

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PARTE TERCERA

TABLA DE CONTENIDO

ACTIVIDADES AÉREAS CIVILES

3.1	CLASIFICACIÓN	3
3.6.	DEL EXPLOTADOR.	7
3.6.1.	Definición	7
3.6.2.	Clases	7
3.6.3.	Aviación civil comercial	7
3.6.4.	Aviación civil privada (aviación civil general).	61
3.7.	OTRAS ACTIVIDADES.	63
3.7.1.	Centros de instrucción aeronáutica	¡Error! Marcador no definido.
3.7.2.	Talleres aeronáuticos	¡Error! Marcador no definido.
3.7.3.	Servicios aeroportuarios especializados	69
3.8.	FORMULARIOS Y ESTADÍSTICAS.	73
3.8.1.	Estadísticas de operación	73
3.8.2.	Normas para las empresas de transporte aéreo comercial y trabajos aéreos especiales .	75
3.9.	INFORME DE COSTOS DE OPERACIÓN POR TIPO DE AERONAVE	77
3.10.	TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE PASAJEROS	77
	DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS	77
3.10.1.	RESERVAS Y TIQUETES	78
	Derechos del pasajero y Deberes del transportador	78
	Deberes del Pasajero y Derechos del Transportador	¡Error! Marcador no definido.
3.10. 2.	EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE	84
	Derechos del Pasajero y Deberes del Transportador.	84
	Deberes del Pasajero y Derechos del Transportador	92
3.10.3.	EQUIPAJES	95
	Derechos del Pasajero y Deberes del Transportador	95
	Deberes del Pasajero y Derechos del Transportador	97

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.10.4. SISTEMA DE ATENCIÓN AL USUARIO	100
3.10.5. INCUMPLIMIENTO	101
3.10.6. DISPOSICIONES FINALES	101

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PARTE TERCERA

ACTIVIDADES AÉREAS CIVILES

3.1 CLASIFICACIÓN

Las actividades aéreas civiles se clasifican así:

I. AVIACIÓN CIVIL COMERCIAL

A. Transporte aéreo regular

1. Transporte público Interno
 - a) Troncal
 - b) Secundario
 - c) De carga
2. Transporte público internacional
 - a) Explotadores nacionales
 - 1) Pasajeros
 - 2) Carga
 - b) Explotadores extranjeros
 - 1) Pasajero
 - 2) Carga

B. Transporte aéreo no regular

1. Interno
 - a) Aerotaxi
 - b) Charter
2. Internacional
 - a) Aerotaxi
 - b) Charter

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

C. Trabajos aéreos especiales

1. Explotadores nacionales
2. Explotadores extranjeros

II. AVIACIÓN CIVIL PRIVADA

A. Aviación Civil del Estado

B. Aviación General

1. Aviación Ejecutiva
2. Aviación Deportiva
3. Aeroclubes

3.2.

3.2.1.

3.2.2.

3.2.3.

3.3.

3.3.1.

3.3.2.

3.3.3.

3.3.4.

3.3.5.

3.3.6.

3.3.7.

3.3.8.

3.3.9.

3.4.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.4.1.

3.4.2.

3.4.3.

3.4.4.

3.4.4.1.

3.4.4.1.1.

3.4.4.1.2.

3.4.4.1.3.

3.4.4.1.4.

3.4.4.2.

3.4.4.2.1.

3.4.4.2.2

3.4.4.3.

3.4.4.4.

3.4.4.4.1

3.4.4.4.2

3.4.4.4.3

3.4.4.5

3.4.4.6

3.4.4.7.

3.5.

3.5.1.

3.5.2.

3.5.3.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.5.4.

3.5.4.1

3.5.4.2

3.5.4.3

3.5.4.4

3.5.4.5

3.5.4.6

3.5.4.7.

3.5.4.8

3.5.4.9

3.5.4.10

3.5.4.11

3.5.4.12

3.5.4.13

3.5.4.14

3.5.4.15

3.5.5.

3.5.6.

3.5.7.

3.5.8.

3.5.9.

3.5.9.1.

Nota: Todos los numerales desde el 3.2 hasta el 3.5.9.1. fueron derogados conforme al Artículo Quinto de la Resolución N° 06258 del 07 de Diciembre de 2007. Publicada en el Diario Oficial N° 46.866 del 09 de Enero de 2008.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6. DEL EXPLOTADOR.

3.6.1. DEFINICIÓN

Es explotador de aeronaves la persona inscrita como propietaria de la misma en el Registro Aeronáutico Nacional.

El propietario podrá transferir su calidad de explotador mediante acto comprobado por la Aerocivil, e inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

3.6.1.1. Las empresas colombianas debidamente autorizadas para prestar servicios aéreos comerciales de transporte público, podrán dentro de los límites del respectivo permiso de operación, y previa existencia de un contrato que permita la operación de la aeronave por un explotador colombiano, operar servicios internos e internacionales con aeronave de matrícula extranjera.

(Adición incorporando el Art.1 de la Res.1063 de Febrero 8/90).

3.6.1.2. Para que el explotador colombiano pueda operar aeronave con matrícula extranjera, en los términos del numeral anterior, deberá inscribir en el Registro Aeronáutico Nacional el contrato que le permita la explotación de dicha aeronave; además deberá registrar, cuando existan, los títulos de propiedad de las mismas y los gravámenes y limitaciones que pesen sobre ellas y que se hayan constituido conforme a la leyes aplicables, así como otros actos o contratos complementarios celebrados entre el explotador colombiano y los titulares extranjeros de la aeronave.

Los explotadores colombianos deberán cumplir con todos los requisitos exigidos en los reglamentos aeronáuticos y demás disposiciones aplicables, para la importación de aeronaves, e igualmente con los relativos a la capacidad técnica y económica exigida para dichas aeronaves.

(Adición incorporando Art. 2 y 3 Res. 1063 de Febrero 8/90).

3.6.2. CLASES

El explotador de aeronaves, puede dedicarlas, en las condiciones aquí previstas, a la aviación civil comercial o la privada.

3.6.2.1.

Nota: Derogado conforme al Artículo Quinto de la Resolución N° 06258 del 07 de Diciembre de 2007. Publicada en el Diario Oficial Número46.866 del 09 de Enero de 2008.

3.6.3 AVIACIÓN CIVIL COMERCIAL

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Es la actividad que con tal carácter desarrollan personas de derecho privado.

3.6.3.1. Certificados de Operación o funcionamiento.

Para la obtención de un permiso de operación de Empresa de Servicios Aéreos Comerciales de transporte público (regular o no regular), el interesado deberá obtener previamente un certificado de operación expedido por la Secretaria de Seguridad Aérea de la Unidad.

Los demás permisos de operación o de funcionamiento no especificados anteriormente, requerirán certificados de operación o de funcionamiento, sólo cuando lo determinen las normas técnicas aplicables. Cuando no sean exigibles dichos certificados, deberá obtenerse el concepto técnico favorable de la Secretaria antes indicada.

Nota: Modificado conforme al artículo 1º de la Resolución N° 03627 del 16 de Julio de de 2010. Publicada en el Diario Oficial N° 47.813 del 26 de Agosto de 2010.

3.6.3.2. Los servicios aéreos comerciales de transporte publico y de trabajos aéreos especiales, serán prestados exclusivamente por personas organizadas jurídicamente en forma de sociedad. (Res.1110 Febrero de 1981).

3.6.3.2.1. Competencia

Corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil el otorgamiento del permiso de operación a las empresas que prestan servicios aéreos comerciales, así como la vigencia e inspección para la prestación adecuada de tales servicios.

3.6.3.2.2 Requisitos Generales. Para obtener el permiso de operación o funcionamiento, la empresa deberá demostrar su capacidad administrativa, técnica y financiera, en relación con las actividades que se propone desarrollar y deberá mantener tales condiciones mientras sea titular de dicho permiso.

La capacidad técnica se establecerá con el certificado de operación o de funcionamiento y las especificaciones de operación que emite la Secretaría de Seguridad Aérea, de acuerdo con las normas aplicables.

La capacidad administrativa se determinará entre otros aspectos por la organización de la empresa (organigrama), suficiente e idóneo personal administrativo y técnico para desarrollar el objeto social de la misma y contar con la infraestructura adecuada en la base principal y sub bases donde realice operaciones.

La capacidad financiera se determinará entre otros aspectos por contar con el capital pagado requerido según su modalidad, y la capacidad de pago para atender las obligaciones relacionadas con la seguridad social (parafiscales, pensiones, salud, ARP),

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

nómina, mantenimiento, seguros, servicios aeroportuarios y aeronáuticos, obligaciones financieras y tributarias, y en general, la capacidad de la empresa para absolver sus costos de operación.

Nota: Modificado conforme al artículo 1º de la Resolución N° 03925 del 01 de Septiembre de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 46.023 del 06 de Septiembre de 2005.

3.6.3.2.2.1 Procederá la suspensión automática del permiso de operación o de funcionamiento en los siguientes casos:

1. Cuando la Dirección Nacional de Estupefacientes anule unilateralmente o revoque el Certificado de Carencia de Informes por tráfico de estupefacientes para la obtención o renovación del permiso respectivo.
2. Cuando la Dirección Nacional de Estupefacientes se abstenga de expedir el Certificado de Carencia de Informes por tráfico de estupefacientes para la obtención o renovación del permiso respectivo.
3. Cuando la Jurisdicción de lo contencioso Administrativo declare la nulidad del Certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes y/o del Certificado de antecedentes sobre ausencia de vinculaciones con organizaciones subversivas o actividades de la misma naturaleza, expedido para la obtención o renovación del permiso respectivo, o para la aprobación de nuevos socios, miembros de junta directiva y/o representantes legales.
4. Cuando al expirar la vigencia del Certificado de carencia de Informes por tráfico de estupefacientes, que sirvió de base para la expedición o renovación del permiso respectivo, no se hubiere recibido en la Oficina de Transporte Aéreo de la Aerocivil un nuevo certificado.
5. Cuando al vencimiento de la vigencia del Permiso respectivo, el titular del mismo no haya aportado los Certificados de carencia de Informes por tráfico de estupefacientes y/o de antecedentes sobre ausencia de vinculaciones con organizaciones subversivas o actividades de la misma naturaleza, que amparen la renovación del correspondiente permiso. En este caso, el interesado deberá además adjuntar una copia del Certificado de Existencia y Representación legal, expedido con una antelación no mayor a tres meses, sin perjuicio de los demás requisitos pertinentes.
6. Cuando los intereses o acciones sociales cambien de propiedad, se modifique la junta directiva o los representantes legales, y el titular del permiso no aporte los Certificados de carencia de informes por tráfico de estupefacientes y de antecedentes sobre ausencia de vinculaciones con organizaciones subversivas o

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

actividades de la misma naturaleza, expedidos para dicho fin específico, dentro de los cuatro (4) meses siguientes, contados a partir de la fecha de registro de la escritura y/o acta respectiva en la Cámara de Comercio.

7. Cuando la empresa se encuentre operando con equipo aeronavegable en un porcentaje igual o inferior al 50% del equipo mínimo exigido en los RAC, de acuerdo a la modalidad que le fue autorizada.
8. Cuando la empresa opere durante seis (6) meses continuos con menos aeronaves de las exigidas, de acuerdo a la modalidad que le fue autorizada.
9. Cuando transcurridos diez (10) días calendario las empresas constituidas en la modalidad de servicios aéreos regulares de pasajeros cesen totalmente sus operaciones por cualquier otro motivo

Nota: Modificado conforme al Artículo Segundo de la Resolución N° 03114 del 28 de Julio de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.349 del 03 de Agosto de 2006.

10. Cuando la empresa se encuentre incurso en una causal de disolución y esta no sea enervada dentro de los términos de ley, de conformidad con la información que suministre la autoridad competente para adelantar la supervisión societaria de la empresa.
11. Cuando se conozca de una situación financiera que no sea razonable o acorde para atender la operación y habiéndosele concedido un término para presentar un plan de reestructuración, éste no fuere presentado o no sea ejecutado dentro de los términos previstos.
12. Cuando la empresa acumule atrasos por más de dos (2) meses continuos en el pago de los salarios de su personal.

Nota: Modificado conforme al artículo 2º de la Resolución N° 03925 del 01 de Septiembre de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 46.023 del 06 de Septiembre de 2005.

3.6.3.2.2.2. Para efectos de dar aplicación a la suspensión a que se refiere el numeral anterior, se cumplirá el siguiente procedimiento:

- a. En aplicación del artículo 28 del Código Contencioso Administrativo, la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad comunicará al representante legal de la empresa, mediante correo certificado a la dirección registrada en el Certificado de existencia y representación legal, la situación de incumplimiento correspondiente, otorgándole un plazo máximo de cinco (5) días para que exprese sus opiniones y requiriéndole dentro del mismo aportar el documento o documentos que demuestren el cumplimiento del requisito faltante.
- b. Transcurrido el plazo anterior sin que el interesado logre demostrar el cumplimiento del requisito faltante, aportando en debida forma el documento correspondiente, la Oficina de Transporte Aéreo dará aviso a la Dirección de Servicios a la Navegación

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Aérea y a la Secretaría de Seguridad Aérea de la Unidad, para que procedan a hacer efectiva la suspensión disponiendo de inmediato el cese de las actividades de vuelo o de tierra autorizadas en el respectivo permiso.

- c. La suspensión del permiso se mantendrá hasta tanto el titular del mismo de cumplimiento al requisito faltante, aportando en debida forma el documento correspondiente; caso en el cual, la Oficina de Transporte Aéreo dará aviso del levantamiento de la suspensión a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y a la Secretaria de Seguridad Aérea de la Unidad; dependencias que deberán proceder de inmediato a ordenar el cese de los efectos de la suspensión y por consiguiente, autorizarán nuevamente las actividades de vuelo o tierra respectivas.
- d. Contra la suspensión de que trata el presente numeral no procede recurso alguno.

