base del cálculo: Total de horas de vuelo realizado con las aeronaves que corresponden al tipo de equipo, durante el período reportado.

Número de vuelos en el período. El total de ciclos realizados, durante el semestre, por las aeronaves del tipo del mismo tipo de equipo.

Número de aeronaves: Corresponde a las aeronaves con las cuales se prestó el servicio durante ese período del mismo tipo.

Dado que las empresas aéreas reportan a Aerocivil semestralmente los costos de operación por tipo de aeronave, con el propósito de tener una idea de los costos por empresa a continuación se presenta la composición de la flota por empresa principal.

AVIANCA
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO ACA
SYNERGY HOLDING AEROSPACE

Avianca movilizó durante el mes de noviembre a 2.167.647 pasajeros, registrando una disminución de 13% frente al número de viajeros transportados en el mismo mes de 2016.

La capacidad, medida en ASKs, (sillas disponibles por kilómetro volado), se disminuyó en 9,3%; por su parte, el tráfico de pasajeros medido en RPKs (pasajeros pagos por kilómetro volado), presentó una disminución de 7,5%. El factor de ocupación ascendió a 85,4%, incrementándose en 1,66 puntos porcentuales con respecto a noviembre de 2016.

En noviembre, las aerolíneas adscritas a Avianca Holdings transportaron al interior de estos países un total de 1.198.937 viajeros, un 18,4% inferior a lo registrado en el mismo mes de 2016. La capacidad (ASKs) disminuyó 20,7% mientras que el tráfico de pasajeros (RPKs) se redujo en un 16,8%. Como resultado de lo anterior, el factor de ocupación en este mes alcanzó el 88,1%, registrando un incremento de 4,14 puntos porcentuales con respecto al mismo mes del año 2016.

Durante el undécimo mes del año, las aerolíneas integradas en Avianca Holdings transportaron 968.710 pasajeros en las rutas internacionales, esto equivale a una disminución del 5,2% frente al número de viajeros transportados en noviembre de 2016.

La capacidad (ASKs) decreció 6,4%, en tanto que el tráfico de pasajeros (RPKs) se contrajo un 5,1%. De este modo, la ocupación en rutas internacionales se ubicó en 84,8%, registrando un aumento de 1,14 puntos porcentuales con respecto al mismo mes del año pasado.

Cerca de 27 millones de pasajeros movilizados en el periodo enero-noviembre de 2017

Entre enero y noviembre de 2017, las aerolíneas de la Holding movilizaron 26'920.544 pasajeros. Esta cifra denota un crecimiento del 0,3% frente al mismo periodo de 2016. La capacidad, medida en ASKs (sillas disponibles por kilómetro volado) creció 2,7%, en tanto que el tráfico de pasajeros medido en RPKs (pasajeros pagos por kilómetro volado) se aumentó 5,7%. La ocupación promedio se ubicó, por tanto, en 83,2%.

Durante los primeros once meses del año, las aerolíneas de Avianca Holdings S.A. movilizaron en los los mercados domésticos de Colombia, Perú y Ecuador 15'441.011 viajeros, registrando una disminución de 4,1% frente al número de pasajeros transportados en el periodo enero-noviembre

de 2016. La capacidad (ASKs) en estos mercados se redujo en un 7,9%. Por su parte, el tráfico de pasajeros (RPKs) se contrajo 3,8%. De este modo, el factor de ocupación se situó en 82,8.

En las rutas internacionales de la Holding, el número de pasajeros movilizados entre enero y noviembre ascendió a 11.479.533 pasajeros registrando un crecimiento de 6,8% respecto al mismo periodo de 2016. La capacidad (ASKs) creció 5,6%, en tanto que el tráfico de pasajeros (RPKs) aumentó 8,1%, dando como resultado una ocupación del 83,2%.

ASKs (Available Seat Kilometres): Representa la capacidad de asientos de la aeronave multiplicado por el número de kilómetros volados. Cifras en millones.

RPKs: (Revenue Passenger Kilometres): Representa el número de kilómetros volados de los pasajeros pagos. Cifras en millones.



<https://www.avianca.com/us/es/informacion-viaje/antes-vuelo/flota>.

EL COLAPSO FINAL DE UNA AEROLÍNEA **AEROCONDOR AIRLINES**

N.B Con autorización solicitada a Aviacol.net y concedida por el Cap. Camilo Luengas I/19/2018.

Después de este estudio pormenorizado de la estructura y planeación de una Aerolínea, llegamos al punto de partida del Epígrafe en mención sobre el estado de bancarrota, convocatoria de Liquidación forzosa, o Quiebra de una empresa de aviación y en este caso he querido tomar como caso específico la Quiebra de Aerocondor Airlines, empresa de aviación de Colombia.

Se constituyó el 3 de febrero de 1955 en Barranquilla, por iniciativa de un grupo de seis capitanes amigos, encabezados por Gustavo López Díaz, que, al igual que sus colegas, tenía amplia experiencia en el ramo de la aviación comercial, pues había trabajado en Lansa y en Avianca. Dichos capitanes eran Luis Carlos Donado Velilla, Juan B. Millón, Daniel Eduardo González, Enrique Hanabergh y Julio Martín Flórez, que fue nombrado presidente de la nueva compañía. Cada uno asumió un área de manejo en la empresa, es decir, ventas y relaciones públicas, operaciones y el área técnica y de mantenimiento. Se vincularon, además, dos empresarios: Luis Botero y Leonardo Mallarino. Conviene señalar que el nombre de la compañía —Aerocóndor— fue sugerido por doña María Arosemena de González, madre del capitán Daniel Eduardo González.

El primer avión, un Curtiss C-46 matriculado como HK-400, fue adquirido en Miami. El nuevo avión llegó al aeropuerto de Soledad en Barranquilla un sábado de abril de 1955 a las dos de la tarde, al mando de los capitanes Enrique Hanabergh y Julio Flórez. Fue utilizado para vuelos no regulares entre Cartagena y Cravo Norte, gracias al contrato con la Colombian Petroleum Company para transportar las tuberías utilizadas para la perforación de los pozos. Se realizaron no menos de sesenta vuelos. Como fruto de este contrato, fue posible traer el segundo Curtiss C-46, con la mediación del Banco Popular. La Colombian Petroleum Company decidió traer su propio avión y ya no necesitó los servicios de Aerocóndor. Fue así como el 7 de octubre de 1956 se realizó el primer vuelo de carga entre Barranquilla y Bogotá con escalas intermedias en Barrancabermeja y Puerto Calderón, utilizando los Curtiss C-46 con capacidad para cinco toneladas. El presidente de la empresa inmediatamente vio la posibilidad de crecimiento y expansión en el campo de transporte de carga, y con una flota de dos unidades se suplían las necesidades de la demanda a las diferentes ciudades del país, desde su sede en el aeropuerto de Soledad.

En alguna ocasión, en época de vacaciones estudiantiles, en Barrancabermeja, unos pasajeros que no consiguieron embarcarse en otra aerolínea, al ver el avión de Aerocóndor listo para partir con el mismo destino, les pidieron a los pilotos que los llevaran. Entre la carga, sentados sobre los bultos o inclusive algunas veces de pie, sin comodidades, los viajeros agradecían el servicio prestado, que les permitía llegar a su destino a un costo mucho más bajo que el regular. Estos pasajeros ocasionales se hicieron cada vez más frecuentes y fue de público conocimiento que en los aviones de Aerocóndor se volaba con seguridad y precios económicos y con especial deferencia de los tripulantes. Éstos fueron realmente los primeros pasajeros de Aerocóndor. Posteriormente, la Aeronáutica Civil autorizó el transporte mixto de pasajeros y carga, para lo cual se improvisaron hasta 10 sillas en los C-46. Los pasajeros, en su mayoría estudiantes de bajos recursos, preferían utilizar este servicio a pagar una tarifa costosa en otra aerolínea. En esa época el pasaje Barranquilla-Bogotá tenía un costo de 93 pesos, mientras que Aerocóndor cobraba sólo 39.

En enero de 1960, cuatro años después de su fundación, comenzó el primer servicio exclusivo de pasajeros, acondicionando uno de los Curtiss C-46 con 48 sillas para operar un servicio regular diario entre Barranquilla y Bogotá en el recién inaugurado aeropuerto Eldorado y haciendo las mismas escalas intermedias en las ciudades de Barrancabermeja y Puerto Calderón. Aerocóndor no tenía la infraestructura de ventas de pasajes, así que se llegó a un acuerdo con Viajes Alas, de Carlos Recio y Rudy Calvo, para que por comisión vendieran boletos al público en general. En seguida se unieron a esta modalidad Abavia y Viaturla, agencias muy conocidas en Barranquilla.

Así la empresa se abrió paso en el campo de transporte de pasajeros compitiendo con Avianca, Rutas Aéreas de Colombia (RAS), Lloyd Aéreo Colombiano y Taxáder en esa ruta. Aprovechando que el gobierno militar había habilitado la pista de la isla de San Andrés, se dio comienzo a vuelos no regulares desde Barranquilla y Cartagena. En ese primer año de operaciones se transportaron 51.200 pasajeros y 4'360.735 toneladas en un total de 8.250 horas de vuelo. La empresa logró ampliar su red de rutas nacionales troncales para servir, además de Barranquilla y Bogotá (sin escalas), las ciudades de Medellín, Cali y San Andrés, para llenar el vacío que había dejado Lloyd Aéreo Colombiano, al suspender operaciones. Aerocóndor mantuvo una política de tarifas rebajadas con el fin de competir con las otras empresas en el mercado, y desde entonces se posicionó como «La línea de la Costa». El volumen de pasajeros transportados aumentaba notablemente como consecuencia de una acertada política, y para 1961 se llegó a la cifra récord de 70.500 pasajeros.