Nota: Modificado conforme al artículo 1º de la Resolución N° 03627 del 16 de Julio de de 2010. Publicada en el Diario Oficial N° 47.813 del 26 de Agosto de 2010.

3.6.3.2.3. Cesión

Los permisos de operación no podrán ser cedidos o traspasados a ningún título. (Art.1858 C. de Co.)

3.6.3.2.4. Prohibición

Hasta tanto la Aerocivil se pronuncie sobre cada solicitud, los interesados deben abstenerse de realizar cualquier gestión con el propósito de dar principio a la actividad propuesta.

3.6.3.2.5. Solicitud

Además de las condiciones que se determinen para cada clase y tipo de servicio, las solicitudes que se presenten a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para la obtención de un permiso de operación en la aviación civil comercial, deberán contener la siguiente información:

- a) Proyecto de constitución de la empresa en el entendimiento de que si se trata de persona jurídica, dicha constitución debe contener todos los elementos esenciales correspondientes al tipo de sociedad que se pretenda organizar.
- b) Descripción razonada de la conveniencia pública y necesidad del servicio propuesto.
- c) Fecha desde la cual estará en capacidad de iniciar operaciones.
- d) Comprobación de que los socios cuentan con recursos suficientes para efectuar los aportes que permitan desarrollar el proyecto.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- e) Equipo de aeronaves con el que se pretende prestar el servicio.
- f) Rutas, regiones o lugares donde se proyecte prestar el servicio.
- g) Análisis del mercado según se trate de pasajeros, correo y carga o del servicio de trabajos aéreos especiales, respecto al cual vayan a prestar los servicios. Este análisis deberá contener estudios de oferta y demanda de los 5 años anteriores, así como proyecciones a 5 años, especificando la participación del mercado a la que aspira y las estrategias para lograrla.
- h) Estimación de los gastos y costos (incluyendo los preoperativos, tales como organización, construcción, instalación, montaje y demás costos necesarios para la puesta en marcha del negocio) e ingresos operacionales proyectados a cinco años, discriminando el costo por hora bloque, tiempo bloque por vuelo, ocupación estimada, tarifas y demás información que complemente la viabilidad del proyecto que se pretende desarrollar.
- i) Flujo de caja, balance y estados de resultados proyectados en los períodos en que se estima recuperar la inversión.
- j) Información técnica sobre las aeronaves, el mantenimiento y las bases e instalaciones en las cuales planea operar.
- k) Explicar y sustentar la metodología usada en el estudio de mercado. Igualmente, deberá atender los requerimientos de la Entidad que surjan del análisis de la misma.
- l) Recibo del pago de los derechos del trámite correspondiente

Nota: Modificado conforme al artículo 1° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

3.6.3.2.6. Trámite ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil en los casos en que se requiere audiencia pública.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 1861 del Código de Comercio, el procedimiento para la concesión de permiso de operación para la prestación de servicios aéreos comerciales, así como las modificaciones a los mismos, incluirá la celebración de Audiencias Públicas con el propósito de garantizar el adecuado análisis de la necesidad y conveniencia del servicio propuesto.

a. Trámite.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

1. El interesado debe radicar su solicitud ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC y/o vía Web para los trámites automatizados. La referida solicitud estará dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC y a la misma se adjuntarán los estudios y documentos que se indican en el numeral 3.6.3.2.5. de los RAC. En todo caso, las solicitudes para el trámite de audiencia pública deberán presentarse un (1) mes calendario antes de la fecha fijada para la celebración de la audiencia, a menos que el Director de la UAEAC determine lo contrario.
2. Una vez la Oficina de transporte aéreo reciba la documentación de que trata el numeral anterior, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes solicitará a la Secretaría de Seguridad Aérea y a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC los conceptos técnicos respectivos. Los conceptos antes indicados versarán sobre los aspectos técnicos de la solicitud con miras a garantizar la seguridad de los servicios aéreos comerciales, considerando en particular lo siguiente:
 - Evaluar el grado de adecuación de los equipos propuestos a la infraestructura aeronáutica y/o aeroportuaria y servicios aeroportuarios existentes (Pistas, Plataformas, Servicios de protección al vuelo, Servicios de salvamento y extinción de incendio, etc.)
 - Analizar técnicamente los equipos propuestos y sus especificaciones en relación con la operación proyectada.
 - Evaluar las consideraciones técnicas del proyecto respecto al mantenimiento de los equipos a ser operados.

Así mismo, la Oficina de Transporte Aéreo producirá un concepto que comprenderá los aspectos formales de la solicitud, verificando que la misma cumpla las disposiciones legales relativas a la actividad propuesta, los aspectos administrativos, financieros y en particular sobre el capital, mercado y tarifas, etc. Cuando se trate de un servicio internacional, el concepto deberá tener en cuenta los acuerdos, convenios o instrumentos correspondientes. Este concepto será emitido por el Grupo de Servicios Aerocomerciales y/o el Grupo de Asuntos Internacionales y Regulatorios de la UAEAC conforme a sus competencias. En todo caso, el Grupo de Servicios Aerocomerciales solicitará al Grupo de Estudios Sectoriales información y apoyo a las solicitudes y proyectos aerocomerciales.

Los conceptos anteriores deberán emitirse en un plazo máximo de quince (15) días. Si en el curso de la revisión integral de la solicitud se encuentran dudas, observaciones o inquietudes que ameriten aclaración, la dependencia respectiva procederá a requerir al interesado, por escrito y por una sola vez, toda la información que sea necesaria; en este caso, el plazo previsto para emitir el concepto correspondiente se interrumpirá hasta que el interesado allegue la información pendiente. Sí el requerimiento no es atendido dentro del término

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

señalado, se entenderá que el interesado renuncia a su petición y en consecuencia se procederá con la devolución de los documentos.

Cuando el proyecto no cumpla con los requerimientos exigidos para la modalidad solicitada, la Oficina de Transporte Aéreo podrá devolverlo al interesado para que el proyecto sea ajustado y presentado para una nueva audiencia pública.

3. Si el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales de la UAEAC no pudiera reunirse ante dos convocatorias seguidas, en un plazo no menor de siete (7) días calendario, el Director General de la UAEAC decidirá sobre aquellas peticiones que a su juicio lo requieran y rendirá informe al Grupo en la primera reunión que se celebre inmediatamente después.

b. Procedimiento ante el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPa) de la UAEAC.

La secretaría del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPa) de la UAEAC, rendirá un informe a sus miembros respecto a las solicitudes que se hubiesen presentado. El Grupo podrá solicitar la información adicional que considere necesaria a cualquier funcionario o funcionarios de la UAEAC, en orden a una mejor ilustración. El Grupo podrá decidir si el asunto ha de ser sometido a la corporación en pleno o a una comisión de la misma nombrada por su Presidente.

c. Procedimiento de Audiencia Pública.

El procedimiento para la concesión de los permisos de operación así como las modificaciones que de ellos se soliciten, será determinado por la Autoridad Aeronáutica, la cual celebrará Audiencias Públicas que garanticen el adecuado análisis de la necesidad y conveniencia del servicio propuesto.

Corresponde al Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, determinar si las modificaciones a los permisos de operación justifican la aplicación del procedimiento anterior.

1. La Secretaría del Grupo fijará un edicto en la cartelera que para el efecto dispone la Oficina de Transporte Aéreo, por el término de cinco (5) días y en la página Web de la Entidad, mínimo hasta el día anterior a la celebración de la Audiencia Pública, el cual contendrá el nombre del peticionario y demás datos relativos a la solicitud, tales como rutas, frecuencias, equipo con que se prestará el servicio, fecha y lugar en la cual se celebrará la audiencia pública.
2. Una copia del edicto debe publicarse a costa del interesado, por tres (3) días consecutivos, en un diario de amplia circulación nacional, impreso en la ciudad de Bogotá D.C.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Surtida la publicación, el interesado debe allegar a la Secretaría del Grupo, un ejemplar de del periódico en el que conste tal publicación, a más tardar el día hábil anterior a la celebración de la audiencia pública.

Si cualquier aspecto de la petición sufiere alguna variación que altere el contenido del edicto, deberá efectuarse publicación en la que se deberán cumplir iguales requisitos.

3. Cualquier persona, hasta el día hábil anterior a la celebración de la Audiencia Pública, podrá solicitar por escrito intervenir en la audiencia, apoyando o impugnando la petición.
4. En las audiencias, sólo podrán ser escuchadas las personas que hayan formulado solicitud dentro del término a que se refiere el ordinal anterior, sin perjuicio de autorizaciones especiales que, en la misma audiencia, pueda otorgar el Director General de la UAEAC
5. Abierta la audiencia, el Director General de la UAEAC - quien la preside - otorgará la palabra al Secretario del GEPA, quien dará lectura al Orden del día.
6. En el curso de las exposiciones, los miembros del GEPA podrán formular las preguntas que estimen convenientes.
7. El Director General de la UAEAC, cuando considere que el GEPA se halle suficientemente ilustrado o cuando las partes expresen no tener más que exponer, podrá levantar la sesión y dar por terminada la audiencia para continuarla posteriormente, si a ello hubiere lugar.
8. Concluida la audiencia, el GEPA deliberará en sesión privada sobre las peticiones sometidas al procedimiento de audiencia pública y elaborará la(s) recomendación(es) a que hubiere lugar.

Una vez recibida(s) la(s) recomendación(es) del GEPA, el Director General de la UAEAC decidirá sobre las solicitudes presentadas, pudiendo acogerlas o apartarse de las mismas.

9. El Secretario del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales de la UAEAC, comunicará por escrito, la decisión a los interesados dentro de los cinco (5) días siguientes a la sesión del GEPA en la cual se trató el tema.
10. Para el caso de los proyectos de constitución de nuevas empresas colombianas (diferentes de la modalidad regular de pasajeros), dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha en que se le comunique la decisión, el interesado deberá constituir una caución a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, que ampare la obligación establecida en el numeral 3.6.3.4.3.23, garantizando el desarrollo y cumplimiento del proyecto, en los términos en que fue presentado; de no

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

presentarse la caución en el término previsto, quedará sin valor la respectiva autorización.

Parágrafo: Las cauciones podrán consistir en garantías personales, reales, bancarias o de compañías de seguros o entidades de crédito legalmente autorizadas para esta clase de operaciones.

11. Para el caso de proyectos de constitución de nuevas empresas colombianas, en la modalidad de pasajeros regulares, el plazo señalado en el numeral anterior para presentar la caución será de tres (3) meses calendario, contados a partir de la fecha en que se comunique la autorización del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPA); de no presentarse la caución en el término previsto, la autorización quedará sin valor y efecto alguno.
12. Para el caso de los proyectos de constitución de nuevas empresas colombianas, en la modalidad de pasajeros regulares, se fija un plazo máximo de tres (3) meses calendario, contados a partir de la fecha en que se comunique la autorización del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPA) para acreditar ante la Autoridad Aeronáutica los siguientes aspectos relativos al capital:
 - a. Escritura de constitución de la sociedad, protocolizada e inscrita ante la Cámara de Comercio respectiva.
 - b. Radicado de la solicitud del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupecifantes.
 - c. Balance inicial suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio, donde se refleje en activos disponibles, inversiones temporales y/o fiducias, los recursos monetarios para el desarrollo del objeto social, acompañado de los soportes respectivos y de una certificación emitida por el representante legal, contador y/o revisor fiscal, en la cual conste el pago de la totalidad del capital social mínimo exigido en los RAC de acuerdo con la modalidad del proyecto.

De no acreditar los anteriores requisitos dentro del plazo previsto, la autorización quedará sin valor ni efecto alguno y en consecuencia, la documentación será devuelta al peticionario.

d. Trámite para la obtención del permiso.

Surtido el procedimiento anterior y estando vigente la autorización para la constitución de una sociedad como empresa de servicios aéreos comerciales, el interesado deberá presentar ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC, una comunicación dirigida al Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo con la información y documentación que soporten los siguientes aspectos:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

1. Certificado de Operación y sus respectivas especificaciones de operación, expedidos por la Secretaria de Seguridad Aérea de la UAEAC.
2. Registro de la calidad de explotador sobre las aeronaves que operará la empresa, al menos en la cantidad mínima exigida para cada modalidad, ante la Oficina de Registro Aeronáutico.
3. Escritura de constitución de la sociedad, con las modificaciones y reformas incorporadas.
4. Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la respectiva Cámara de Comercio, con fecha no superior a tres (3) meses y constancia del registro de los libros de contabilidad.
5. Balance general suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio, en el cual conste que el capital mínimo exigido, de acuerdo con la modalidad, se encuentra pagado totalmente.
6. Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes expedido por la Dirección Nacional de Estupefacientes, en el cual se incluya la totalidad de los socios y/o miembros de junta directiva y representantes legales. En el caso que una persona jurídica sea socia de la empresa aérea, se exigirá que en dicho certificado se incluyan la persona jurídica y los representantes legales de la misma.
7. Pago por derechos del trámite correspondiente.
8. En el caso de nuevas empresas de transporte aéreo, constituir una caución a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil que ampare el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de los respectivos permisos de operación, de acuerdo con las normas que expida la entidad para tal fin.

Parágrafo: Las cauciones podrán consistir en garantías reales, bancarias o de compañías de seguros o entidades de crédito legalmente autorizadas para esta clase de operaciones.

Verificada la información anterior y el cumplimiento de la totalidad de los requisitos o condiciones para el otorgamiento del respectivo permiso, el Grupo de Servicios Aerocomerciales elaborará el proyecto de resolución de otorgamiento de Permiso de Operación y lo remitirá a la Jefatura de la Oficina de Transporte Aéreo para su revisión y firma. El Grupo de Servicios Aerocomerciales, dispondrá de quince (15) días a partir de la fecha de recibo de la documentación completa, para elaborar y remitir el proyecto de resolución a la Jefatura de la Oficina de Transporte Aéreo. A su vez, esta última contará con el mismo plazo para el trámite de su competencia.