En 1963 se dio origen a los vuelos de la prensa en los C-46 cargueros, que salían de Bogotá a la una de la mañana y hacían escala en Cartagena y Barranquilla. Aerocóndor obtuvo un contrato con El Espectador y competía con el contrato de Avianca con El Tiempo. Los periódicos aumentaron de circulación en la Costa, ya que al llegar tan temprano se trasportaban por tierra a sitios como Sincelejo y toda la sabana de Bolívar y poblaciones de Córdoba, lo mismo que a Ciénaga, Santa Marta y la zona bananera. Además del cargamento de periódicos, viajaban los famosos «patos», o pasajeros ocasionales, que pagaban menos de la mitad del precio de lo que valía un boleto en avión de pasajeros; los más frecuentes eran los estudiantes, como ya se mencionó, y los conductores caravaneros, que iban a buscar carros que llegaban a los puertos de la Costa y eran transportados por tierra a Bogotá.

En junio del mismo año se inauguró la ruta carguera Barranquilla-Miami, previendo las perspectivas de aumento en la demanda de transporte de exportaciones a los Estados Unidos. Éste era el vuelo más largo que realizaban los C-46 en esa época, con una duración de cinco horas y 45 minutos a una altitud media de crucero de 8.000 pies. La navegación se basaba principalmente en el conocimiento de la ruta, cálculos de tiempo y rumbo y en algunas ayudas que brindaban los equipos ADF y VOR, para lo cual se necesitaba mucha pericia de los pilotos. En ese mismo año se incorporaron a la flota dos aviones Douglas DC-4 —el HK-753 y el HK-755—, de mayor capacidad, adquiridos a la compañía Mackey Airlines de Miami, y el HK-757, a la USAF (United States Air Force, ‘Fuerza Aérea de los Estados Unidos’, por sus siglas en inglés). Los aviones fueron sometidos a una rigurosa inspección seguida de una reparación general (overhaul) en las instalaciones de mantenimiento que la empresa había construido en el aeropuerto de Soledad. La aerolínea contaba entonces con una planta de 150 mecánicos especializados y ayudantes. Para finales del año estaba trazando sus políticas, que le permitían no sólo atender sus propias necesidades, sino extender sus beneficios a otras empresas en el campo de mantenimiento. Así, poco después viajó una comisión a Curazao para entablar negociaciones con KLM (Compañía Real Holandesa de Aviación) y firmar un convenio de mantenimiento para aviones DC-6. Un grupo de técnicos viajó a las instalaciones de la prestigiosa empresa europea en su división de las Antillas Holandesas para complementar sus conocimientos. KLM aspiraba a suscribir un convenio similar al firmado años antes con ras, para transportar pasajeros de Colombia a Curazao y utilizar el enlace en las Antillas para alimentar sus rutas al Caribe y Europa.

Aerocóndor finalmente decidió adquirir tres unidades Douglas DC-6 para pasajeros mediante un acuerdo con la misma klm. Además, adquirió el primer Douglas DC-3 de pasajeros, el HK-500, y posteriormente un De Havilland Cañada DHC-2 Beaver, los cuales eran de propiedad de Taboy (Transporte Aéreo de Boyacá). El primer DC-6, el HK-752, fue asignado a la ruta internacional adjudicada a Aerocóndor para transportar pasajeros y carga entre Barranquilla y Curazao.

Los DC-4 entraron a operar las rutas troncales, mientras que los dos C-46 acondicionados para pasajeros atendían las rutas secundarias. El DC-3 fue asignado para cubrir las rutas a Santa Marta, Valledupar, Maicao y San Juan del Cesar, en la Guajira. Estas rutas fueron operadas durante un corto período, a causa del poco desarrollo de tráfico registrado.

Los vuelos que Aerocóndor efectuaba a San Andrés eran el OD131 y el OD132, principalmente en el Douglas DC-4 HK-757. Era tal el cumplimiento de tales vuelos, que en la isla las personas sincronizaban los relojes con la llegada del avión a las 12.30 del día, y a pesar de que las compañías que comenzaron los vuelos a San Andrés habían sido Lloyd Aéreo y Sam, Aerocóndor contaba con gran aprecio en la isla. Como dato curioso, conviene señalar que por aquellos días los isleños entraron en huelga y el primer acto que realizaron fue bloquear la pista para suspender las operaciones aéreas, con excepción de la llegada del HK-757 de Aerocóndor, que fue el único avión que dejaron aterrizar en los dos días que duró la protesta. Cuando los vuelos a San Andrés comenzaron sin itinerario regular, se dio nacimiento a varias agencias de viajes, entre ellas Turismo Barranquilla, cuyos dueños fueron dos copilotos de Aerocóndor: Manuel Geraldino y Jorge Vasilef. Ellos les llevaban el boleto a la casa a los pasajeros, ya que atendían desde su residencia, pues no tenían oficina. Esta agencia duró poco, pues no contaba con los permisos de la Corporación Nacional de Turismo, que era la entidad encargada de manejar las agencias de viajes. La disolución de la agencia dio paso a las que cumplían con todos los requisitos exigidos.

Más adelante se incorporaron dos unidades Cessna T-50 con capacidad para ocho pasajeros. Las unidades, matriculadas HK-967 y HK-983, eran llamadas jocosamente por los pilotos «las calandrias». En Aerocóndor se usaban durante un año como parte del entrenamiento para los pilotos antes de ser chequeados en Curtiss C-46. Al avión HK-967 se le abrió una puerta grande para usarlo como avión ambulancia. Las hélices inicialmente eran Hamilton de dos palas, pero se les instalaron hélices Hartzel de tres palas, las cuales les cambiaron y mejoraron el rendimiento. La bomba de los frenos también se les cambió y se les instaló una bomba muy parecida a la que usaban los camiones Ford F-800 y F-900 de la época. Estos aviones prestaron los servicios de taxi aéreo a las comunidades de las riberas del Magdalena como Magangué, Mompo y El Banco y a las poblaciones costeras de Tolú y Turbo, desde Barranquilla. Este servicio tomó el nombre de Aerotaxi Cóndor y se transportó, además de los pasajeros, un volumen importante de correo, bajo un contrato especial con el Gobierno nacional. También se efectuaron vuelos especiales bajo contrato con las compañías exploradoras y de apoyo logístico a las petroleras, como la Texas City Services, Antex Oil Company, Anson Drilling Company, Lofland Brothers y Shell. Así mismo, se realizaron vuelos por toda la Costa Atlántica, Barrancabermeja, Tibú, Mariquita, Puerto Calderón (Velásquez), Cimitarra, Ibagué y Neiva. Se hicieron misiones a varias pistas remotas, como la de San Jorge, de propiedad de la empresa Cementos del Caribe, y donde se explotaban

minas de yeso, al lado de Castilletes, en la frontera con Venezuela, y la pista de Cabo Tiburón, en la frontera con Panamá. La flota de aerotaxis se completó con la adquisición de un Cessna 180 monomotor, el cual llevaba la matrícula HK-877. Esta aeronave, dotada de amplia puerta, era utilizada como ambulancia, pues se prestaba para el transporte de enfermos en camilla y sus acompañantes. Este avión fue también utilizado para transportar pasajeros a la pista adecuada en la comunidad de Camilo Torres, distante de Magangué unos cuatro kilómetros. La pista de esta ciudad estuvo cerrada por reparaciones y los DC-3 de Avianca debían operar a la pista de Cicuco, de propiedad de la Colombian Petroleum; por tanto, los pasajeros debían ser transportados por lancha por el río Magdalena en una travesía que demandaba más de hora y media.

Para entonces Aerocóndor empezó una campaña encaminada a recibir del Gobierno una participación en el correo aéreo en las rutas nacionales, el cual era transportado exclusivamente por Avianca. Se presentó una polémica similar a la ocurrida un decenio antes, cuando Lansa quiso participar en el transporte de correo aéreo. Esta vez, la campaña de Aerocóndor fue infructuosa y el correo aéreo siguió siendo manejado en su totalidad por Avianca.

La operación de Aerotaxi Cóndor fue suspendida tiempo después porque la Aerocivil exigía que el avión llevara copiloto y no hubo poder humano para que desistiera de esta exigencia, pues el escaso número de pasajeros transportados no hacía rentable la operación, ya que había que suprimir una silla.

El 25 de enero de 1964 llegó a Barranquilla el segundo DC-6 de Aerocóndor, el HK-754X, tras un vuelo de entrega que se originó en Ámsterdam y siguió por Nueva York y Miami, al mando de los capitanes Daniel Eduardo González, Juan B. Millón y Humberto Vilar. Este segundo DC-6 fue asignado a las rutas troncales, mientras se adquiría la autorización de la Aeronáutica Civil para volar la ruta Barranquilla-Miami, recién abandonada por Taxáder.