Parágrafo: Si en el curso de la revisión integral de la solicitud se encuentran dudas, observaciones, inquietudes o incumplimientos a requisitos que ameriten aclaración, la dependencia respectiva procederá a requerir al interesado, por escrito y por una sola vez, toda la información que sea necesaria, otorgándole un plazo prudencial para el cumplimiento. En este caso, el plazo previsto para el trámite de Permiso de Operación se interrumpirá por el mismo tiempo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.2.6.1. Trámite ante la UAEAC en los casos en que no se requiere audiencia pública.

No se requerirá del procedimiento de audiencia pública, cuando se trate de solicitudes para obtener permisos de operación y/o funcionamiento para centros de instrucción, talleres aeronáuticos, empresas de servicios aeroportuarios especializados, adición de equipo, cambio de base principal o adición de base auxiliar, adición de pista o cualquier otra solicitud de adición al Permiso de operación y/o funcionamiento. Para estos casos se aplicará el siguiente procedimiento:

1. El interesado presentará, ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC y/o vía Web para los trámites automatizados, comunicación dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo, debidamente justificada y detallando todas las características del proyecto que pretende desarrollar. En dicha solicitud deberá constar la identificación del solicitante y la misma se acompañará del Certificado de existencia y representación legal con fecha de expedición no anterior a tres (3) meses, cuando sea del caso, y pago por los respectivos derechos. No se exigirá el Certificado de existencia y representación legal, pero si el respectivo proyecto (minuta) de constitución, cuando se trate de un proyecto de constitución para obtener un permiso inicial.
2. Dentro del mes siguiente al recibo de la solicitud, la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, evaluará la solicitud y emitirá su concepto sobre la conveniencia o no del proyecto presentado a su consideración; si lo considera necesario podrá pedir concepto previo a las áreas técnicas competentes.

En todo caso, la Oficina de transporte aéreo, antes de iniciar el trámite de la solicitud, verificará el cumplimiento de todos los requisitos y obligaciones establecidas en el permiso de operación y/o funcionamiento y en caso de encontrar algún incumplimiento, se abstendrá de iniciar dicho trámite comunicándolo por escrito al interesado.

3. Si la Oficina de Transporte Aéreo emite concepto de viabilidad al proyecto presentado, lo comunicará por escrito al interesado, quien dispondrá del término de un (1) año, contado a partir de la fecha comunicación para adelantar ante las áreas competentes de la UAEAC la obtención del permiso o la adición o modificación respectiva según el caso. El concepto de viabilidad no constituye un permiso ni autorización para iniciar la ejecución de las operaciones o actividades propuestas.
4. Dentro del término indicado en el numeral anterior, el interesado deberá desarrollar el proyecto, tal como le fue aprobado y acreditar el cumplimiento de todos los requisitos

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

necesarios para que se emitan los conceptos correspondientes para que se haga efectiva la obtención, modificación o adición del permiso o de las especificaciones de operación, por las dependencias respectivas según el caso. (Subdirección General para las pistas, Secretaría Seguridad Aérea para las especificaciones de operación y Oficina de Transporte Aéreo para los permisos de operación o funcionamiento).

Vencido el plazo otorgado sin que el interesado acredite el cumplimiento de todos los requisitos, la aprobación dada por la Oficina de Transporte Aéreo quedará sin valor ni efecto alguno, sin perjuicio que el interesado presente posteriormente una nueva solicitud con información actualizada y que en todo caso cumpla con los requisitos establecidos en este numeral.

Para la obtención del permiso respectivo, deberá cumplirse, en lo que corresponda, a la modalidad, con los requisitos establecidos en el Literal d) numerales 1 al 7 del numeral 3.6.3.2.6. de los RAC, sin perjuicio de los requisitos especiales exigidos para cada modalidad o servicio.

Parágrafo: Excepto las peticiones para operar rutas internacionales dentro de los países de la Comunidad Andina, las solicitudes de autorización de rutas por parte de las empresas de aviación comercial, se someterán al procedimiento de audiencia pública, tal como lo prevén las disposiciones correspondientes de la Parte Tercera de estos Reglamentos.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.2.6.2 Trámite de adición de equipo con PBMO hasta de 3500 Kgs. Para el caso previsto en el párrafo del numeral 3.6.3.2.7, la solicitud de adición de equipos por rango de peso bruto máximo de operación hasta de 3.500 kgs en las modalidades de aerotaxi y trabajos aéreos especiales, se elevará ante la Secretaría de Seguridad Aérea.

Una vez adicionados los equipos, dicha Secretaría informará a la Oficina de Transporte Aéreo, la cual revisará el permiso de operación de la empresa y lo actualizará y/o modificará cuando sea necesario.

Nota: Adicionado conforme al Artículo Tercero de la Resolución N° 03114 del 28 de Julio de 2006.

3.6.3.2.7. Contenido

Los permisos de operación deberán indicar la clase de servicio autorizado, el equipo de vuelo especificando el tipo de aeronave, la base o bases de operación y demás condiciones pertinentes y autorizaciones especiales concedidas por la autoridad aeronáutica colombiana según la modalidad respectiva.

(Modif. Art.3 - Res. 04335 de Nov-21/97).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Parágrafo: En el caso de los permisos de operación de las modalidades de aerotaxi y trabajos aéreos especiales, el equipo de vuelo se especificará por rangos de PBMO (Peso Bruto Máximo de Operación) para aquellas aeronaves que se encuentren en el rango hasta de 3.500 Kgs de PBMO.

Nota: Adicionado conforme al Artículo Tercero de la Resolución N° 03114 del 28 de Julio de 2006.

3.6.3.2.7.1. Bases de Operación. Las empresas de transporte aéreo comercial tendrán una base principal y podrán contar con bases auxiliares y temporales de operación.

3.6.3.2.7.1.1. Base Principal. Es el lugar donde el explotador tiene el control de sus operaciones y de mantenimiento para sus aeronaves, se encuentran ubicadas sus oficinas administrativas, donde se concentra el manejo administrativo, comercial, financiero, técnico y contable de la empresa e instalaciones para realizar al menos sus trabajos de mantenimiento de línea (para lo cual deberá contar con facilidades para las operaciones, la pernocta y el mantenimiento de sus aeronaves dentro del aeródromo), conservar los registros de mantenimiento de las aeronaves y facilidades para el control operacional de sus vuelos..

Adicionalmente, al menos una de sus aeronaves deberá tener base de operación permanente en dicha base principal y deberá contar con disponibilidad de tripulaciones.

En dicho lugar estará el domicilio principal de la sociedad o en su defecto una sucursal de la misma.

Ninguna empresa de transporte aéreo comercial, podrá operar en una base principal distinta a la autorizada, en un certificado y permiso de operación.

Nota: Modificado conforme al Artículo Segundo de la Resolución N° 01514 del 10 de Abril de 2007. Publicada en el Diario Oficial N° 46.598 del 13 de Abril de 2007.

3.6.3.2.7.1.2. Bases Auxiliares. Una base auxiliar es el lugar donde el explotador tiene un control de las operaciones, adicional al de su base principal, para que alguna o algunas de sus aeronaves pernocten, contando con facilidades de mantenimiento para ejecutar al menos los trabajos de línea requeridos por dichas aeronaves. En la base auxiliar operará habitualmente como mínimo una de las aeronaves.

En el caso de bases auxiliares en el exterior, además de los requisitos aplicables en Colombia, ésta deberá contar con un permiso previo de la autoridad del respectivo país.

Las empresas aéreas comerciales podrán tener bases auxiliares (sub-bases), previa autorización de la UAEAC, conforme al procedimiento descrito en el numeral 3.6.3.2.6.1 de estos reglamentos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.2.7.1.3. Bases Temporales. La Base temporal de aeronaves es el lugar transitorio y alterno donde el transportador aéreo comercial puede realizar operaciones contando con facilidades de mantenimiento de línea adecuadas a los requerimientos mínimos de la operación, por un período de tiempo limitado autorizado por la UAEAC necesario para atender una demanda especial del servicio.

El procedimiento establecido para autorizar este tipo de solicitudes consiste en elevar la petición, debidamente justificada, ante la Oficina de Transporte Aéreo, acompañada de los documentos que acredite la necesidad del servicio y de un certificado de existencia y representación legal con fecha de expedición inferior a tres (3) meses, indicando las facilidades de mantenimiento de línea con que cuenta.

La autorización se otorgará hasta por un (1) año improrrogable. Si dentro de este lapso la empresa considera que continuará prestando los servicios en dicha base, deberá iniciar con la debida antelación, el trámite de base auxiliar.

La Oficina de Transporte Aéreo le comunicará a la Secretaría de Seguridad Aérea los resultados del análisis de la petición, para los fines pertinentes.

3.6.3.2.7.1.4. Cambio de Base Principal: La UAEAC estudiará solicitudes de cambio de base después de transcurridos tres (3) años, desde la expedición del respectivo permiso de operación, que deberán presentar y tramitar ante la Oficina de Transporte Aéreo, de conformidad con el procedimiento establecido en el numeral 3.6.3.2.6.1 de esta Parte.

Se tramitarán solicitudes de cambio de base, antes del mencionado término, únicamente cuando se presenten situaciones de fuerza mayor, o caso fortuito o por variación de las condiciones técnicas, logísticas, de infraestructura o de mercado debidamente comprobadas, que hagan ineficiente la operación desde la base principal autorizada.

Nota: Modificado conforme al Artículo Segundo de la Resolución N° 01514 del 10 de Abril de 2007. Publicada en el Diario Oficial N° 46.598 del 13 de Abril de 2007.

3.6.3.2.7.2. Cambio de Base

Nota: Derogado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución N° 01514 del 10 de Abril de 2007. Publicada en el Diario Oficial N° 46.598 del 13 de Abril de 2007.

3.6.3.2.8 Vigencia. Sin perjuicio de lo establecido en los convenios internacionales, los permisos de operación o de funcionamiento tendrán una vigencia de cinco (5) años, que se renovarán en forma automática hasta por un término igual, si antes de su expiración no han sido suspendidos, condicionados, limitados o cancelados por la Autoridad Aeronáutica.

En todo, caso la Oficina de Transporte Aéreo revisará que se encuentren vigentes los certificados sobre carencia de informes por tráfico de estupefacientes (Ley 30 de 1986) y que la empresa cuente con las aeronaves mínimas aeronavegables exigidas para cada

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

modalidad al momento de renovar el mismo. Así mismo, la empresa deberá aportar un certificado de existencia y representación legal con fecha de expedición inferior a tres (3) meses y un recibo de pago por derechos al trámite correspondiente.

La UAEAC mantendrá programas de inspección comprobatoria a las empresas que se encuentran prestando servicios aéreos comerciales y actividades conexas, con el fin de verificar si éstas mantienen y conservan su capacidad administrativa, financiera y técnica. Conforme a dichos programas y a través de la Secretaría de Seguridad Aérea y la Oficina de Transporte Aéreo se adelantarán oficiosamente las inspecciones técnicas y económicas que estime procedentes.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.2.8.1. Derogado Art. 5 Res.8014 de Julio 22/92

3.6.3.2.8.2. Derogado Art. 5 Res.8014 de Julio 22/92

3.6.3.2.8.3. Derogado Art. 5 Res.8014 de Julio 22/92

3.6.3.2.8.4. Permisos provisionales de operación y funcionamiento: Los permisos de operación y funcionamiento así como las licencias, los certificados de aeronavegabilidad y autorizaciones que expide la UAEAC, podrán ser otorgados en forma provisional por un término de tres (3) meses cuando la adecuada prestación del servicio así lo exija y se den los siguientes presupuestos:

- a. Que se trate de tramitación ya iniciada ante la Aerocivil en donde solo falte el cumplimiento de requisitos exclusivamente administrativos.
- b. Que con el otorgamiento del permiso, licencia o autorización provisional no se comprometa en forma alguna la seguridad aérea.
- c. Que la UAEAC tenga fundadas razones para considerar que la tramitación administrativa pendiente se cumplirá en breve tiempo.

PARAGRAFO: El plazo estipulado en este numeral podrá prorrogarse cuando se trate de empresas autorizadas de conformidad con los acuerdos o instrumentos internacionales en que Colombia sea parte. Así mismo, y previa solicitud por parte del interesado, para las empresas de servicios aéreos comerciales y actividades conexas, se podrá prorrogar el permiso de operación o de funcionamiento hasta por un (1) mes, a partir del día siguiente al vencimiento del permiso respectivo.

Nota: Modificado conforme al Artículo Segundo de la Resolución N° 01514 del 10 de Abril de 2007. Publicada en el Diario Oficial N° 46.598 del 13 de Abril de 2007.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.2.8.5. Si el documento o requisito saltante fuere el Certificado sobre carencia de informes por tráfico de estupefacientes de la Dirección Nacional de Estupefacientes, a la petición de provisionalidad deberá acompañarse fotocopia autenticada de un certificado expedido por dicha Dirección General de Estupefacientes, aún con finalidad diferente a la del trámite propuesto, pero que en todo caso se encuentre vigente y copia autenticada del memorial debidamente radicado en el que se solicita un certificado específico.

PARÁGRAFO: Cuando se trate de empresas autorizadas, de conformidad con los acuerdos o instrumentos internacionales en que Colombia sea parte, la petición solo deberá acompañarse de la copia autenticada del memorial debidamente radicada en el que se solicita el certificado respectivo.

(Adición incorporando Art. 2 Res. 8014 de Julio 22/92)

3.6.3.2.8.6. Reservado.

Nota: Numeral Reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.2.8.7. El correspondiente permiso, licencia, certificado o autorización provisional será expedido mediante oficio suscrito por el Director de Aerocivil o su delegado.

(Adición incorporando Art.1 Res. 9888 de Sept. 10/92)

3.6.3.2.8.8. A las empresas regulares de transporte aéreo se les podrá otorgar por el término improrrogable de seis (6) meses calendario, un permiso de operación provisional, siempre y cuando demuestren la calidad de explotador de aeronaves equivalentes al 60% o más del número de aeronaves que le sean exigidas de acuerdo a la modalidad.

Para obtener este permiso provisional, además de todos los requisitos exigidos en los RAC, la empresa deberá constituir una caución a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y a los terceros interesados, que ampare la obligación consistente en el reembolso de los tiquetes vendidos a los pasajeros y que no puedan ser utilizados en el evento en que al finalizar el plazo del permiso provisional la empresa no haya cumplido con la incorporación total de las aeronaves exigidas de acuerdo a la modalidad.

La Oficina de Transporte Aéreo informará a la empresa interesada en este mecanismo el monto de la caución, para lo cual tendrá en cuenta los siguientes criterios:

- Número de sillas de las aeronaves con las cuales iniciará la operación;
- Porcentaje de ocupación estimado presentado en el estudio de factibilidad;
- Número de vuelos promedio por aeronave, de acuerdo con la información del proyecto;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- Tarifa promedio calculada con la media de la tarifa mínima y máxima vigente a la fecha de cálculo para las rutas del proyecto.

El monto de la caución será el equivalente al estimado de un mes de venta de tiquetes, determinado con los datos anteriores.

Nota: Adicionado conforme al artículo 6° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

3.6.3.2.9. Requisitos adicionales

Además del cumplimiento de todos los requisitos ya señalados, y otorgada la autorización en principio para la expedición de los permisos de operación se deben cumplir las siguientes condiciones:

- a) Que no haya habido variaciones en cuanto a la información suministrada inicialmente a la Aerocivil para la obtención del permiso.
- b) Poseer el mínimo de aeronaves exigidas para la clase de servicio propuesto. (ver numerales 3.6.3.3.1.3, 3.6.3.3.1.5, 3.6.3.3.1.9, 3.6.3.3.1.7. y 3.6.3.3.3.)
- c) Poseer talleres de mantenimiento apropiados de una capacidad proporcional al número tipo de aeronaves que opere o vaya a operar.
- d) Mantener los repuestos necesarios para cada modelo de aeronave en cantidad suficiente, listos y aprobados para su instalación.
- e) Poseer una organización administrativa y técnica que garantice la operación propuesta.
- f) Disponer del número de tripulaciones necesarias para el cumplimiento de las reglamentaciones vigentes sobre límites de horas de vuelo.
- g) Disponer del personal técnico de operaciones y mantenimiento en cantidad suficiente para atender todos los servicios.
- h) Mantener oficinas e instalaciones y equipos adecuados en aquellos lugares donde la compañía va a operar.
- i) Derogado tácitamente por el Art. 1 Res. 14297 de Dic. 22/92.

3.6.3.2.10. Condiciones subsiguientes al otorgamiento.

Los permisos de operación estarán en vigor en la medida en que los titulares de los mismos cumplan con la totalidad de las normas contenidas en el presente Manual.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.2.11. (Derogado según resolución 00051 de Enero 16 de 1998)

3.6.3.2.12. Cancelación de los permisos de operación.

Cuando se suspendiera durante un (1) año el servicio especificado en el permiso de operación o de funcionamiento, o el servicio en la ruta autorizada, el permiso o derecho a operar la ruta quedará cancelado.

Esta cancelación de producirá de hecho en los casos de suspensión del servicio en rutas, y a partir de la ejecutoria de la Resolución respectiva en el caso de los permisos operación o funcionamiento.

Nota: Modificado conforme al artículo 7° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

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.

Para la prestación de servicios regulares las empresas aéreas operarán aeronaves certificadas conforme a las Partes IV y IX de este Reglamento, en categoría transporte o regional (conmuter). Se podrá autorizar la operación con aeronaves de categoría normal siempre y cuando se trate de rutas secundarias cuyas características del mercado e infraestructura aeronáutica disponible lo exijan, previo análisis de ruta y cumplimiento de los requisitos previstos en el numeral 4.1.1. y siguientes de la Parte Cuarta de estos Reglamentos.

Para la prestación de servicios no regulares de pasajeros las empresas aéreas operarán aeronaves certificadas conforme a las partes IV y IX de estos Reglamentos, en categoría normal, regional (commuter) con aeronaves en categoría transporte, cuyo peso bruto máximo de operación (PBMO) no exceda de 12500 (Kg) y/o cuya configuración máxima según su Certificado Tipo no sobrepase los 19 asientos excluyendo tripulación. Si se trata de transporte de carga no regular podrá operarse aeronaves en categoría transporte dando cumplimiento a los requisitos técnicos propios de dicha categoría.

Nota: Modificado conforme al artículo 1° de la Resolución N° 03627 del 16 de Julio de de 2010. Publicada en el Diario Oficial N° 47.813 del 26 de Agosto de 2010.

3.6.3.3.1. Transporte público interno.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.3.1.1. Definición. Transporte público interno es aquel que se presta exclusivamente entre puntos situados en el territorio de la República; este puede ser troncal, secundario, regional, aerotaxi, de carga y especial de carga.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.3.1.2. Empresas troncales

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.

3.6.3.3.1.3. Requisitos especiales para empresas de transporte público aéreo comercial troncal.

- a) Poseer como mínimo cinco (5) aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sean propias o arrendadas.
- b) Poseer un capital pagado mínimo de 10.000 salarios mínimo legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación.

(Incorporación Art. 1 Resolución 00720 del 31 de enero de 1995)

3.6.3.3.1.4. Transporte aéreo comercial secundario

El transporte aéreo comercial secundario es el que se realiza en las rutas no calificadas como troncales por la Aerocivil. Sin embargo las empresas podrán desarrollar servicios en rutas troncales cuando así lo autorice expresamente la Autoridad Aeronáutica por razón de especial conveniencia pública. Estas empresas deberán cumplir los siguientes requisitos especiales:

- a) Poseer como mínimo tres (3) aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sean propias o arrendadas.
- b) Poseer un capital pagado mínimo de 7.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

(Modificado Art. 4 Resolución 02755 del 15 de Julio de 1999).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.3.1.5. Transporte Aéreo Comercial Regional

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

- a) Prestar el servicio con aeronaves cuyo Peso Bruto Máximo de Operación no exceda de 12.500 Kgms o cuya configuración máxima de fábrica no sobrepase 19 asientos, excluida la tripulación.
- b) Ser explotadora de al menos 3 aeronaves.
- c) Poseer un capital pagado mínimo de 1.750 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Estas empresas estarán sujetas a los requisitos técnicos y operacionales propios de los operadores de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular.

Las Empresas que a la fecha de expedición de la presente resolución cuenten con permiso de operación vigente en la modalidad de transporte aéreo comercial secundario o de aerotaxi, podrán acogerse a esta modalidad, para lo cual deberán enviar solicitud escrita a la Oficina de Transporte Aéreo, acreditando el cumplimiento del capital, número mínimo de aeronaves, e indicando las rutas que pretende servir. Dicha solicitud se acompañará de la información técnica y operacional correspondiente a las rutas pretendidas por la Empresa.

(Modificado Art.5 Res.02755 de Julio 15/99).

Parágrafo: Cuando las necesidades del servicio así lo exijan, la autoridad aeronáutica podrá autorizar los servicios a los que se refiere el presente numeral en las demás zonas del territorio nacional, siempre y cuando no estén siendo servidas por ninguna empresa que desarrolle transporte aéreo secundario.

Adicionado Art.2 Res.01022 de Marzo 23/2004).

3.6.3.3.1.6. 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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

3.6.3.3.1.6.2 Criterios adicionales para la autorización de empresas de aerotaxi:

- a) Los proyectos deben especificar con detalle la región a servir, indicando las empresas que operan, la conveniencia de prestar el servicio teniendo en cuenta el tamaño del mercado y la oferta de servicios, el número de aviones que operan en la misma, etc.
- b) El capital debe reflejarse en activos tales como equipo de vuelo o de apoyo a las actividades de vuelo, en las facilidades disponibles para la operación aérea, en la infraestructura requerida para el mantenimiento (Biblioteca técnica, manuales, herramientas, inventario de repuestos, etc.)
- c) Consideración del avión adecuado para el área: El proyecto debe presentar los estudios de rendimiento y operación de la aeronave o aeronaves propuestas en cada una de las pistas o aeropuertos previstos, considerando todas las condiciones operacionales de acuerdo con la infraestructura aeronáutica disponible en la zona.
- d) Consideraciones económicas para el país tomando en cuenta aspectos como el consumo de combustible, la eficiencia de los equipajes la conveniencia de su introducción al país, etc.
- e) Presentar una evaluación económica del mercado a través de un estudio de factibilidad.

(Incorp. Art. 1 de la Res. 08050 de Die. 18/95)

3.6.3.3.1.7. Requisitos especiales para empresas de transporte público aéreo de aerotaxi.

- Prestar el servicio con aeronaves apropiadas para tal operación, cuyo Peso Bruto Máximo de Operación (P.B.M.O.) no podrá exceder los 12.500 kilos o cuya configuración del fabricante no sobrepase los 19 asientos para pasajeros, excluida la tripulación.
- Cuando el servicio se preste con aeronaves de Ala Rotatoria el Peso Bruto Máximo de operación (PB.M.O) no podrá exceder los 13.500 kilos
- Poseer como mínimo dos (2) aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sean propias o arrendadas.
- Poseer un capital pagado mínimo de 1.500 salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(Incorporación Art. 4 Res. 00720 del 31 de enero de 1995).(Res. No.02181 del 2 de Julio/98).

3.6.3.3.1.8. Transporte aéreo de carga

Transporte aéreo de carga es el autorizado expresamente por la Aerocivil para desarrollar primordialmente tal tipo de transporte.

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

(Incorp. Art. 2 de la Res. 05516 de Sep.6/95).

3.6.3.3.1.8.1. Limitaciones al transporte de Pasajeros en Aviones de Carga.

1. Salvo lo previsto en los puntos 2 y 3 siguientes, solo se podrá efectuar el transporte hasta de dos (2) pasajeros diferentes a la tripulación en aeronaves de transporte Aéreo Comercial de Carga con peso bruto máximo de operación interior a 25.000 kilogramos cuatro (4) pasajeros diferentes a la tripulación en aeronaves de Transporte Aéreo Comercial de Carga cuyo peso máximo de operación sea superior a 25.000 kilogramos.
2. Las empresas de Transporte Aéreo especial de carga a que se refiere el inciso segundo del numeral 3.6.3.3.1.8. anterior, podrán transportar hasta quince (15) pasajeros en sus aeronaves. En estos casos, cuando la empresa cubra rutas autorizadas y servicios por empresas regulares de pasajeros, solo podrán efectuar el transporte de pasajeros como vuelos no regulares en la modalidad de «charter», sin expedición de tiquetes, no podrán publicitar estos servicios.
3. En aeronaves DC-3 de categoría de transporte, dotadas de sillas del tipo «hamaca», podrán transportarse hasta 20 pasajes en servicios mixtos (carga y pasajeros) o exclusivos de pasajeros, cuando operen en las siguientes regiones:
 - a) Desde, hacia y entre los aeródromos autorizados para estos tipos de aviones, situados al Oriente de la Cordillera Oriental. La operación en estas regiones podrá tener como origen o destino los aeropuertos de Cúcuta, Villavicencio y Neiva.
 - b) Desde, hacia y entre los aeródromos, autorizados para operación de estos tipos de aviones, situados al Occidente de la Cordillera Occidental. La operación en estas regiones podrá tener como origen o destino los aeropuertos de Medellín (José María Córdova), Cali y Turbo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

En todo caso, el transporte de pasajeros de aviones de carga deberá efectuarse dando cumplimiento a los requisitos provistos en el siguiente numeral. (Incorp.Art. 3 de la Res. 05516 de Sep. 6/95).

3.6.3.3.1.8.2. Condiciones para el transporte de Pasajeros en Aeronaves de Carga

Para Transportar pasajeros en aeronaves de carga deberá cumplirse lo siguiente:

1. Las aeronaves, deberán estar provistas de las sillas del tipo aprobado para el transporte de los pasajeros autorizados, con sus respectivos cinturones de seguridad y con los elementos de fijación y seguridad de la carga transportada.
2. No podrá transportar ninguna clase de artículos peligrosos, ni explosivos de los contemplados en la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
3. Deben cumplir con los requisitos sobre seguros de que trata el Código de Comercio y con las limitaciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos.
4. La cantidad de sillas autorizadas será consignada en el respectivo Certificado de Aeronavegabilidad. Ninguna aeronave podrá tener mas sillas de las autorizadas.