Enero de 1964, aeropuerto de Soledad, Barranquilla. El capitán Gustavo López, salió a recibir la nueva aeronave, el Douglas DC-6 HK-754X, que fue pilotada por los capitanes Daniel Eduardo González, Juan B. Millón y Humberto Vilar, en un vuelo que comenzó en el aeropuerto de Schipol, Ámsterdam, Países Bajos, e hizo escala en Nueva York y Miami.

A finales del año se inauguró la ruta con equipo DC-6 desde Bogotá a Miami con escala intermedia en Barranquilla, con tarifas similares a las ofrecidas por Avianca, Braniff y Apsa del Perú, pero con la ventaja de poder cancelar en pesos colombianos el equivalente en dólares oficiales. Se llevó a cabo una gran campaña publicitaria en los medios impresos, la cual hacía destacar la popularidad que estaba adquiriendo la empresa, que cumplía 10 años de servicio.

El 9 de noviembre del mismo año, el HK-400 sufrió un percance en Barranquilla. Estando en plataforma, al encender motores comenzó un incendio, el cual consumió parte del fuselaje. Afortunadamente no hubo fatalidades entre los pasajeros y tripulantes. Sin embargo, la aeronave fue declarada en pérdida total. Más adelante se reemplazó con otra similar, con la misma matrícula. Hasta entonces, la numeración de las matrículas se podía repetir.

A principios de enero de 1965 se confirmó la noticia de la posible fusión de Aerocóndor con Taxáder, que se encontraba en liquidación, en un último esfuerzo por salvarla. Los capitanes Gustavo López, Juan B. Millón y Daniel Eduardo González, en representación de los intereses de

Aerocóndor, viajaron a Bucaramanga para negociar con Hernando Suárez Mantilla, gerente de Taxáder. La fusión incluía la unificación de servicios nacionales e internacionales, la ruta que esta empresa tenía a Miami y la transferencia de nueve aviones, varios de los cuales se encontraban inactivos por falta de motores y repuestos. La junta directiva de Taxáder se reunió el 15 de enero, pero Suárez renunció a sus funciones como gerente, se descartó la fusión con Aerocóndor y se llegó a la decisión de disolver la sociedad.

El 26 de abril de 1966 llegó a Bogotá en vuelo de demostración el moderno birreactor de la casa British Aircraft Corporation, el BAC 1-11. Aerocóndor proyectaba mejorar el servicio al público ofreciendo equipos jet en los vuelos nacionales e internacionales. El avión, con capacidad para 80 pasajeros y una velocidad de 500 nudos, llevaría los pasajeros de Bogotá a Barranquilla en una hora, y ya se podrían ofrecer vuelos a Miami en sólo tres horas. Se realizaron dos vuelos sobre Bogotá, que llevaban a bordo invitados especiales, entre los que se encontraban, además, los embajadores de Francia y del Reino Unido.

El 29 de abril la casa productora anunció la orden de Aerocóndor de un BAC 1-11 modelo 400. Sin embargo, esta compra no se llevó a cabo. Conviene mencionar que para entonces ya Avianca había adquirido los primeros Boeing 727 para empezar a reemplazar los equipos de pistón en los vuelos nacionales y regionales.

El 18 de diciembre de 1966 ocurrió el primer accidente de grandes proporciones que causó gran traumatismo en la empresa. Un avión Constellation Super Starliner L1649A, fletado en varias ocasiones a la empresa Passat Inc. para realizar vuelos especiales entre Miami y Bogotá, se estrelló cerca de la cabecera de la pista principal del aeropuerto Eldorado, durante la etapa de aproximación final. El avión estaba pilotado por tripulación estadounidense al mando del capitán y copropietario de Passat Inc. Charles Taylor; como copiloto iba el capitán Thomas Guthrie y como ingeniero de vuelo, James Engle.

En el accidente perdieron la vida 17 personas, entre ellas la tripulación de mando y el capitán Gustavo López, gerente de la empresa, que viajaba como pasajero. Sin embargo, milagrosamente hubo 42 sobrevivientes. Con todo, ante la pérdida de su cabeza, la empresa entró en una etapa de difícil clima organizativo que afectó profundamente las operaciones. Sucedió en la gerencia el capitán Daniel Eduardo González, que tuvo a su cargo la reestructuración de la compañía y la adopción de nuevas políticas comerciales y financieras. Por medio de su gestión con los Cuerpos de Paz, se contrataron los servicios de expertos asesores estadounidenses, entre los cuales estaba el señor Kausmann.

Dicha asesoría llevó a los primeros contactos con American Airlines, que demostró su interés en introducir el equipo Lockheed Electra L-188 en la flota de Aerocóndor. En el campo de transporte de carga, se llegó al primer acuerdo con Floramérica, una importante empresa exportadora de flores, dirigida por Tom Killer. Así, se realizaron vuelos especiales de carga de Bogotá a Miami para transportar flores exclusivamente.

En esa época el mercado de exportaciones menores y no tradicionales estaba apenas empezando. Los exportadores, auspiciados por el ambicioso plan del Fondo de Promoción de Exportaciones (Proexpo), empezaron la producción masiva y exportación de flores a los Estados Unidos y comenzó a exportarse carne a Martinica, en las Antillas Francesas, para lo cual se contrataron

vuelos especiales a este destino. Así se creó una nueva demanda internacional para vuelos regulares de carga.

Para 1967 Aerocóndor tenía doce aviones: tres DC-6, dos DC-4, un DC-3, cuatro C-46 y dos Cessna T-50, y servía las rutas nacionales troncales uniendo a Barranquilla con Santa Marta, Cartagena, San Andrés, Barrancabermeja, Medellín, Pereira, Cali y Bogotá, compitiendo con Avianca y Sam. También se operaban las rutas secundarias o regionales desde Barranquilla a San Juan del Cesar, Valledupar, Maicao, Tolú, Turbo, Magangué, Mompox y El Banco. Temporalmente se realizaron servicios especiales de carga a Puerto Asís y a Leticia, cuando existía demanda.

El 2 de marzo de 1967, a las 7.22 de la mañana, el Curtiss C-46 carguero HK-758 hizo un aterrizaje de emergencia en la hacienda San Ramón, situada a 4 kilómetros del aeropuerto Eldorado, minutos después de despegar de la pista 30 con destino a Barranquilla. El avión tuvo una falla mayor en uno de los motores; sus dos tripulantes resultaron ilesos tras el accidente.

El 29 de mayo de 1967 ocurrió el primer caso en Colombia y en el mundo de una bomba a bordo de un avión comercial: el DC-4 HK-757, que cumplía el vuelo de itinerario OD133, al mando del capitán Horacio Luna y del primer oficial Humberto Vilar, y con las auxiliares de vuelo Graciela Torres y Teresa Montenegro, despegó de Barranquilla con 16 pasajeros a las 4.40 de la tarde con destino a Bogotá. A los 55 minutos de vuelo se escuchó una tremenda detonación, el fuselaje vibró, pedazos de lámina de aluminio volaron por la cabina y una de las auxiliares de vuelo, Graciela Torres, fue lanzada contra el compartimiento del baño situado en la parte trasera del avión, en el preciso instante en que pasaba hacia la cocina (galley). Inmediatamente se generó gran pánico entre los aturridos pasajeros, que se levantaron de los asientos y corrieron hacia la cabina de los pilotos, encabezados por la azafata, que manaba abundante sangre por una herida en la cabeza. Fue entonces cuando el copiloto, muy serenamente, contuvo a los aterrados pasajeros, los obligó a tomar asiento nuevamente y fue hacia el sitio de la explosión a investigar.

En medio del intenso humo, que en cuestión de segundos saturó la cabina de pasajeros y que obligó a muchos a taparse nariz y boca con pañuelo, Vilar examinó el sitio de la explosión. Comprendió la gravedad de lo ocurrido, pero a la vez se dio cuenta de que la situación no era de extremo peligro. Regresó al puesto de comando y desde la puerta de la cabina informó a los pasajeros que lo sucedido era posiblemente un rayo que había alcanzado la cola del avión. Los pasajeros se calmaron, la auxiliar de vuelo Teresa Montenegro le hizo las curaciones a su compañera y el viaje prosiguió hasta la Capital.

Al llegar a Bogotá las autoridades del das y la policía, ya enteradas del caso, abordaron la nave apenas terminó el carreteo e inmediatamente condujeron a los pasajeros a las oficinas de inmigración, donde uno por uno fue interrogados. Entre tanto, técnicos de la misma dependencia subieron a la aeronave para examinar los daños. La bomba estalló debajo del inodoro del baño y lo destrozó totalmente; además se produjeron grandes agujeros en la pared del avión.

Salvo por la auxiliar herida, por fortuna no hubo ninguna desgracia a bordo del avión.

El 6 de agosto de 1967 sucedió otro de los casos más insólitos de la historia de la aviación. De nuevo el HK-757, pero esta vez cuando volaba en itinerario regular entre Bogotá y San Andrés, con escala en Barranquilla, fue obligado por cinco individuos fuertemente armados a desviar de ruta, no bien despegó de Barranquilla. Los secuestradores, mezclados entre los 77 pasajeros, abordaron el avión, que salía a las 10.45. Con disimulo habían ocupado la sección delantera del aparato, en un compartimento de diez sillas con fácil acceso a la cabina de mando.

A los 50 minutos de vuelo, dos de los secuestradores irrumpieron en la cabina de pilotos, disfrazados con barbas postizas y gafas oscuras. Allí se impartió por primera vez en un avión colombiano la orden perentoria que se escucharía muchas veces en otros vuelos de diferentes compañías: «¡A Cuba!» En un comienzo, el capitán Rafael Madero y el copiloto Germán Durán pensaron que se trataba de una broma de algún pasajero pasado de tragos, pero cuando vieron que los revólveres que les apuntaban y las amenazas eran reales, no tuvieron más alternativa que orientar la nariz de la nave hacia la isla.

El avión fue declarado en emergencia por el Centro de Control de Bogotá y el de Panamá, después que la tripulación reportó daños en el sistema de comunicaciones y la consiguiente ausencia de nuevos reportes. A los pasajeros se les dijo que un avión accidentado en la pista de San Andrés había quedado atravesado y que por tanto debían desviar al aeropuerto alterno, Panamá. Desde ese instante y durante las siguientes dos horas el avión no volvió a reportarse. Cuando el HK-757 ingresó al espacio aéreo cubano, dos Migs de la Fuerza Aérea local lo interceptaron. Sólo entonces los secuestradores se reportaron por radio: «Somos un grupo de revolucionarios y queremos vía libre a La Habana».

Más tarde se supo en Colombia que el avión había aterrizado sin novedad en el aeropuerto de Rancho Boyeros, cerca de La Habana, en Cuba, hecho que fue confirmado por la tripulación de un avión de Avianca que volaba de Miami a Barranquilla y había escuchado por el sistema de comunicaciones las instrucciones de aproximación impartidas a la nave de Aerocóndor. Por esas cosas raras del destino, coincidió el aterrizaje del DC-4 secuestrado con la llegada a La Habana de la delegación cubana que regresaba de los Juegos Panamericanos celebrados en Winnipeg, Canadá. Así que cada grupo —tanto el de secuestradores como el de tripulantes y el de pasajeros— creyó que la recepción revolucionaria era para él. Sin embargo, los grandes beneficiados de todo el aparato propagandístico cubano fueron los pasajeros y tripulantes del avión colombiano, pues fueron colmados de atenciones y regalos.

A las 7.00 de la noche, tanto los unos como los otros descansaban en el Hotel Nacional; luego fueron invitados al famoso cabaré Tropicana, donde los declararon invitados de honor y presenciaron el fabuloso espectáculo de más de doscientos artistas de primera línea en escena. Al día siguiente, bien cargados de regalos, libros, discos, habanos, ron y prendas de vestir, los pasajeros estaban felices y listos para regresar a Colombia. El HK-757 despegó de Cuba a la 1.30 de la tarde y tres horas después aterrizó en San Andrés, su destino original.

Éste fue tal vez el primero de una serie de actos de piratería aérea o interferencia ilícita —como se llama legalmente hoy día a estos actos delictivos— que tuvieron lugar con mucha frecuencia en los decenios del setenta y del ochenta en aviones comerciales de matrícula colombiana.

El 15 de marzo de 1969 se produjo el segundo secuestro de una aeronave de la compañía, en este caso un Douglas DC-6, el HK-754 con 45 pasajeros a bordo, que volaba de Barranquilla a San Andrés y que fue obligado a dirigirse a Camagüey (Cuba) por un sujeto que había trabajado como mesero en la isla colombiana, Pedro Félix Varela, que viajaba en compañía de su mujer y una niña de brazos. El secuestro no representó gravedad para los pasajeros ni para el avión, que regresó a Barranquilla después de permanecer 45 horas y 20 minutos secuestrado. Aerocóndor pagó 10.500 dólares a Cubana de Aviación para que el avión pudiese regresar a Colombia. La tripulación estaba integrada por el capitán Javier Rendón (q. e. p. d.), el copiloto Roberto Simbaqueba Gaona (q. e. p. d.), el ingeniero de vuelo Arnaldo Salazar Ruiz y los auxiliares de vuelo Francia Ribón y Pedro del Toro.

A principios de 1969, los asesores estadounidenses le recomendaron a la gerencia general darle a la empresa una nueva imagen que tuviera un enfoque más colombiano. Después de varias propuestas se escogió la imagen de un cóndor de la cultura Quimbaya que pobló el interior de nuestro país. El nuevo logotipo fue difundido ampliamente por los medios publicitarios y los aviones recibieron los nuevos colores del novedoso distintivo.

Con el fin de renovar el equipo de vuelo, Aerocóndor llegó a un acuerdo con American Airlines para adquirir el primer turbohélice Lockheed L-188 Electra II mediante contrato de arrendamiento por cinco años con opción de compra. Así pues, viajaron a Fort Worth, Texas, varias tripulaciones para comenzar su entrenamiento. En el Electra de matrícula N6125A, empleado exclusivamente para el entrenamiento de tripulaciones, que luego recibió matrícula colombiana HK-777, se impartió el entrenamiento en la academia de American Airlines, donde acudían pilotos de todas las partes del mundo e inclusive los de la Fuerza Aérea Estadounidense.

El 14 de abril de 1969 llegó el HK-777 al mando del capitán León Velásquez con los nuevos colores de la compañía y fue recibido en Medellín por el nuevo gerente general, el capitán Juan B. Millón, que había ocupado antiguamente la jefatura de operaciones.

Ya para 1971 se había reemplazado el equipo de pistón de pasajeros por cinco unidades Lockheed Electra II, y se destinaron solamente los aviones de pistón para carga. Sucesivamente se recibieron el HK-774, el HK-775, el HK-1415 y el HK-1416. En la nueva reestructuración, la empresa restringió entonces su campo de acción en el área de pasajeros a los aeropuertos donde pudieran operar los nuevos turbohélices. De esta manera se redujo la red para volar únicamente en las rutas troncales de Barranquilla a Cali, Medellín, Bogotá, Pereira, Cartagena y San Andrés y se aumentaron las frecuencias a Aruba y Curazao. Con la llegada de los Electras comenzaron en algunos vuelos desfiles de modas patrocinados por Fabricato y rifas a bordo de vajillas Corona, que en compañía de galletas Noel se unió al original evento. El gestor de esta modalidad promocional fue Elkin Arredondo de Barranquilla.

Para entonces, el capitán Alberto Montezuma le propuso al capitán Juan B. Millón adquirir un avión pequeño para poder darles entrenamiento de navegación por instrumentos de forma regular a los copilotos. El capitán Montezuma suponía que los pilotos rechazarían la idea de volar en un

avión pequeño, así que se adquirió un Beechcraft Excalibur 800 el HK-1358-W, que era propiedad de la Texaco. El Excalibur era la versión ejecutiva modificada del Twin Bonanza, con motores Avco Lycoming más potentes, de 400 caballos de fuerza, y de orden del capitán Millón con él se dio entrenamiento de instrumentos a todo el personal de vuelo.

Sucedió que un Curtiss C-46, al mando del capitán Emilio Coll, que cumplía un vuelo de carga entre Miami y Barranquilla, por problemas en un motor tuvo que aterrizar en Kingston (Jamaica). Entonces se preparó rápidamente el Beechcraft Excalibur y el capitán Montezuma, junto con el capitán Fernando Millón, algunos mecánicos y repuestos, salió hacia la isla para solucionar el problema. Así, el C-46 pudo continuar el vuelo a la capital del Atlántico escoltado por el Excalibur.

El capitán Montezuma recuerda que el capitán Fernando Millón había sido su alumno en el Aeroclub de Barranquilla, donde se forjaron todos los pilotos de esa generación, y que le correspondió «solearlo» el mismo día que a otros tres pilotos.

A principios de 1972, en las nuevas instalaciones de mantenimiento de Aerocóndor en Barranquilla, un equipo de técnicos soviéticos se dedicó a ensamblar un avión pequeño trirreactor de pasajeros, el YAK-40. El avión, con capacidad para 27 pasajeros, que utilizaba la última tecnología soviética, había sido diseñado por Alexei Yakovlev para reemplazar el vetusto DC-3. Además, había sido construido para operar en climas extremos y pistas de tierra, en condiciones similares a las de América Latina. El programa ofrecido por la agencia Aviaexport preveía en principio la venta de cinco unidades a Aerocóndor. La segunda etapa del proyecto incluía establecer una línea de ensamblaje para producir aviones para toda la región. Aviaexport, además, ofrecía amplias facilidades de pago, sin cuota inicial, y un interés del 2% anual, muy inferior al ofrecido por el mercado financiero. El YAK-40 visitó diez países de la región en una gira de promoción. En el vuelo de prueba de esta aeronave soviética, el Autor de este Estudio, ASD fue invitado para esta gesta, debiendo tomar un seguro especial de vuelo. Al final, las autoridades aeronáuticas colombianas no llegaron a un acuerdo para la certificación del avión y el proyecto no prosperó. Sólo tres países de la región certificaron el avión para vuelos nacionales: Cuba, Bolivia y Guatemala.

Con el fin de prestar ayuda financiera a los viajeros, se creó la compañía asociada, Créditos Cóndor Ltda., Credicóndor, que brindaba un sistema fácil y económico de acceder a préstamos para viajes, específicamente programas familiares para vacaciones, que incluían la porción terrestre y el hotel. Ésta era la respuesta a la campaña nacional para que los colombianos conociéramos nuestro país primero, y en especial la Costa Atlántica y San Andrés, antes de viajar al exterior.