(Incorp. Art. 4 de la Res. 05516 de Sep.6/95)

3.6.3.3.1.8.3. Sin perjuicio de lo previsto en los numerales precedentes, la autoridad aeronáutica podrá autorizar a las empresas clasificadas como de transporte aéreo de carga o especial de carga, para prestar *servicios combinados y simultáneos de pasajeros y carga*, en aeronaves configuradas para esta modalidad (*combi*) en las rutas o regiones allí contempladas o uniendo dichas regiones con ciudades principales, para lo cual se observarán las siguientes condiciones:

- a) Deberá tratarse de rutas en las cuales no operen servicios regulares previamente establecidos con autorización de la UAEAC.
- b) Cuando la empresa respectiva tenga permiso de operación en la modalidad de carga o especial de carga, la autorización no estará sometida al procedimiento de audiencia pública ante el Grupo evaluador de Proyectos Aerocomerciales.
- c) Las aeronaves empleadas para éste servicio tendrán un peso bruto máximo de operación limitado a 30.000 Kg o menos y capacidad de pasajeros no superior a 24. Dichas aeronaves y su configuración estarán certificadas como aptas para la operación simultánea con pasajeros y carga —*combi*— de acuerdo a su certificado tipo (TC) o certificado tipo suplementario (STC) y serán tripuladas y operadas de acuerdo con el mismo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- d) Deberán observarse los requerimientos propios de la operación hacia y desde los correspondientes aeropuertos.
- e) Para el transporte de pasajeros, las aeronaves estarán equipadas con sillas apropiadas y certificadas, dotadas de sus respectivos cinturones de seguridad, ubicadas en cabina separada de la de carga y contarán con salidas de emergencia, suministro de oxígeno, anuncios de seguridad y demás facilidades propias del transporte de pasajeros exigibles en estos Reglamentos para su categoría. Si la configuración fuese superior a 19 sillas, la aeronave llevará auxiliar de servicios a bordo y estará equipada con baño.
- f) Con respecto al transporte de carga, el correspondiente compartimiento estará aislado del de pasajeros y dispondrá de los elementos necesarios para la adecuada sujeción de la misma. No podrán transportarse mercancías peligrosas en dicho compartimiento, ni en los de equipaje, mientras se transporten pasajeros.
- g) Los aspectos relativos a la aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de estas aeronaves se regirán por los Capítulos VI y XV de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
- h) Respecto del servicio a pasajeros, deberá informarse a la Oficina de Transporte Aéreo a cerca de las rutas y horarios a servir y sobre las tarifas correspondientes. Dicho servicio, queda sometida a lo previsto en el Capítulo X (Numerales 3.10 y siguientes.) de la ésta Parte, respecto de los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo.
- i) Para la prestación de estos servicios, la empresa respectiva deberá ser explotadora de al menos una aeronave configurada y certificada al efecto, la cual será adicional al número mínimo de aeronaves requerido para sus servicios autorizados de carga.
- j) La empresa explotadora deberá contar con los correspondientes seguros para el transporte de pasajeros.

Nota: Modificado conforme al artículo 1º de la Resolución N° 00705 del 22 de Febrero de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.832 del 24 de Febrero de 2005.

3.6.3.3.1.8.4. Las autorizaciones concedidas de conformidad con los numerales anteriores podrán ser canceladas, modificadas o suspendidas si las empresas autorizadas dejan de cumplir con los requisitos indispensables para su normal funcionamiento o si se comprueban violaciones a las normas y disposiciones dictadas por la UAEAC.

Nota: Adicionado conforme al artículo 2º de la Resolución N° 00705 del 22 de Febrero de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.832 del 24 de Febrero de 2005

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.3.1.9 Requisitos especiales para empresas de transporte público aéreo comercial de carga.

- a) Poseer como mínimo (2) aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente ya sean propias o arrendadas.
- b) Poseer un capital pagado mínimo de 3.500 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

PARAGRAFO. Las empresas que sean autorizadas para desarrollar el transporte aéreo especial de carga a que se refiere el inciso segundo del numeral 3.6.3.3.1.8 deberán cumplir con los siguientes requisitos especiales:

- a) Poseer como mínimo una (1) aeronave con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sea propia o arrendada.
- b) Poseer un capital pagado mínimo de 1.750 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

(Modif.Art. 1 de la Res.00481 de Feb-26/98)

3.6.3.3.1.10. Autorizaciones especiales sobre el número mínimo de aeronaves

Previa solicitud fundamentada del interesado, el Director General de la Aerocivil podrá autorizar, en forma temporal y por un período no mayor a seis (6) meses, que las empresas de transporte público aéreo comercial de carga posean un número de aeronaves menor al exigido en el numeral anterior, siempre y cuando se de alguna de las causas siguientes:

- a) Se presenten circunstancias de fuerza mayor debidamente comprobadas que de manera súbita e imprevista disminuyan la flota de aeronaves de la empresa, o impidan que complete el número mínimo establecido.
- b) Razones técnicas impidan mantener la vigencia del certificado de aeronavegabilidad de una aeronave, tales como el cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad, Boletines de Servicio, u otras circunstancias asociadas al control técnico y operacional de la aeronave.

Parágrafo Primero: En ningún caso la empresa podrá quedar en total inactividad y por lo tanto esta autorización no podrá otorgarse si implica que la empresa se quede sin aeronaves.

Parágrafo Segundo: Si la autoridad aeronáutica lo estima conveniente podrá permitir el uso de aeronaves en fletamento para suplir la situación temporal respectiva, siempre que la operación de la empresa no quede soportada únicamente en aeronaves fletadas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(Adic.Art.2 de la Res.00481 de Feb-26/98)

3.6.3.3.1.11. Disminución del número de Aeronaves: Cuando por cualquier motivo se disminuya la flota aeronavegable de una empresa de transporte público regular de pasajeros y esta situación implique una reducción en la capacidad ofrecida en el itinerario operacional registrado, la empresa deberá presentar a la Oficina de Transporte Aéreo, a más tardar dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha en que se configure esta situación, una nueva propuesta de operación o de itinerarios ajustada a la nueva capacidad ofrecida. Esta situación se tendrá en cuenta para atender otras solicitudes operacionales presentadas por la empresa respectiva, sin perjuicio de la aplicación de las demás medidas contempladas en el RAC en relación con la disminución de la flota.

Adicionalmente, en caso de que la propuesta de itinerario implique la suspensión de rutas, la empresa deberá dar cumplimiento a lo previsto en el numeral 3.6.3.4.3.10. En todo caso, de manera inmediata la autoridad aeronáutica podrá asignar a otros operadores en forma provisional o definitiva las rutas que sean suspendidas.

Cuando una empresa de transporte aéreo regular de pasajeros disminuya la capacidad ofrecida de la flota aeronavegable de manera que ésta sea inferior en cualquier porcentaje al equipo mínimo exigido en los RAC de acuerdo a su modalidad, no se le otorgarán nuevas autorizaciones para efectuar vuelos charter mientras se mantenga dicha situación.

Nota: Adicionado conforme al artículo 3º de la Resolución N° 03925 del 01 de Septiembre de de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 46.023 del 06 de Septiembre de 2005.

Parágrafo: Cuando se trate de empresas con permiso de operación en una modalidad diferente a la de servicios de transporte aéreo regular, para hacer efectiva la suspensión automática del permiso de operación por las causales previstas en los ordinales 7 y 8 del numeral 3.6.3..2.2.1, la Autoridad Aeronáutica verificará que además de las situaciones previstas en las citadas causales, se afecte la capacidad técnica, administrativa y financiera de la empresa, de manera tal que mantener su actividad de vuelo represente riesgo para la seguridad aérea, o genere incumplimiento en el servicio que presta a los usuarios o conduzca a la situación financiera prevista en las causales 11 y 12 del citado numeral.

En caso que no se produzca tal afectación, la empresa podrá mantener su actividad de vuelo con las aeronaves restantes, hasta por un plazo máximo de un año, dentro del cual deberá completar nuevamente el número mínimo de aeronaves requerido. Durante este plazo, la empresa podrá presentar solicitudes de adición de equipo o tramitar modificaciones a su permiso.

Nota: Adicionado conforme al Artículo Primero de la Resolución N° 03114 del 28 de Julio de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.349 del 03 de Agosto de 2006.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.3.2. Transporte público internacional.

3.6.3.3.2.1. Explotadores nacionales

Las solicitudes de permisos para establecer, ampliar o modificar servicios públicos de transporte aéreo en rutas internacionales, se presentarán a la Aerocivil en papel común en original y tres (3) copias, acompañando a dicha solicitud los estudios y documentos siguientes (Ley 39 de 1981):

- a) Razón social de la empresa.
- b) Identificación adecuada de la ruta o rutas para las cuales se pide el permiso, especificando la clase de servicio. La identificación de cada ruta ha de incluir el nombre de cada terminal y puntos intermedios que se solicitan y que deban hacerse constar en el permiso que se conceda.
- c) Capacidad técnica, económica y administrativa de la empresa solicitante para establecer o ampliar el servicio que propone.
- d) Fecha desde la cual la empresa estaría en capacidad de explotar el servicio.
- e) Libertades dej aire a que aspira en cada punto a ser servido.
- f) Equipo especificando si las aeronaves son propias, arrendadas o fletadas (Res. 01 50 de Enero 14/82).
- g) Frecuencias y horarios.
- h) Análisis de la ventaja competitiva del servicio propuesto en relación con las otras empresas que sirven la misma ruta.
- i) Análisis del potencial de pasajeros y carga.
- j) Necesidad pública del nuevo servicio y conveniencia para la compañía.
- k) Capacidad del equipo para atender el mercado, indicando capacidad neta y sillitas ofrecidas.
- l) Informe detallado sobre la capacidad financiera y administrativa para atender el servicio propuesto.
- m) Estimación detallada del posible ingreso operacional en esa ruta o rutas por concepto de transporte de pasajeros o carga.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- n) Estimación detallada de los costos totales incluyendo pasajeros kilómetro, hora vuelo y mínimo de utilización económicamente aconsejables para dicha ruta o rutas.
- ñ) Descripciones de las instalaciones y servicio que establecerá la empresa en los aeropuertos a ser servidos.
- o) Cualquier información adicional que demuestre la justificación de la solicitud y las demás que la Aerocivil considere necesarias en cada caso.

3.6.3.3.2.2. Explotador extranjero

Las solicitudes de permiso de operación que presenten personas naturales o jurídicas de nacionalidad no colombiana se regirán por las normas siguientes:

- a) Cuando exista tratado o convenio con el Estado Bandera la designación, permiso de funcionamiento y demás aspectos administrativos se sujetarán en primer lugar, a las disposiciones expresadas en el tratado o convenio vigente y luego a las normas legales y reglamentarias colombianas sobre la materia.
- b) Cuando no existe tratado o convenio con el país de Bandera, el permiso de funcionamiento se concederá o no teniendo en cuenta las conveniencias nacionales, la seguridad pública, los intereses económicos del transporte aéreo, los tratados o Páctos Internacionales suscritos por Colombia y con sujeción al principio de reciprocidad real y efectiva.
- c) La solicitud de permiso de operación para establecer un servicio internacional de transporte público, exista o no tratado o convenio con el país bandera, debe elevarse a la Aerocivil, por intermedio del representante en papel común en idioma castellano y adjuntando los siguientes datos y documentos (Ley 39 de 1981).
 - 1. Razón social y domicilio.
 - 2. Escrituras de constitución de la empresa con sus reformas.
 - 3. El nombre, el apellido y domicilio de representante legal de la compañía.
 - 4. Designación o permiso otorgado por un país de bandera para operar la ruta o rutas solicitadas.
 - 5. Descripción detallada de las rutas, escalas y libertades a que aspira en cada una de estas.
 - 6. Equipo apropiado especificando si las aeronaves son propias, arrendadas o fletadas. (Res.0150 de Enero 14/82).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

7. Los seguros de responsabilidad civil a los pasajeros, daños a terceros, personas y cosas en la superficie y daños provenientes del abordaje, por un monto no menor al fijado en las convenciones internacionales.
 8. Certificado oficial. de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa está en poder de nacionales del país bandera.
 9. Vinculación con empresas colombianas.
 10. Clase y tipo de servicio
 11. Frecuencias y honorarios
 12. Fecha en la cual estaría en capacidad de iniciar la explotación de la ruta o rutas solicitadas.
 13. Descripción completa de la red de rutas internacionales que opera la empresa por sí misma o por sistemas de «pool» u otros acuerdos comerciales intercompañías.
 14. Análisis del potencial de pasajeros y carga en la ruta o rutas solicitadas.
 15. Descripción de la capacidad neta, indicando el número de sillas ofrecidas.
 16. Tarifas.
 17. Cumplimiento de los demás requisitos jurídicos, administrativos técnicos y operacionales contemplados en la legislación colombiana.
- d) Los documentos expedidos en el exterior y que se pretendan hacer valer en Colombia deben presentarse en idioma castellano y debidamente autenticados por autoridades colombianas competentes.
- e) Cuando se ha aprobado una solicitud para establecer servicios a una empresa extranjera, antes de iniciar operaciones debe cumplir con los siguientes requisitos:
1. Incorporación de la empresa al país, conforme a la legislación vigente.
 2. Comprobar los seguros para amparar responsabilidad civil a los pasajeros, por daños a terceros, (personas y cosas en la superficie) y daños provenientes del abordaje, por un monto no menor al fijado en las convenciones internacionales.
 3. Relacionar las frecuencias, itinerarios y tarifas discriminados por trayectos. En ningún caso, las tarifas podrán ser diferentes a las aprobadas por el gobierno de Colombia.

(Conc. numeral 3.6.3.4.3.15.1)

4. Caución a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil que ampare el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de los

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

respectivos permisos de operación, incluyendo las obligaciones contraídas con la Entidad, excepto las derivadas de los contratos de arrendamiento de áreas en los aeropuertos.

PARAGRAFO: Las cauciones podrán consistir en garantías reales, bancarias o de compañías de seguros o entidades de crédito legalmente autorizadas para esta clase de operaciones. Los procedimientos relacionados con la cauciones se encuentran desarrollados en la resolución 4411 del 24 de Dic/98)

- f) Las solicitudes de explotadores extranjeros se tramitarán mediante el procedimiento de audiencia pública, provisto en el numeral 3.6.3.2.6 Literal b).
- g) La empresa de aviación extranjera a la cual se le otorgue permiso de operación queda obligada a:
 - 1. Establecer una oficina en el territorio colombiano y acreditar a un representante o apoderado domiciliado en el territorio nacional.
 - 2. Cumplir todas las leyes y reglamentos aeronáuticos colombianos.
 - 3. Suministrar a la Aerocivil los datos estadísticos y otros que se le soliciten.
- h) La Aerocivil podrá en cualquier tiempo revocar el permiso para mantener en el país una aeronave extranjera y en este caso se concederá un plazo de 24 horas para sacarla del territorio nacional.