El 5 de octubre de 1972, un Curtiss C-46 que cumplía un vuelo de carga Miami-Barranquilla y bajo el mando del capitán Jaime Mateus Delgado y del primer oficial Carlos Martínez Montañez realizó un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto internacional de Miami. La hélice del motor 1 del HK-851 se desbocó al rotar el avión y no se pudo perfilar. Virando en final corta, la hélice se desprendió, cortó el fuselaje y fue a parar al parqueadero de la Eastern Airlines, donde dañó uno de los vehículos allí parqueados. La pericia de los pilotos hizo que el incidente no pasara a mayores y el aterrizaje se llevara a cabo sin novedades. Este evento le mereció al capitán Mateus una carta de felicitación para su hoja de vida de parte del mayor Ricardo Rueda, jefe de la División de

Seguridad de la Aeronáutica Civil. El avión fue finalmente reparado; el capitán Alberto Montezuma le hizo el vuelo de prueba y lo llevó de regreso a Barranquilla, un año después.

El 22 de diciembre de 1972 Aerocóndor entró en la era del jet, bajo la presidencia de Juan B. Millón. Se adquirió por intermedio de American Airlines un Boeing 720-B de la aerolínea McCulloch International. Era el mismo tipo de avión operado por Avianca y se firmó un contrato de arrendamiento similar al utilizado con los Electras. El avión, bajo el mando del capitán Daniel Eduardo González, fue recibido en Bogotá tras haber sido apropiadamente matriculado como HK-1973. American Airlines tuvo a su cargo el entrenamiento del personal de vuelo para este nuevo equipo. Los primeros pilotos en certificarse fueron los capitanes William Rubiano, Rafael Peña Madero, León Velásquez, Horacio Luna Pardo y Leonardo Millón Cantillo, hermano del presidente de la compañía.

Con la llegada del primer Boeing 720-B se introdujo un nuevo y moderno logotipo, un cóndor más estilizado de color negro sobre fondo amarillo, y se introdujeron nuevos colores fuertes en el diseño de los aviones: amarillo, rojo y naranja. El diseño de esta nueva imagen fue de la firma Marvan de Barranquilla, bajo la dirección de Michel Vamdame y Joseph Marchy, de nacionalidad francesa. El nuevo departamento de Relaciones Públicas, en cabeza de Julia Galofre de Yrauquin, tuvo a cargo los eventos de entrenamiento y presentación en público del personal, que estrenó nuevos uniformes. Se empezaron a usar lemas como “Aerocóndor... Colombia... Bienvenidos al maravilloso mundo de la aviación a colores”. La compañía empezaba una nueva era de cambio y desarrollo.

Entre tanto, muchos de los que eran copilotos en ese entonces tuvieron la fortuna de tener excelentes pilotos instructores para el nuevo equipo, como los mismos dueños de la compañía. Eran estrictos y exigían lo mejor de cada tripulación. En algunos casos, en los 720-B, en aproximaciones ILS, le tapaban la ventana al copiloto con un cartón para que hiciera el aterrizaje sólo con instrumentos. Eran métodos sencillos, no tradicionales, pero didácticos y eficaces.

Algunos meses después, un desafortunado suceso empañó la alegría que aún se vivía en la empresa. El lunes 27 de agosto de 1973, a las 7.45 de una nublada, triste y fría mañana, ocurrió el peor desastre en la historia de Aerocóndor: el HK-777, un Lockheed L-188 Electra que cubría la ruta Bogotá-Cartagena-Barranquilla-San Andrés-Curazao, el mismo en que se entrenaron varias tripulaciones cuatro años antes y que fue recibido con júbilo en Medellín, se estrelló de frente contra el cerro El Cable, al oriente de Bogotá, dos minutos después de despegar de la pista 12 del aeropuerto Eldorado. Todos sus 43 ocupantes perecieron; fue ésta una tragedia que enlutó a prestigiosas familias tanto de Cartagena como de la Capital. La nave estaba al mando del mayor (r) Boanerges Maldonado; como copiloto iba el capitán Alberto Munévar y como ingeniero de vuelo, Alfonso Rincón. Los auxiliares de vuelo eran Alba Luz González, Anyesley Corredor y Rafael Muñoz. Éste fue un golpe muy duro para la moral de la empresa. Como dato curioso, conviene mencionar que el comandante cumplía años ese día, precisamente.

El 15 de mayo de 1974 llegó el segundo Boeing 720-B, matriculado como HK-1974, el cual mantenía el mismo diseño colorido de su antecesor, el HK-1973. Con este segundo 720-B, Aerocóndor empezó unos planes de turismo llamados Plan Fantasía 74, los cuales brindaban un sistema fácil y económico para viajar a Miami y conocer Disney World.

En ese mismo año se adquirió en arrendamiento un avión de gran capacidad, el Canadair CL-44 de carga, el cual llevó la matrícula HK-1972. Extrañamente, este avión nunca lució los colores tradicionales de la aerolínea, pues era blanco con líneas delgadas azules y rojas y tenía la palabra «carga» bajo el logotipo en el empenaje. Para el entrenamiento y vuelo de esta aeronave canadiense fue seleccionado el Autor de este trabajo académico ASD, quien impartió los cursos a las tripulaciones de vuelo.

Por desgracia, el carguero, al mando de los capitanes Julio Romero Cantillo y Cristóbal Ripoll, y el Ingeniero Aurelio Cruz Borrero, acompañados de cinco tripulantes extranjeros, chocó contra el cerro Santa Elena, en el municipio de Guarne, el 22 de febrero de 1975, después de despegar del aeropuerto Olaya Herrera de Medellín con destino a Barranquilla y Miami.

Para reemplazar el avión, y bajo el auspicio del Fondo de Promoción de Exportaciones (Proexpo), se adquirió otro carguero de gran capacidad para suplir la creciente demanda de los exportadores menores y en especial de los floricultores, en su afán por entrar en el mercado estadounidense. Era un Lockheed Electra II —el HK-1976— con puerta ancha y capacidad para 34 toneladas, el cual fue bautizado con el nombre de El exportador. Pero el 10 de julio del mismo año, el Electra carguero, al mando del capitán Santiago Ferro, del primer oficial Navil Abomohor Segebre, del ingeniero de vuelo Jorge H. Gamboa y de Arturo González, que viajaba de observador, colisionó contra un DC-6 cuando efectuaba la carrera de despegue en la pista 12 del aeropuerto Eldorado, pues se le abrió la puerta de carga, giro bruscamente hacia la derecha y cayó sobre el otro carguero de Aerocosta, que se encontraba en plataforma. Dos de los cuatro tripulantes fallecieron en este accidente.

Estos dos accidentes pusieron a la empresa en una situación financiera bastante difícil y su capacidad transportadora de carga se vio disminuida considerablemente. Así mismo, se presentaron dificultades de diferente índole para reemplazar los aviones cargueros en el corto plazo. En octubre de 1975 ocurrió el primer cambio accionario de la aerolínea: Jorge Barco Vargas (hermano de Virgilio Barco Vargas, que luego fue Presidente de la República), que había sido director de la Aeronáutica Civil, entidad desde la cual fue el garante para que Aerocóndor pudiera adquirir los dos primeros Boeing 720B a **American Airlines**, se convirtió en el mayor accionista y representante de la empresa, al adquirir la mayoría de las acciones e inyectar una gruesa suma de dinero. Como nuevo presidente de la compañía fue nombrado Saúl Pertuz; así, la compañía limitada pasó entonces a ser sociedad anónima. Con el cambio en la orientación administrativa de la empresa comenzaron nuevas negociaciones con American Airlines para adquirir tres Boeing 707, dos para transporte de pasajeros y uno para carga, exclusivamente. Éstos llegarían en el lapso de un año, lo cual le otorgaría a la compañía posibilidades importantes en el mercado de pasajeros y el de carga.

En diciembre de 1975 llegó el primer Boeing 707-123B con capacidad para 162 pasajeros, adquirido, al igual que los anteriores, a American Airlines. Contaba con cuatro canales de música con selección individual y sistema de cine. Con este nuevo avión comenzó la prestación del servicio «Clase Cóndor» con tarifas económicas. Fue matriculado como el HK-1802 y traía un diseño diferente en el que predominaba el plateado natural del fuselaje con tres franjas horizontales

—amarilla, naranja y roja— que terminaban en curva ancha descendente en la parte comprendida entre la nariz y el tren de aterrizaje delantero.

En febrero de 1976 fue adquirido el segundo Boeing 707-123BF, el HK-1818, único en el mundo por su clase de conversión a carga del que se tengan datos y que fue destinado al transporte principalmente de flores entre Colombia y Miami.

Dos de los Electras, el HK-775 y el HK-1416, fueron vendidos a VARIG del Brasil y pasaron a formar parte del «puente aéreo» entre Río y São Paulo. Al mismo tiempo se le compró a Aerocosta el Electra carguero HK-1845, se convirtió a carguero el HK-774, que había sido utilizado para pasajeros, y se reservó el HK-1415 para el transporte de pasajeros; además, en noviembre del mismo año llegó el tercer Boeing 707, que fue matriculado como el HK-1942.