Este plazo se contará desde el momento en que se notifique al propietario la cancelación del permiso de permanencia, o en subsidio a Agente Diplomático o Consular del país de nacionalidad de la aeronave.
- i) La Aerocivil podrá ordenar que se retenga cualquier aeronave de matrícula extranjera cuando no se haya cancelado el total de los derechos de aterrizaje u otros servicios en aeródromos de propiedad nacional.
- j) Todos los permisos para empresas y aeronaves extranjeras a que se refiere este Reglamento no eximen a las entidades o personas a quienes se les otorga, del cumplimiento de las normas legales o reglamentarias sobre aduanas y policía Sanitaria, etc., vigentes en el territorio nacional y demás disposiciones legales y reglamentarias vigentes.

3.6.3.3.2.2.1. Inscripción de aeronaves por empresas extranjeras. Los explotadores extranjeros, que cuenten con permiso de operación para prestar servicios aéreos comerciales hacia y desde puntos en la República de Colombia y que requieran incorporar nuevas aeronaves al tipo de operación autorizada, deberán inscribirlas previamente en la Oficina de Transporte Aéreo; para tal efecto presentarán una solicitud ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC, por lo menos con diez (10) días hábiles de anticipación a la fecha prevista para la entrada en operación, en la que se incluya información relacionada con:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- a. Acreditar la calidad de explotador sobre la aeronave;
- b. Marcas de nacionalidad y matrícula, marca, modelo, serie, peso máximo de despegue expresado en kilogramos, capacidad de carga y/o pasajeros (Número de sillas), número de tripulantes de la aeronave;
- c. Certificación de cumplimiento de etapa de ruido emitida por una autoridad aeronáutica o establecimiento de cumplimiento de los niveles de ruido o etapa en el Manual de vuelo aprobado de la aeronave;
- d. Certificado de aeronavegabilidad.
- e. Seguros de responsabilidad civil (contractual y extracontractual) vigentes de la aeronave; y
- f. Concepto técnico favorable emitido por la Secretaria de Seguridad Aérea de la UAEAC.

Igualmente, los explotadores extranjeros deben informar a la Oficina de Transporte Aéreo toda modificación en la configuración de sus aeronaves o el retiro de operación de las mismas, inmediatamente se produzcan los cambios.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.3.3. Trabajos aéreos especiales

Son actividades aéreas civiles desarrolladas por personas naturales o jurídicas, con fines de lucro, distintas al transporte público aéreo, tales como aviación agrícola, aerofotografía, acrofotogrametría, geología, sismografía, publicidad y similares.

Para desarrollar actividades de trabajos aéreos especiales, se requiere además de lo previsto en la parte cuarta, lo siguiente:

- a) Aeronaves.
 1. Para Aviación Agrícola,
Poseer mínimo una aeronave con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sea propia o arrendada, y el equipo apropiado para atender la operación propuesta.
(Incorporación Art.5 numeral 1 Res. 00720 del 31 enero 1996).
 2. Para trabajos Aéreos Especiales de Aerofotografía, Tecnofotogrametría y similares. Poseer mínimo una (1) aeronave con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sea propia o arrendada, y el equipo apropiado para atender la operación propuesta
(Incorp. Art. 5 num 2 Res 00720 del 31 enero 1995).

- b) Identificación adecuada de la zona o zonas para las cuales se pide permiso de operación incluyendo bases principales y auxiliares.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

c) Relación de otras empresas que desarrollen trabajos similares dentro de la región o regiones donde se piensa prestar el servicio con un análisis de la ventaja competitiva.

d) Capital

1. Para Aviación Agrícola

Poseer un capital pasado mínimo de 500 salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación

(Incorp. Art. 5 Num 1.1. Res. 00720 del 31 enero 1995).

2. Para trabajos Aéreos Especiales

Poseer un capital pagado mínimo de 550 salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación

(Incorp. Art. 5 num 2.1 Res.00720 del 31 enero 1995).

3.6.3.3.3.1. En aquellos trabajos aéreos especiales que requieren autorizaciones en entidades diferentes a la Aerocivil, el interesado debe hacer la respectiva gestión antes de iniciar operaciones y presentar los documentos a que haya lugar.

3.6.3.3.3.2. Las empresas o entidades interesadas en efectuar vuelos de propaganda dentro del territorio nacional, deben elevar una solicitud en papel común a la Aerocivil, en la cual expliquen la clase y tipo de propaganda, las zonas a sobrevolar, los procedimientos y elementos a emplear y la matrícula de la aeronave que se vaya a utilizar en dichas actividades. (Ley 39 de 1981).

3.6.3.3.3.3. Las aeronaves y dispositivos para el remolque de los avisos o para el lanzamiento de la propaganda, deben ser inspeccionados por la Aerocivil, a fin de comprobar sus condiciones generales de buen funcionamiento y para adicionar el correspondiente certificado de aeronavegabilidad con la nueva actividad de la aeronave.

3.6.3.3.3.4. Las zonas destinadas a recoger los avisos para remolque deben ser inspeccionadas y aprobadas por la Aerocivil como los aparejos terrestres empleados.

3.6.3.3.3.5. Las empresas o entidades interesadas en la explotación comercial de la propaganda aérea deben comprobar que poseen un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, por un valor que cubra los riesgos de la actividad desarrollada.

3.6.3.3.3.6. Para todos los vuelos de propaganda aérea a base de avisos remolcados y lanzamientos de hojas volantes, deben cumplirse además, los siguientes requisitos técnicos y operacionales:

a) El piloto al mando de la aeronave debe poseer por lo menos una licencia de piloto comercial, adicionada para el tipo respectivo de aeronave.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- b) A bordo de la aeronave solamente debe aceptarse el personal necesario para la actividad, el cual debe conocer exactamente el trabajo que va a realizar y esta debidamente autorizado por la Aerocivil.
- c) El piloto está en la obligación de elaborar y entregar el plan de vuelo respectivo autoridades de Control de tránsito Aéreo, antes de iniciar la operación y de mantenerlas permanentemente informadas sobre el desarrollo de las actividades de las aeronaves durante las maniobras de propaganda.
- d) De acuerdo con las zonas en donde vayan a desarrollarse los vuelos, el piloto debe seleccionar de antemano los sitios para los aterrizajes de emergencia, en caso de falla de la aeronave.
- e) La aeronave debe ser operada ajustándose estrictamente a los procedimientos técnicos de vuelo, que no impliquen peligro para el público o las propiedades.
- f) Las operaciones deben efectuarse en condiciones de vuelo visual diurno y la aeronave deberá mantenerse a una altura no menor de 300 metros (1000 pies), sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros (2000pies) desde la aeronave.
- g) Se prohíben las maniobras acrobáticas y los vuelos rasantes.
- h) No deben arrojarse objetos que pongan en peligro a las personas o propiedades.

3.6.3.4. Reglas relativas al transporte aéreo regular.

3.6.3.4.1. Principio general

Las rutas aéreas nacionales y el derecho de explotación de las internacionales a las que el país tiene acceso, son bienes públicos que pertenecen a la nación y en consecuencia están fuera del comercio. Los explotadores de rutas aéreas no podrán por tanto vender, ceder o de cualquier otra forma traspasar o transferir los permisos otorgados por la Aerocivil.

3.6.3.4.2. Solicitud de nuevas rutas.

Las solicitudes para la aprobación nuevas rutas a un explotador de servicios aéreos comerciales, deberán contener las informaciones y documentos de que tratan los literales b) al g) del numeral 3.6.3.2.5. anterior, y además:

- a. Clase de servicio;
- b. Frecuencias y horarios;
- c. Tipo de transporte;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- d. Demostración de la bondad de las tarifas desde el punto de vista del usuario y de los costos operacionales.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.4.2.1. Para iniciar la operación de una nueva ruta, los explotadores interesados, ya sean nacionales o extranjeros, deberán cumplir, dentro de los términos y procedimientos establecidos para cada caso, con los siguientes requisitos:

- a. Que la autorización se encuentre vigente, es decir, dentro del plazo o plazos establecidos por la UAEAC conforme a lo previsto en el numeral 3.6.3.4.3.8.;
- b. Solicitud de modificación de horarios e itinerarios incluyendo la nueva ruta;
- c. Coordinación de los Slots (Franjas horarias) en el caso de las rutas hacia y desde el aeropuerto Eldorado (Bogotá D. C.);
- d. Solicitud de registro de las tarifas propuestas de la ruta a iniciar o solicitud de aprobación según corresponda;
- e. Cumplir con la caución prevista en los numerales 3.6.3.4.3.8.1. y 3.6.3.4.3.8.2. para rutas nacionales; y
- f. Contar con el concepto técnico operacional favorable emitido por la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC, o la modificación a las especificaciones de operación de la ruta respectiva según corresponda.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.4.3. Clasificación de las rutas

Las rutas aéreas comerciales y nacionales se clasifican así:

- a. Troncales
- b. Secundarias

3.6.3.4.3.1. Se consideran troncales aquellas definidas como tales por la Aerocivil.

3.6.3.4.3.2. De conformidad al numeral anterior, se declaran rutas troncales las siguientes:

BOGOTA	CALI	BOGOTA
BOGOTA	MEDELLIN	BOGOTA
BOGOTA	BARRANQUILLA	BOGOTA
BOGOTA	BUCARAMANGA	BOGOTA
BOGOTA	PEREIRA	BOGOTA
BOGOTA	CARTAGENA	BOGOTA
BOGOTA	CUCUTA	BOGOTA

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

BOGOTA	SANTA MARTA	BOGOTA
BOGOTA	MONTERIA	BOGOTA
CALI	MEDELLIN	CALI

Nota: Modificado conforme al artículo 8° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

3.6.3.4.3.3. Las rutas no contempladas en el numeral anterior se denominan rutas no troncales o secundarias y a ellas tendrán acceso preferentemente las empresas de transporte aéreo comercial secundario.

3.6.3.4.3.4. La operación de las rutas se hará por empresas clasificados como de transporte aéreo comercial troncal.

3.6.3.4.3.5. Las empresas aéreas clasificadas como de transporte aéreo comercial secundario podrán unir dos puntos troncales, siempre y cuando lo hagan con escalas intermedias.

Nota: El aeropuerto Enrique Olaya Herrera que sirve a la ciudad de Medellín tiene restricciones en su operación conforme a normas vigentes.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.4.3.6. Los concesionarios de rutas aéreas nacionales e internacionales no podrán cancelar, suspender, modificar o disminuir los servicios sin previa autorización de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

3.6.3.4.3.7. Los concesionarios de rutas que pretendan cancelarlas o modificarlas deben mostrar ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil las razones que lo justifiquen.

3.6.3.4.3.8. Los concesionarios de rutas nacionales e internacionales, deberán iniciar la operación de las rutas autorizadas dentro de un plazo de ciento ochenta (180) días a partir del día siguiente a fecha de la comunicación de la Secretaría del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales. La UAEAC podrá conceder una prórroga hasta por un lapso igual, cuando medien causas justificadas no imputables a la empresa. En todo caso, una vez vencido el plazo o su correspondiente prórroga, sin que el interesado inicie la operación de la ruta, la autorización quedará sin valor ni efecto alguno.

Cuando las necesidades del servicio así lo exijan, la UAEAC podrá conceder permisos temporales a otras empresas para que exploten las rutas de que se trate, hasta tanto la empresa titular del permiso inicie la respectiva operación.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Igualmente, la UAEAC podrá autorizar temporalmente a empresas de transporte aéreo operar en rutas regularmente servidas, cuando se produzcan restricciones que afecten la prestación normal del servicio de transporte aéreo. Corresponde a la Oficina de Transporte Aéreo el otorgamiento de la prórroga o autorización establecida en este numeral.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.4.3.8.1. Los explotadores de rutas aéreas nacionales, dentro del mes siguiente a la fecha en que se le comunique la decisión de autorización por parte del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, deberán constituir una caución a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, que ampare la obligación establecida en el numeral 3.6.3.4.3.8. de iniciar la operación en plazos allí establecidos, garantizando la prestación del servicio proyectado. De no presentarse la caución en el término previsto, quedará sin valor la respectiva autorización.

Nota: Adicionado conforme al artículo 9° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

3.6.3.4.3.8.2. Vencido el plazo establecido en el numeral 3.6.3.4.3.8 para el inicio de la operación de rutas nacionales, sin que se acredite el cumplimiento de todos los requisitos exigidos para la obtención del respectivo permiso, la empresa deberá pagar a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil una suma equivalente al 1% del capital exigible según la modalidad, por cada ruta que le fue autorizada y sobre la cual no dio inicio a la operación.

Nota: Adicionado conforme al artículo 10° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

3.6.3.4.3.9. Cualquier empresa que considere que otra le está haciendo una competencia desleal o ruinosa, podrá pedir a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil que se lleve a estudio el caso para recomendar las medidas que se crean aconsejables.

3.6.3.4.3.9.1. Régimen Especial de los Servicios Pioneros: Con el fin de propiciar la consolidación y estabilidad de los Servicios Pioneros, durante el primer año de operación efectiva del mismo por parte de una empresa, la Autoridad Aeronáutica se abstendrá de autorizar la operación de un competidor. Para tal fin, la empresa interesada deberá informar a la Oficina de Transporte Aéreo sobre la iniciación del respectivo servicio.

Cuando se trate de servicios en rutas de baja densidad de tráfico (hasta 10.000 pasajeros año), el plazo de protección aquí establecido, se podrá prorrogar hasta por un plazo igual,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

siempre que exista una solicitud debidamente justificada, y la autoridad aeronáutica encuentre que las condiciones del mercado así lo ameritan.

En todo caso, si antes de la iniciación efectiva de la operación existen autorizaciones otorgadas a otras aerolíneas, estas se respetarán en los términos y condiciones inicialmente concedidos.

La autoridad aeronáutica establecerá mecanismos de control para garantizar que el servicio público se preste en condiciones de calidad, precio y continuidad para preservar los derechos del usuario.

(Adicionado Art.4 Res.01022 de Marzo 23/2004).