La compañía consolidó así sus operaciones internacionales. ***Destacaron, entre otras, la ruta a Santo Domingo***, que en su segundo año de operación obtuvo un aumento superior al 50% en el número de pasajeros transportados, y las rutas a Miami, en las cuales se obtuvieron apreciables aumentos, en especial en el mes de diciembre, cuando se introdujo el equipo Boeing 707. Así, Aerocóndor se convertía en la segunda empresa en importancia en el país, compitiendo directamente con Avianca y Sam en las rutas nacionales, y con Avianca y Braniff, en las rutas a Miami. Cabe anotar la importancia que tuvo el hecho de que Aerocóndor adhirió a los acuerdos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) para pasar a ocupar un puesto de rigor dentro de la agremiación mundial.

Durante 1976, la compañía transportó 455.414 pasajeros, lo cual representaba un aumento del 28,6% con respecto al año anterior. En la operación internacional, obtuvo un aumento del 20,5%. En el transporte de carga hubo un aumento del 54% en la operación nacional y de un 136% en la internacional, que registraron un total de 20'677.231 kilos en todas las rutas. Con los resultados anteriores, Aerocóndor se situó en el primer lugar entre las empresas colombianas transportadoras de carga en el ámbito internacional.

La rivalidad entre Aerocóndor y Avianca alcanzó grandes proporciones. El mayor enfrentamiento entre los intereses que controlaban a Aerocóndor y los que controlaban a su rival surgió a mediados de julio de 1976, cuando se hizo pública, por primera vez, la intención de Pan American de vender los 12,2 millones de acciones que tenía en Avianca. Al hacer al anuncio de la oferta de venta se dijo que el valor de la transacción ascendería a los 3 millones de dólares (la tasa de cambio de ese entonces era de 34,88 pesos por dólar). Los compradores serían los mayores accionistas de Aerocóndor en ese momento (el grupo Barco), los cuales aspiraban a realizar la transacción de compra de estas acciones. Tal transacción no se llevó a cabo, en buena parte a causa de una hábil campaña de prensa que la puso al descubierto y a la decisión del Gobierno de autorizar que fuera la misma Avianca la que comprara dichas acciones.

Con la llegada del Jumbo 747 de Avianca, Aerocóndor empezó una serie de campañas publicitarias que causaron polémica y reflejaban además la rivalidad que se vivía en aquel momento.

Bajo la presidencia de Saúl Pertuz continuó la política de recapitalización de la compañía y la colocación de acciones en el mercado. De esa forma, el patrimonio de la aerolínea aumentó a 135

millones de pesos. El capital autorizado aumentó de nuevo y llegó a los 150 millones de pesos. La gestión comercial siguió caracterizándose por su dinamismo y audacia en el mercado, con objeto de consolidar su posición dentro de la industria nacional y la internacional. En esta coyuntura, el autor de este trabajo ASD se convirtió en pequeño accionista de la compañía Aerocondor.

El ingreso de la empresa a la IATA se hizo efectivo a principios de 1977, y si bien se advirtieron indudables ventajas, también se presentaron factores adversos que debían ser evaluados en su oportunidad.

En ese mismo año, y viendo la posibilidad de continuar en el proceso de expansión, se contrataron los estudios de evaluación de varios tipos de aviones de cabina ancha, entre los cuales se incluían el Douglas DC-10 y el Airbus A300, los cuales serían incorporados a las rutas de gran demanda, en especial las de Miami. En el campo internacional, la compañía pensó en aumentar su área de influencia regional, como respuesta a las políticas integracionistas del gobierno colombiano. Comenzaron los servicios a Puerto Príncipe, en Haití, como una extensión de la ruta a República Dominicana. El destino estaba ligado al flujo de turistas al Club Méditerranée, que acababa de abrir uno de sus nuevos complejos en ese país francoparlante.

Así mismo se recibió autorización para operar vuelos especiales a Nassau, en las Bahamas. Se aprobó la ruta a Ciudad de Guatemala, la cual era explotada anteriormente por Sam. De igual manera se solicitó la ruta a San José de Costa Rica, la cual fue negada por autoridad costarricense. Se obtuvieron los derechos exclusivos para operar la ruta Miami-San Andrés, con el fin de aumentar el flujo de turistas hacia nuestro territorio en el Caribe. También se solicitó la extensión de la ruta de Santo Domingo a Puerto Rico.

Hacia el sur del continente, se solicitó la ruta a Quito con extensión a Lima, La Paz y Montevideo. Aerocóndor llegó a solicitar la ruta a Londres; sin embargo, la Aeronáutica Civil resolvió negar todas estas rutas por considerar que el volumen del tráfico proyectado no justificaba una operación regular. Las relaciones aeronáuticas con la Gran Bretaña se habían establecido hacía más de treinta años y hasta entonces ninguna aerolínea colombiana había sido designada para operar dicha ruta.

Aerocóndor estudió la posibilidad de vender los aviones Electra a la compañía estadounidense Eastern Airlines para canjearlos por dos aviones Boeing 727. La renovación del contrato se lograría en virtud del aporte de unos veinte millones de pesos que efectuaba en ese momento Jorge Barco Vargas, su mayor accionista. Con todo, la negociación con la Eastern no progresó.

Las ventas realizadas por la empresa subieron de 815 millones a 1231 millones entre 1976 y 1977, con un aumento del 51,1%, además, en diciembre de 1977 el patrimonio neto, tangible, llegaba al valor de 204,1 millones.

A mediados de 1977 la directiva de Aerocóndor comenzó contactos con la Airbus Industrie, para adquirir en leasing con opción de compra el moderno Airbus A300B4. Jorge Barco Vargas representante y accionista y Carlos F. Child Vice Presidente Comercial viajaron a París (Francia), para comenzar la negociación y adquisición de la nueva aeronave con matrícula de prueba f-wndd y con número de construcción 029. Se dijo entonces que era el avión ideal para las rutas de Aerocóndor; además podría operar en todos los aeropuertos colombianos sin necesitar modificaciones de pista y adecuaciones en las terminales. También economizaría grandes

cantidades de combustible gracias a sus poderosos motores General Electric CF6-50C1, de bajo consumo, los cuales necesitaban la mitad del combustible que consumía un Jumbo 747.

La decoración del A300 fue realizada especialmente para Aerocóndor en Alemania. Allí se configuró al recién construido avión con 245 asientos divididos en 221 de clase económica y 24 de primera clase, además de un lujoso bar, en cuya parte delantera interior relucía un cóndor de autoría del maestro Alejandro Obregón. El costo del Airbus, de acuerdo con la licencia de importación tramitada ante el Incómex, era de 28,1 millones de dólares, y en virtud de tal importación temporal al país, Aerocóndor debió depositar en aduanas una garantía por dos millones de dólares. La aerolínea pagaría un arriendo mensual de 339 mil dólares por el nuevo avión. Con posterioridad a un extraordinario despliegue publicitario, el nuevo avión llegó a Barranquilla el 11 de diciembre de 1977, tras un vuelo que se originó en Toulouse (Francia) e hizo escala en Canadá y Miami y que estuvo al mando de los capitanes Daniel Eduardo González y William Rubiano. Días después, en cumplimiento de una de las cláusulas del contrato con Airbus, Aerocóndor exhibió el nuevo avión en el mercado latinoamericano. Así pues, se efectuaron vuelos de demostración en el Perú y Bolivia, entre otros países; además, se realizaron distintas pruebas en Bogotá y La Paz, con despegues que simulaban la falla de un motor, para comprobar el rendimiento del A300 en aeropuertos situados a gran altura. Estas pruebas se hicieron con el auspicio de la entidad francesa encargada de homologar y calificar las aeronaves civiles, el French centre d'essais vol (cev, por sus siglas en francés).

Después de larga y provechosa negociación con la casa fabricante, el 15 de diciembre de 1977 Aerocóndor comenzó a operar el más moderno avión de pasajeros que se encontraba en el mercado y el primero de este tipo en Colombia y Latinoamérica. El avión, con capacidad para 20 toneladas de carga, matriculado como HK-2057, fue bautizado con el nombre de Ciudad de Barranquilla, en honor a la ciudad que vio nacer a la compañía.

En el aeropuerto Eldorado de Bogotá, Aerocóndor celebró el comienzo de las operaciones con este tipo de avión. Fueron invitadas a conocer el moderno reactor personalidades importantes, entre ellas el precandidato presidencial Julio César Turbay, el senador Diego Uribe Vargas y Consuelo de la Torre, administradora de Eldorado. El nuevo avión fue puesto al servicio de las rutas a Miami que se originaban en Bogotá, Barranquilla y Medellín y mantuvo un alto índice de ocupación en su primer año de actividades. Sus principales capitanes fueron Daniel Eduardo González, Roberto Gómez Ballestas, Rafael Madero, Horacio Luna, Leonardo Millón y William Rubiano. El A300 era el segundo avión de cabina ancha en Colombia y pronto se convirtió en la aeronave insignia de la compañía; contaba con toda una nueva tecnología en aviónica. Para demostrar su capacidad de maniobra y rendimiento a la Airbus Industrie, se mostraba al A300 haciendo la aproximación al aeropuerto Enrique Olaya Herrera de Medellín en pierna con el viento izquierda, base y final para la pista 19.