3.6.3.4.3.10. Los concesionarios de rutas aéreas regulares nacionales, deberán cumplir el procedimiento aplicable según el caso, para suspender o cancelar el servicio en una ruta:

- a) Cuando una aerolínea este prestando un servicio regular en una ruta en la cual es el único operador, deberá avisar con una anticipación mínima de dos (2) meses a la Autoridad Aeronáutica, Oficina de Transporte Aéreo, su determinación de suspender o cancelar el servicio, indicando lo siguiente:
 - Motivación clara y detallada de las razones en que se basa para suspender o cancelar el servicio.
 - Soportes estadísticos y/o económicos de la motivación.
 - Carta compromiso manifestando que cumplirá con las obligaciones derivadas de los contratos de transporte.

Por lo menos un mes antes de la fecha prevista para la suspensión o cancelación del servicio, deberá publicar en dos (2) periódicos de amplia circulación, avisos informando sobre dicha suspensión o cancelación.

- b) Cuando una aerolínea este prestando un servicio regular en una ruta en la cual concurren otros operadores, deberá avisar con una anticipación mínima de quince (15) días a la Autoridad Aeronáutica, Oficina de Transporte Aéreo su determinación de suspender o cancelar el servicio, indicando lo siguiente:
 - Motivación clara y detallada de las razones en que se basa para suspender o cancelar el servicio. - -
 - Soportes estadísticos y/o económicos de la motivación
 - Carta compromiso manifestando que cumplirá con las obligaciones derivadas de los contratos de transporte

Por lo menos diez (10) días antes de la fecha prevista para la suspensión o cancelación del servicio, deberá publicar en dos (2) periódicos de amplia circulación, avisos informando sobre dicha suspensión o cancelación.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Parágrafo. Sin perjuicio de la aplicación de las sanciones previstas en la parte 7 de éstos Reglamentos, el incumplimiento de lo dispuesto en los literales a) y b) de este numeral, imposibilitará al respectivo operador para efectuar solicitudes de autorización de nuevas rutas en audiencia pública, dentro de los ciento ochenta (180) días siguientes a la fecha en que se presente la suspensión o cancelación del servicio.

(Modificado Art.5 Res.01022 de Marzo 23/2004).

3.6.3.4.3.11. Frecuencias

Los concesionarios de rutas aéreas nacionales presentarán las frecuencias que pretenden realizar en la ruta o rutas autorizadas, a través del procedimiento de horarios e itinerarios vigente.

PARAGRAFO: Los concesionarios de rutas aéreas nacionales podrán realizar vuelos adicionales en las rutas autorizadas, dentro de los horarios de operación de los aeropuertos respectivos, de acuerdo con las necesidades de la demanda, sin que se requiera autorización previa.

(Incorporación Art. 9 Res. 14297 de Dic. 22/92).

3.6.3.4.3.12.

Nota: Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

3.6.3.4.3.12.1.

Nota: Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

3.6.3.4.3.12.2.

Nota: Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

3.6.3.4.3.12.3.

Nota: Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

3.6.3.4.3.12.4.

Nota: Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.4.3.12.5.

Nota: Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

3.6.3.4.3.12.6.

Nota: Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

3.6.3.4.3.12.8.

Nota: Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

3.6.3.4.3.13. Para el otorgamiento de permisos de explotación de rutas y frecuencias nacionales e Internacionales, se adelantará el trámite prescrito en el numeral 3.6.3.2.6. del Manual de Reglamentos Aeronáuticos.

3.6.3.4.3.14.

Nota: Derogado conforme al artículo 11° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

3.6.3.4.3.15. Tarifas nacionales e Internacionales. Se entiende por tarifa para el transporte de pasajeros, el precio que se cobra por su transporte entre puntos del territorio nacional, y comprende las comisiones y condiciones de pago a las agencias de viaje y en general a los intermediarios, y todas las normas y condiciones que configuran o influyen sobre el precio final que paga el usuario así como cualquier beneficio significativo asociado con el transporte; en el caso del transporte de carga el precio por kilogramo que se cobra en las rutas nacionales.

(Incorporación Art. 1 Res. 15542 de Nov. 21/91).

Sin perjuicio de lo establecido en los acuerdos y demás compromisos Internacionales en materia aeronáutica, se entiende por tarifa para el transporte internacional de pasajeros, el precio en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica que se cobra por el transporte de personas entre un punto del territorio nacional, y un punto en el exterior y comprende las comisiones y condiciones de pago a las agencias de viaje y en general a los intermediarios, y todas las normas y condiciones que configuran o influyen sobre el precio final que paga el usuario, así como cualquier beneficio significativo asociado con el transporte.

(Incorporación Art. 1 Res. 0476 Enero 31/92)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.4.3.15.1. Procedimiento para aplicación de tarifas nacionales. Las variaciones que pretendan efectuarse en las tarifas de transporte aéreo nacional regular, deberán someterse al siguiente procedimiento:

(Adición incorporando Art.2 Res. 15542 de Nov. 21/91)

Sin perjuicio de lo establecido en los acuerdos internacionales y demás compromisos internacionales en materia aeronáutica, las variaciones que pretendan efectuarse en las tarifas del transporte aéreo internacional regular de pasajeros, o el establecimiento de nuevas tarifas, deberán someterse, al siguiente procedimiento.

(Inciso adicionado incorporando Art.2 Res.0476 de Enero 31/92)

1. El representante legal o el apoderado de la aerolínea presentara por escrito en el despacho del Jefe de La Oficina de Transporte Aéreo y por lo menos un (1) mes antes de la fecha prevista para su vigencia, las tarifas que pretende aplicar, junto con toda la información asociada a las mismas.
2. Las tarifas que proponga la aerolínea respectiva deberán observar criterios técnicos y suficiencia en los siguientes términos:
 - a. Equidad: la tarifa deberá ser proporcional al tipo de servicio prestado y estará directamente relacionada con las características del trayecto o condiciones de la operación, y en razón de aspectos tales como la distancia y la topografía de los lugares de procedencia y destino; y
 - b. Suficiencia: La tarifa deberá cubrir razonablemente los costos de la operación, como el combustible, el mantenimiento del equipo, los costos fijos etc. y la posible utilidad.
3. Si dentro del plazo señalado en el numeral 1 de este numeral, la Autoridad Aeronáutica no se pronuncia, la aerolínea considerará que las tarifas propuestas han sido aprobadas en los términos solicitados.

En otro evento, la Autoridad Aeronáutica podrá requerir aclaraciones o señalará la tarifa. En caso de requerir aclaraciones, se suspenderá el plazo señalado, durante el término de respuesta.

(Adición Incorporando Art.2 Res. 15542 de Nov. 21/91 y 0476 de Enero 31/92)

4. No obstante, el plazo señalado en el numeral 1 del presente numeral; y previo aviso escrito a la Oficina de Transporte Aéreo, una aerolínea podrá aplicar tarifas iguales a las que hayan sido autorizadas a otra(s) aerolínea(s) mediante el procedimiento establecido en este numeral

(Modificado según Art. CUARTO de la Res. N° 03299 del 16 de Julio de 2007)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.4.3.15.2. Las empresas de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, podrán fijar libremente las tarifas, siempre y cuando dichas tarifas no sean superiores o inferiores a las que la Aeronáutica Civil haya aprobado a otra(s) aerolínea(s), de conformidad con el procedimiento establecido en el numeral 3.6.3.4.3.15.1

(Derogado según Art. SEXTO de la Res. N° 03299 del 16 de Julio de 2007)

3.6.3.4.3.15.3. Las empresas aéreas podrán solicitar la autorización de tarifas mayores o inferiores a las aprobadas por la Aerocivil, para lo cual deberán cumplir el procedimiento establecido en el numeral 3.6.3.4.15.1

(Derogado según Art. SEXTO de la Res. N° 03299 del 16 de Julio de 2007)

3.6.3.4.3.15.4. Las tarifas fijadas por las aerolíneas de conformidad con el numeral 3.6.3.4.3.15.1., así como las que la Aeronáutica Civil apruebe de conformidad con el numeral 3.6.3.4.3.15.3, deberán ser publicadas por las aerolíneas por una sola vez en un diario de amplia circulación nacional. Esta publicación deberá realizarse dentro de los primeros cinco (5) días de su vigencia y ser enviada al siguiente día de su publicación a la Oficina de Transporte Aéreo.

(Derogado según Art. SEXTO de la Res. N° 03299 del 16 de Julio de 2007)

3.6.3.4.3.15.5. Aplicabilidad de las tarifas nacionales

Las tarifas aprobadas serán aplicables en el momento en que el pasajero adquiera el respectivo tiquete y continuarán vigentes para la utilización de los cupones mientras el tiquete conserve su vigencia. En el caso del transporte de carga, se aplicarán las tarifas aprobadas, de conformidad con las condiciones pactadas en el respectivo contrato.

(Adición incorporando Art.3 Res. 15542 de Nov. 31/91)

3.6.3.4.3.15.6. Aplicabilidad de las tarifas internacionales

Las tarifas para el transporte internacional regular de pasajeros serán aplicables en el momento de adquisición del respectivo tiquete y continuarán vigentes para la utilización de los cupones mientras el tiquete conserve su vigencia.

(Adición incorporando Art.3 Res.0476 de Enero 31/91)

3.6.3.4.3.15.7. Tarifas nacionales para niños hasta doce (12) años

Los niños mayores de dos (2) años y menores de doce (12) pagarán como máximo dos terceras partes (2/3) de la tarifa y tendrán derecho a ocupar asiento. Los niños menores de dos (2) años no pagarán tarifa.

PARÁGRAFO: Cuando algún niño menor de doce (12) años viaje solo, la empresa que haga el transporte asignará a uno de los auxiliares de servicio a bordo, si la aeronave

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

respectiva cuenta con este tripulante, el cuidado del menor durante el viaje hasta entregado a la persona autorizada en el lugar de destino.

(Adición incorporando Art.4 Res. 15542 de Nov. 21/91)

3.6.3.4.3.15.8. Anulado mediante Sentencia del 31 de noviembre de 1995 Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera

3.6.3.4.3.16. Queda prohibido a toda persona natural o jurídica vinculada a la aviación civil, publicar, anunciar o poner en conocimiento del público, de sus agencias o de las agencias de viaje, la fijación o modificación de rutas, frecuencias, horarios, servicios y equipos sin haber sido aprobados por la Aerocivil.

3.6.3.4.3.17. La interrupción o cancelación temporal de un servicio o desde un punto especificado en el permiso, causado por condiciones meteorológicas adversas o por mal estado del aeropuerto o por otras circunstancias que configuren fuerza mayor o caso fortuito, no imputables al empresario, no se considerarán como una suspensión del servicio, pero el explotador queda en la obligación de dar aviso a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil dentro de los tres (3) días siguientes a la Interrupción o cancelación temporal de tal servicio, acreditando y justificando plenamente la veracidad de las causas o razones que aduzca.

3.6.3.4.3.18.

Nota: Derogado conforme al artículo 11° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

3.6.3.4.3.19. Todos los gastos que demanden las inspecciones de las aeronaves, empresas aéreas, aeródromos e instalaciones correrán por cuenta de los explotadores e interesados.

3.6.3.4.3.20. Los explotadores de las rutas aéreas nacionales, deberán iniciar la explotación de las rutas autorizadas, dentro del plazo señalado en el numeral 3.6.3.4.3.8. Vencido dicho plazo la autorización quedará sin valor.

(Incorporación del Art. 1 Res. 1686 de Feb.28/92).

3.6.3.4.3.21. Los explotadores de las rutas aéreas internacionales, deberán iniciar la explotación de las rutas autorizadas, dentro del plazo señalado en el numeral 3.6.3.4.3.8. Vencido dicho plazo la autorización quedará sin valor.

(Incorporación Art.1 Res. 1686 de Feb. 28/92).

3.6.3.4.3.22. Por razones de interés publico, el Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, podrá fijar plazos menores de los establecidos en los dos numerales anteriores. (Res.6966 de Dic. 13/78).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.4.3.23. Los interesados tendrán un plazo de un (1) año, contado desde la fecha en que el Secretario del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales comunique la determinación de autorizar la constitución de una sociedad como empresa de servicios aéreos comerciales, para obtener el correspondiente permiso de operación, o en su defecto agotar completamente, al menos, hasta la Fase IV del correspondiente proceso de certificación. Transcurrido éste plazo y/o su prórroga si la hubiera cumplido con lo anterior, la autorización respectiva quedará sin valor.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.4.3.24. Transcurrido un (1) año desde la fecha en que el Secretario del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales haya comunicado la determinación de autorizar la constitución de una sociedad como empresa de servicios Aéreos Comerciales, la Oficina de Transporte Aéreo, a solicitud del interesado, podrá prorrogar dicho plazo hasta por un lapso igual, siempre y cuando medien causas justificadas que den lugar a la prórroga.

Nota: Modificado conforme al artículo 13° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

3.6.3.4.3.24.1. Vencido el plazo de que trata el numeral 3.6.3.4.3.23. anterior y/o su prórroga, sin que el interesado en la constitución de una empresa de servicios aéreos comerciales nacionales haya demostrado su capacidad administrativa y financiera, y agotado al menos la Fase IV del proceso de certificación ante la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC, deberá pagar a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil una suma de dinero equivalente al 1% del capital exigible según la modalidad por cada ruta que le fue autorizada, para el caso de los proyectos sobre servicios de transporte aéreo regular de pasajeros. Para las demás modalidades y privilegios, deberá pagar una suma total equivalente al 10% del capital exigible según la modalidad.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.4.3.25. Las aeronaves de los Estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, en vuelos Internacionales regulares sin derechos de tráfico en el país, pueden sobrevolar el territorio de Colombia y hacer escalas con fines no comerciales para lo cual deberán tramitar oportunamente el respectivo plan de vuelo. Toda escala deberá efectuarse en un aeropuerto internacional.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(Incorporación Art.1 Res. 12514 de Nov.13/92)

3.6.3.5. Reglas relativas al transporte aéreo no regular internacional.

3.6.3.5.1. Vuelos no regulares sin derechos comerciales

Las aeronaves de los estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, pueden sobrevolar el territorio de Colombia y hacer escalas con fines no comerciales, (escala técnica), para lo cual deberán tramitar oportunamente el respectivo plan de vuelo. Toda escala deberá efectuarse en un aeropuerto Internacional.