Con el nuevo A300 —al cual se llamaba «el Jumbo A300» en la publicidad de la aerolínea— se pensó en expandir las rutas de la compañía y fortalecerla en la reñida competencia con las demás aerolíneas en las rutas a Miami. El avión parecía ser todo un éxito para la empresa, a tal punto que se alcanzó a pedir una segunda unidad (el HK-2058). Sin embargo, la realidad era que la operación de este avión resultaba muy costosa y no era rentable para Aerocóndor.

A principios de 1978, en pleno invierno en los Estados Unidos, Aerocóndor efectuó una serie de vuelos charters entre las ciudades de Cartagena, Minneapolis y Chicago, para traer turistas norteamericanos. Estos vuelos se efectuaban en los Boeing 707; así mismo, unos días después, cuando se jugó el Super Bowl en Nueva Orleans, se efectuó un vuelo de ida y regreso en el Airbus A300 entre Curazao y dicha ciudad del estado de Luisiana para llevar aficionados. También a mediados de dicho mismo año en Cuba hubo una apertura promovida por el padre Espinosa en Miami y una agencia de viajes local para realizar unos vuelos charters en Aerocóndor. El objetivo de estos vuelos era llevar personas que hubieran salido de Cuba para que regresaran de paseo a la isla y visitaran a sus familiares, para luego regresar a los Estados Unidos. Se efectuaron los vuelos La Habana-Kingston, La Habana-Mérida, La Habana-San Juan y La Habana-San Diego (California); fue éste el vuelo más largo, con una duración de 5 horas y 50 minutos. Estos vuelos se efectuaron en los Boeing 707 y en el Airbus A300. En el primer vuelo entre La Habana y San Diego (California), en el Airbus A300, al mando del capitán Roberto Gómez Ballestas, cuando aterrizó el avión a las 7.00 de la mañana, hora del Pacífico, el aeropuerto se paralizó, pues este tipo de avión era totalmente desconocido. Hubo gran despliegue de televisión, reporteros gráficos, etcétera, por la novedad del avión, el cual fue el primer Airbus en operar en la costa Oeste de los Estados Unidos, ya que la otra aerolínea en operar este nuevo modelo europeo, la Eastern Airlines, apenas lo estaba introduciendo en sus rutas en la costa Este de aquel país.

En 1978 Aerocóndor contaba con la segunda flota de aviones más grande de Colombia, compuesta de nueve aviones, así: su avión insignia, el Airbus A300; tres Boeing 707; dos Boeing 720-B y tres Lockheed Electra L-188. De esta manera llegó a competir fuertemente con Avianca. El volumen de ventas en ese año llegó a la cifra de 1800 millones, 32% más que en 1977.

La adquisición más ambiciosa de la compañía fracasó al entrar Aerocóndor en una seria crisis financiera y atrasarse en cuatro mensualidades por el A300, que, según el contrato de diciembre de 1977, podrían ser contabilizadas como aportes para la adquisición definitiva del avión. Los abogados de Airbus viajaron a Colombia en marzo de 1979, con el fin de negociar con los funcionarios de la compañía el retraso de los pagos. Su punto de vista fue que para respetar el contrato de leasing (arriendo que podría transformarse en compra), Aerocóndor debía pagar de inmediato las cuatro o cinco cuotas atrasadas o entregar una garantía del Gobierno. Los dos caminos fracasaron y el avión, que fue matriculado provisionalmente como f-odju, fue retenido en Miami y tuvo que ser devuelto el 17 de abril de 1979. La directiva de Aerocóndor, encabezada por Pertuz, dijo que la situación insostenible a que se había llegado y que obligó a la devolución del Airbus tuvo su origen en la negativa del Gobierno a las solicitudes de la aerolínea para operar varias rutas internacionales, entre éstas la de Londres.

F-ODJU, A300B4, recuperado por Airbus en Toulouse (Francia) a mediados de 1979. El avión fue ofrecido en leasing o en venta por un valor de 35 millones de dólares. En 1981 fue adquirido y puesto de nuevo en servicio por la aerolínea francesa Air Inter.

Coincidió con la devolución del Airbus la reestructuración accionaria de la compañía, al tiempo que un grupo de inversionistas de la Guajira adquiría la mayoría de las acciones. El nuevo presidente de la empresa, Jaime Iguarán Campo, al hacer el anuncio de la devolución del A300, reconoció también que la aerolínea estaba atravesando por una seria crisis financiera, pero no tan

grave como para entrar en quiebra. También se manifestó entonces que por decisión de la nueva junta directiva se entró en una reestructuración, pues como venía siendo manejada la compañía, no se estaban cumpliendo sus objetivos estatutarios. Se descubrió que Aerocóndor estaba atrasada en el pago de recientes compromisos en dólares en el exterior. Dentro de estos compromisos se contaban los pagos atrasados por el arrendamiento del Airbus A300.

En mayo de 1979, Aerocóndor anunció que junto con Avianca pediría al Gobierno un aumento de tarifas, ya que la operación no era rentable. Superada una nueva crisis financiera y administrativa, Jaime Iguarán, como presidente de la junta directiva, sostuvo nuevas negociaciones con American Airlines para comprar cuatro aviones Boeing 720 ó 707. También se habló de volver a traer el Airbus A300. La Aeronáutica Civil le aprobó nuevas rutas a Panamá, Maracaibo y Montreal. Se propuso reponer el servicio con Electras a Pereira, aumentar las frecuencias a Barranquilla y abrir nuevos servicios a Santa Marta, Riohacha y Sincelejo. Entre tanto, se inauguraron los servicios a Cúcuta y un vuelo directo entre Cartagena y Miami. Para finales del año, Aerocóndor había recuperado el liderazgo en el transporte de carga tanto nacional como internacional. Se calculaba que se transportaba el 80% de las flores a los mercados estadounidenses por la vía de Miami.

Cabe anotar que ya para 1979 la próspera Aerotal se perfilaba como la nueva competidora en las rutas troncales junto con Avianca y Sam.

Las nuevas negociaciones con American Airlines para la adquisición de nuevos equipos no progresaron. La situación financiera de Aerocóndor no mejoró durante 1979; en cambio, empeoró notoriamente. Además, los primeros signos de malos manejos fueron detectados en ese mismo año, durante una visita a las oficinas en Barranquilla que hicieron los funcionarios de la Superintendencia de Sociedades, los cuales encontraron múltiples irregularidades en el sistema contable y las cuentas bancarias, carencia de inventario y anomalías en el manejo del capital. También se descubrió que la compañía llevaba en Colombia una contabilidad que no incluía deudas contraídas en su base de Miami. A finales del tal año, a medida que se agravaba la situación financiera, el mantenimiento en algunos aviones empezó a decaer por falta de repuestos, ya que se dejó de pagar a los proveedores en los Estados Unidos; éstos, en consecuencia, retenían los recambios. De tal suerte se llegó al punto de tener que intercambiar distintas piezas entre los aviones para poder operar. Así mismo, en esos meses uno de los Boeing 707, el HK-1942, finalizó su vida útil en San Andrés por la rotura de la viga central, por lo cual fue trasladado a Barranquilla, donde fue retirado de servicio.

A comienzos de 1980, los trabajadores de Aerocóndor veían que el fin se acercaba; sin embargo, algunos tenían la esperanza de que la compañía se salvara. Gran parte del personal de logística comercial y de atención al cliente que trabajó con la aerolínea durante muchos años fue removido para vincular personas de la Guajira sin experiencia, lo cual generó graves falencias en estas áreas. El deterioro financiero de Aerocóndor tocó fondo en abril de 1980, cuando se cumplieron seis meses de reportar pérdidas.

En ese mismo mes la Superintendencia de Sociedades Anónimas había autorizado una refinanciación de Aerocóndor por intermedio de sus acreedores, pero estos no lograron llegar a un pleno acuerdo con los accionistas de la empresa.

El 24 de abril de 1980 marcó definitivamente el principio del fin de Aerocóndor. El Gobierno Nacional, por medio de la Superintendencia de Sociedades, declaró la disolución y ordenó la liquidación de la compañía. Aerocóndor continuaría operando cuando pudiera cancelar una deuda de más de mil quinientos millones de pesos. Más de un millar de empleados perderían el empleo. La Superintendencia adoptó tal decisión ante el mal manejo administrativo y financiero llevado a cabo por el grupo de accionistas encabezado por Iguarán. Los pasivos acumulados incluían obligaciones laborales, deudas a instituciones financieras, al Fondo Aeronáutico Nacional y en especial una deuda con Proexpo.

Inmediatamente se citó a una asamblea extraordinaria de accionistas, la cual se llevaría a cabo el 22 de mayo en Barranquilla. Días antes, los empleados de Aerocóndor, ingenieros de vuelo y auxiliares y en especial los afiliados al sindicato de base, Sintracóndor, llevaron a cabo una marcha de protesta y solidaridad por las calles de la ciudad y le pedían al Gobierno la nacionalización de la compañía, como única fórmula para salvarla. Al mismo tiempo se anunció una reestructuración interna, en la que serían cambiados los vicepresidentes ejecutivo, comercial y financiero. En la esperada asamblea se nombró a Gustavo Cárdenas Giraldo como gerente liquidador de la compañía, y siguiendo las directrices de la Superintendencia, se propuso unir esfuerzos para trabajar conjuntamente con los acreedores y trabajadores para lograr un nivel de supervivencia de la empresa. Esta salida implicaba un saneamiento financiero eficiente. Se presentó entonces un ambicioso plan de reestructuración que consideraba el cambio total de la flota de aviones por cinco unidades Boeing 737, que operarían en las rutas nacionales, de suerte que se enviaron varios tripulantes a entrenamiento en simulador de vuelo para este tipo de avión. Conviene anotar que Avianca había operado dos unidades Boeing 737 en las rutas secundarias y había encontrado inadecuado el equipo para ciertos aeropuertos. Este plan nunca se llevó a cabo.

El gerente liquidador afirmaba que había gran interés del entonces Presidente de la República, Julio César Turbay, para sacar adelante la empresa. La Presidencia de Aerocóndor se trasladó a Bogotá, donde se debían llevar a cabo la gran mayoría de las negociaciones con los acreedores y sus representantes. Se impuso un plan de austeridad y mano dura al desorden financiero y administrativo que reinaba en la compañía. Inclusive un alto funcionario fue privado de la libertad al ser sindicado de malversación de fondos.

Huelga de empleados de Aerocóndor en el aeropuerto Eldorado en 1980, los trabajadores portan pancartas algunas de protesta contra Jorge Barco Vargas, quien fue accionista y un alto funcionario de la compañía.

La crisis financiera marcó el fin de Aerocóndor el 16 de junio de 1980, día en que se suspendieron definitivamente todos los vuelos, de orden del liquidador, ante la imposibilidad de seguir adeudando salarios y por la inseguridad que presentaban los aviones, a lo cuales ya no se les hacía mantenimiento por la situación financiera. Los pilotos hacían todo lo posible para que éstos siguieran operando. Uno de los Boeing 720-B, el HK-1973, había sido embargado en Miami, como respuesta a numerosas demandas existentes en el estado de la Florida. En dicha ciudad, el asesor de Aerocóndor, Jorge Barco, insistía en mantener en servicio la empresa, ya que, según él, el pasivo operacional era normal en esta industria. Alfonso Cote, residente en esa misma ciudad, que con su grupo familiar contaba con el 90% de las acciones de Aerocóndor, no se pronunciaba al respecto.

Los ocho aviones con que contaba Aerocóndor fueron paralizados en las instalaciones de Barranquilla, Bogotá y Miami. Varios de ellos necesitaban reparaciones mayores para poder volver a entrar en servicio. De los aviones, cuatro estaban hipotecados a Proexpo, dos al First National City Bank y otros dos eran arrendados de American Airlines. El liquidador se quejó de la falta de interés del Gobierno ante esta quiebra y anotó que el perjuicio de dejar cesantes a 1500 empleados traería gran malestar y serios problemas sociales.

El liquidador dio a conocer un nuevo plan por cuyo medio desaparecería definitivamente la antigua Aerocóndor y bajo una nueva razón social que cubriera los activos comenzarían de nuevo las operaciones. La empresa suspendió la venta de pasajes, y aquellos pasajeros que tenían boletos vigentes fueron transportados por otras aerolíneas o recibieron los reembolsos correspondientes.

En agosto de tal año el liquidador Gustavo Cárdenas renunció irrevocablemente, lo cual fue interpretado como el final definitivo de la compañía. Todos los vuelos fueron cancelados y la gerencia liquidadora intentó conseguir que se atendiera una solicitud de crédito de 50 millones de pesos para cancelar las deudas laborales de los 1500 empleados. Los bancos rechazaron el préstamo y los empleados (a algunos se les adeudaba hasta tres meses de salario, además de las prestaciones) se tomaron las oficinas de la compañía en todo el país.

Al conocerse la crisis irremediable de Aerocóndor, otras empresas del país, tales como Aerotal, Aces y Aerocesar emprendieron gestiones con el fin de adquirir nuevos aviones para suplir en buena parte la demanda. También solicitaron ante la Aeronáutica Civil operar las rutas nacionales e internacionales abandonadas por Aerocóndor.

Finalmente, el Senado de la República intervino para aclarar responsabilidades por la quiebra de la empresa. Entre tanto, miembros del sindicato se tomaban la Catedral Metropolitana de Barranquilla, y algunos integrantes llegaron al extremo de entrar en huelga de hambre para llamar la atención del Gobierno. Un nuevo liquidador —Bernardo Ángel Hurtado— fue nombrado con el fin de evaluar nuevas alternativas para revivir la compañía. Todas las propuestas fueron rechazadas y finalmente se liquidó la totalidad de los empleados.

En 1981, los directivos de Aerocóndor nombraron al ex alcalde de Bogotá Aníbal Fernández de Soto como asesor general y negociador entre el Gobierno y la compañía en un nuevo esfuerzo para revivirla. Es de advertir que en esta nueva oportunidad fui designado como Presidente del Comité Empresarial ASD con apoyo de varios Pilotos e Ingenieros y Auxiliares de vuelo quienes desarrollamos una intensa actividad con el Presidente del Banco del Estado Don Jorge Castro Lozano. Una nueva propuesta incluía incorporar 800 de los antiguos funcionarios y la adquisición de aviones Boeing 727 arrendados a la Jet Service Charter International. Esta propuesta tampoco prosperó.

La última propuesta de los trabajadores fue pedirle al Gobierno que autorizara la operación de vuelos charters de carga, para generar ingresos y solucionar en parte las deudas laborales. Se tenía planeado empezar las operaciones con un solo avión, el carguero Boeing 707 HK-1818, inmovilizado en el aeropuerto Eldorado. El avión estaba operable y en alguna ocasión algunos pilotos como el Capitan Fabio Silva, Miguel Lopez y Alvaro Sequera Duarte, lograron prenderlo y carretearlo para hacerle pruebas; sin embargo, no pudo empezar a operar por falta de dinero para pagar los seguros, combustible y la negativa y falta de apoyo del Gobierno y la Aerocivil.

En 1982 la Superintendencia de Sociedades estableció que la deuda de Aerocóndor ascendía a 4.556 millones de pesos, de los cuales más de 500 millones corresponden a deudas con los trabajadores, 574 millones se le debían al Fondo de Promoción de Exportaciones (Proexpo), 53 millones al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y 20 millones de aportes no pagados al Instituto de Seguros Sociales (ISS). También se debían más de 1.000 millones a los bancos Lyonnais de Francia y Dresdner Bank, de Alemania. El crédito con esos bancos correspondía a la adquisición en leasing del Airbus A300.

Tres años después de la finalización de operaciones, abandonada por los liquidadores en concordato y sin ninguna posibilidad de recuperación, Aerocóndor fue declarada en quiebra el 10 de diciembre de 1983 por un juez civil. Finalizó así la historia de una de las mejores compañías de aviación en Colombia, gracias a sus favorables tarifas su excelente servicio y su cumplimiento en los itinerarios.

Seis de los ocho aviones terminaron en las instalaciones de Aerocóndor en Barranquilla. Aquí aparecen el Lockheed Electra L-188C HK-1845, en primer plano; el Boeing 720-B HK-1974, a la izquierda; y el Boeing 707 HK-1802, al fondo. Permanecieron allí durante diez años y poco a poco fueron desvalijados, hasta cuando fueron desguazados totalmente. En 1986 aún se estaba tramitando el remate de dos aviones Electra totalmente desvalijados que se encontraban en los antiguos hangares de Aerocóndor en Barranquilla.

Hoy, 38 años (2018) después de la quiebra y cese de operaciones, se les debe a 1371 empleados de Aerocóndor las cesantías, vacaciones, prestaciones sociales, primas y las tres últimas quincenas. Las acreencias laborales ascienden a 24 mil millones de pesos. La de Aerocóndor ha sido una de las quiebras más largas en la historia de una compañía en Colombia, y todavía los ex trabajadores que están con vida y los familiares de los que ya fallecieron abrigan la esperanza de que se falle la liquidación. Este proceso todavía tiene vigencia jurídica y de él han estado a cargo por más de 25 años el juez primero civil del circuito de Barranquilla Luis Donado Orellana y la síndica Luz Marina Vargas de Agudelo, quien desapareció después de ocupar el cargo por 20 años sin hacer nada y sin dar alguna solución.

Esta reseña es un homenaje y está dedicada a todos los trabajadores que pertenecieron a la gran familia de Aerocóndor a lo largo de sus 25 años de existencia: los que ya no están y los que aún nos acompañan. Gracias a ellos, Aerocóndor llegó a ser una de las mejores aerolíneas que han existido en Colombia.

Vuelos de la Empresa Aerocondor Nacionales: Barranquilla, Barrancabermeja, Bogotá, Cali, Cartagena, Cimitarra, Cúcuta, Ibagué, Medellín, Pereira, San Andrés, Riohacha, Santa Marta, Valledupar, Maicao, Tolú, Turbo, Mariquita, Velázquez, Neiva, Tibú.

Internacionales: Aruba, Curazao, Ciudad de Guatemala, Ciudad de Panamá, Puerto Príncipe, Miami, Santo Domingo.

Flota de Aeronaves en el momento de la Quiebra:

Airbus A300 Beechcraft Twin Bonanza B50

Boeing 720B Boeing 707 Canadair CL-44

Cessna T-50 Cessna 180 Curtiss C-46 DHC-2 Beaver Douglas DC-3
Douglas DC-4 Douglas DC-6 Lockheed Electra L-188





DR. ALVARO A. SEQUERA DUARTE
COLOMBIA 2019.