(Incorporación Art. 2 Res. 12514 de Nov. 13/92)

3.6.3.5.1.1. Sobrevuelo, entrada y salida de aeronaves privadas extranjeras

Las aeronaves privadas matriculadas en cualquiera de los estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil firmado en Chicago en 1944, pueden sobrevolar el territorio de Colombia, y entrar y salir del mismo, para lo cual deberán tramitar oportunamente el plan de vuelo. Toda entrada y salida deberá efectuarse por un aeropuerto internacional.

(Incorporación Art. 3 Res. 12514 de Nov. 13/92)

3.6.3.5.2. Tampoco necesitan de permiso previo las siguientes categorías de vuelo:

- a) Los realizados con fines humanitarios o de urgente necesidad.
- b) Los aerotaxis esporádicos procedentes del exterior.

3.6.3.5.3. Las aeronaves que necesitan de autorización previa

Las aeronaves procedentes del exterior, no comprendidas en los numerales anteriores precisan de autorización previa para sobrevolar el territorio nacional y para hacer escalas.

3.6.3.5.4. Las solicitudes respectivas deben presentarse ante la Aerocivil con adecuada anticipación.

(Lo relativo a sobrevuelos y aterrizaje de aeronaves de estado extranjeras esta regulado por el Decreto 1692 de Octubre 15/92. publicado en el Diario Oficial N.40630 de Octubre 19/92.)

3.6.3.5.5. Vuelos esporádicos (Charter)

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.5.6. Cuando el explotador extranjero proyecte hacer una serie frecuente de vuelos «charter», deberá obtener permiso previo de operación, para lo cual deberá presentar solicitud que contenga:

- a) Nombre de la empresa y del representante legal, dirección y domicilio.
- b) Permiso otorgado por el país de bandera para realizar los referidos vuelos.
- c) Equipo con relación de su Identificación y propiedad.
- d) Seguros.

3.6.3.5.7. Una vez que el explotador extranjero haya sido autorizado para llevar a cabo una serie frecuente de vuelos «charter», comunicará a la Autoridad Aeronáutica con anterioridad a cada vuelo, el número de pasajeros o la cantidad y naturaleza de la carga, según sea la modalidad del vuelo

(Incorporación Art. 1 Res.8056 de Julio 17/86).

3.6.3.5.8. Como regla general se autoriza hasta un número máximo de 18 vuelos por semestre a un mismo transportador. Sin embargo, con miras a favorecer el turismo receptivo, en el transporte de pasajeros y cuando se presente un déficit de capacidad en los servicios regulares de carga y en esta modalidad las exportaciones colombianas requieran como complemento de servicios no regulares para cumplir con sus objetivos comerciales externos, la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar el número de vuelos que considere necesarios para satisfacer la demanda.

(Incorporación Art.1 de la Res. 8056 de Julio 17/86).

3.6.3.5.9. Vuelos no regulares nacionales

Los vuelos no regulares nacionales se someterán a los mismos principios establecidos en los numerales anteriores con excepción de los servicios de aerotaxi que se someterán a las reglas especiales contenidas en el presente Manual.

3.6.3.5.10. Vuelos no regulares de las empresas de transporte aéreo regular

Los vuelos no regulares de las empresas de transporte aéreo regular, se someterán igualmente a las normas antes indicadas.

3.6.3.5.11. Permanencia de aeronaves extranjeras en Colombia

(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001).

3.6.3.5.11.1. Admisión y permanencia

Las aeronaves de matrícula extranjera, explotadas en aviación general (no comercial) por operadores colombianos o extranjeros que ingresen al territorio colombiano, de conformidad con los artículos 5 y 24 del Convenio de Chicago de 1944, sobre Aviación

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Civil Internacional y el numeral 3.6.3.5.1.1. de estos reglamentos; serán admitidas temporalmente y sin necesidad de autorización especial, hasta por un término de cuarenta y ocho (48) horas, siempre que entren y salgan a través del mismo aeropuerto internacional, sin tocar otros aeropuertos colombianos.

El ingreso, operación y permanencia de aeronaves extranjeras de servicios aéreos comerciales, regulares o no, así como el de aeronaves de Estado, estará sometido a autorización previa, de conformidad con lo previsto en los acuerdos bilaterales o multilaterales vigentes sobre la materia, o a condición de reciprocidad. Cuando tales vuelos impliquen derechos comerciales de tráfico, la correspondiente autorización será otorgada por la Oficina de Transporte Aéreo.

En el caso de aeronaves con matrícula extranjera que sean explotadas por operadores colombianos de servicios aéreos comerciales de transporte público; estos deberán obtener la correspondiente autorización de la Oficina de Registro Aeronáutico, para explotar la aeronave con matrícula extranjera en Colombia, previo el registro del acto o contrato en virtud del cual se adquiere la calidad de explotador sobre la misma y el cumplimiento de los demás requisitos exigibles. Dicha autorización deberá portarse en la aeronave junto con los demás documentos de a bordo.

(Modificado Art.1 Res. 02811 de Julio de 2003)

3.6.3.5.11.1.1. Autorización para aeronaves no comerciales.

En aplicación de lo previsto en el numeral anterior, las aeronaves de aviación general (no comercial), requieren autorización especial para su ingreso y permanencia en el territorio colombiano, en los siguientes casos:

- a. Cuando hayan de permanecer por más de cuarenta y ocho (48) horas en territorio colombiano;
- b. Cuando hayan de efectuar vuelos hacia algún aeropuerto en Colombia, diferente al de entrada.

La correspondiente autorización será otorgada por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, dependencia que se delega para este propósito; para lo cual el explotador deberá presentar ante ésta dependencia una solicitud con no menos de cuarenta y ocho (48) horas de antelación, a través de mensaje AFTN, fax, correo postal o correo electrónico.

La solicitud deberá contener:

- La identificación de la aeronave por sus marcas de nacionalidad y matrícula;
- Marca, modelo y número de serie de la aeronave y de sus motores y hélices;
- Nombre del explotador solicitante, con indicación de su número telefónico y dirección AFTN, electrónica o postal, donde se enviaría la respuesta;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- Nombres de los tripulantes a cargo, con indicación de sus números de licencias, expedidas o convalidadas por el Estado de matrícula de la aeronave;
- Cantidad de ocupantes no tripulantes que ingresarán y saldrán del país en la aeronave;
- Aeropuerto(s) de entrada y salida hacia y desde el territorio colombiano (deberán ser aeropuertos internacionales) y fechas previstas al efecto;
- Fechas y horas aproximadas, previstas para la entrada y salida;
- Lugar o lugares (ciudad y aeropuerto) donde permanecerá u operará la aeronave;
- Lugar (dirección y teléfono) donde localizar a la tripulación en Colombia;
- **Motivo de la permanencia.** Si el motivo fuese para efectuar vuelos de demostración, deberá informarse el nombre del o los interesados en dicha demostración. Si se tratase de reparación o mantenimiento, se indicará el nombre del taller, tipo de trabajo y duración aproximada de los mismos.

A la solicitud deberá anexarse:

- a. Copia de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad vigentes de la aeronave;
- b. Copia de las licencias vigentes de los tripulantes, expedidas o convalidadas por la autoridad competente del Estado de matrícula de la aeronave, conforme se indica precedentemente;
- c. Copia de las pólizas de seguro que amparen la responsabilidad del explotador, en relación con daños a terceros en la superficie y por abordaje que pudiera causar la aeronave en Colombia;
- d. Cuando el ingreso de la aeronave extranjera tenga por objeto la realización de trabajos de reparación o mantenimiento, o cuando durante su permanencia sea necesario efectuarle servicios diferentes a los de tránsito, tales trabajos deberán ser efectuados en talleres autorizados por la UAEAC y certificados para el tipo de aeronave y/o servicio en cuestión y deberá aportarse la autorización correspondiente de la autoridad aeronáutica del Estado de matrícula de la aeronave. Así mismo, la Secretaria de Seguridad Aérea deberá dar su visto bueno previo a la ejecución de los trabajos, e impartirá autorización específica cuando hayan de efectuarse vuelos de prueba.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 03627 del 16 de Julio de 2010. Publicada en el Diario Oficial No. 47.813 del 26 de Agosto de 2010.

3.6.3.5.11.1.2. Autorización de permanencia a corto plazo

La autorización de que tratan los numerales anteriores se concederá por un término que no exceda de quince (15) días. Si el término concedido inicialmente fuere inferior, podrá autorizarse su extensión hasta completarlos.

Si la aeronave hubiera entrado sin autorización especial por un período inferior a 48 horas, y se requiriera prolongar su permanencia, se podrá solicitar la correspondiente autorización por el tiempo adicional sin exceder los 15 días. En este caso la solicitud deberá contener la información y anexos previstos en el numeral anterior. Si no se

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

solicitará y obtuviera la prórroga, a la aeronave no se le permitirá ningún vuelo diferente al que corresponda a su salida del país.

Vencidos los quince días iniciales, se podrá solicitar su prórroga hasta por 15 días más.

En todo caso, no se autorizará la permanencia de la aeronave en territorio colombiano por más de 30 días.

Si la aeronave debiera efectuar vuelos sucesivos de entrada y salida, así se indicará en la solicitud inicial; caso en el cual, su permanencia total en Colombia no podrá ser superior a quince días dentro del respectivo mes calendario.

No obstante lo anterior, si al vencimiento del plazo indicado o su prórroga, se demostrasen dificultades técnicas, relativas al mantenimiento, reparación u operación de la aeronave, o a condiciones meteorológicas, u otras circunstancias, que terminantemente impidan su salida; podrá solicitarse una prórroga especial para su permanencia en el país, hasta que sean superadas tales dificultades, sin exceder de treinta (30) días. En éste caso la aeronave quedará suspendida de toda actividad de vuelo mientras permanezca en Colombia y tan solo se le autorizarán vuelos de prueba (en el caso de reparación o mantenimiento) o el que corresponda a su salida definitiva del país. Del mismo modo, cuando el motivo de entrada y permanencia de la aeronave, sea la realización de trabajos de mantenimiento o reparación, dicha permanencia tan solo se autorizará por el tiempo requerido para los trabajos y a la aeronave no se le permitirá ninguna operación diferente a la realización de vuelos de prueba o al vuelo correspondiente a su salida del país.

En cualquiera de los casos, una vez transcurridos el plazo de la permanencia autorizada y/o su prórroga, la aeronave deberá abandonar el país y no se autorizará su reingreso dentro de los noventa (90) días siguientes. No obstante, si la aeronave no abandonase el país al vencimiento del plazo señalado, no se le permitirá ninguna operación diferente a su vuelo de salida y tal circunstancia será informada a las autoridades en materia aduanera, para lo de su competencia, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar, por parte de la autoridad aeronáutica.

(Adicionado Art.2 Res. 02811 de Julio de 2003)

3.6.3.5.11.1.3. Autorización especial de permanencia a largo plazo

Sin perjuicio de lo previsto en el numeral anterior, la UAEAC podrá autorizar la permanencia de aeronaves con matrícula extranjera, empleadas en aviación corporativa o ejecutiva hasta por períodos de seis (6) meses prorrogables, siempre y cuando su explotador sea una persona jurídica nacional o extranjera que acredite negocios permanentes en Colombia y en el Exterior, que ameriten frecuentes entradas y salidas de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

la aeronave hacia y desde territorio colombiano o su permanencia por períodos prolongados.

La solicitud para la correspondiente autorización, deberá contener además de los requisitos y anexos previstos en el numeral anterior, los pertinentes al desarrollo de actividades corporativas o ejecutivas, previstos en el numerales 3.6.4.2. de estos reglamentos y los siguientes:

- Descripción de los negocios permanentes de la empresa en Colombia y el exterior.
- Tipo de operaciones a efectuar en Colombia (transporte de personal o equipos de la empresa, etc.)
- Aeropuertos colombianos donde se prevé que principalmente operará la aeronave.
- Certificado de existencia y representación legal de la empresa, si es colombiana o de constitución de sucursal en Colombia si es extranjera.
- Caución (real, bancaria o de compañía de seguros) en cuantía equivalente al uno por ciento (1%) del valor comercial de la aeronave, vigente por el tiempo de permanencia de la misma en el país, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la autorización y su salida del país una vez vencido el término de tal autorización o su prórroga.

El correspondiente título de propiedad o contrato de arrendamiento en virtud del cual el interesado adquiere calidad de explotador sobre la aeronave, deberá ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, de conformidad con lo previsto en el artículo 1.798 del Código de Comercio, con el lleno de todos los requisitos exigibles, de acuerdo a lo previsto en la Ley y en estos Reglamentos.

Los tripulantes deberán solicitar y obtener homologación de sus respectivas licencias de piloto comercial expedidas por el país de matrícula de la aeronave, para lo cual se considerará aplicable lo previsto en el numeral 2.1.7.1., Literal a), si fueran extranjeros, o deberán tener licencia colombiana de piloto comercial si fueren Colombianos.

La correspondiente autorización para la explotación de la aeronave en actividades de aviación corporativa o ejecutiva en Colombia, será emitida por la Oficina de Registro Aeronáutico. Dicho documento deberá permanecer en la aeronave junto con los demás documentos de a bordo.

(Modificado Art.1 Res. 00896 de Marzo de 2004)

3.6.3.5.11.1.4. Condiciones de la autorización.

Sin perjuicio de las autorizaciones o vistos buenos previos que deban impartir a las aeronaves extranjeras, la Oficina de Transporte Aéreo (para ejercer derechos de tráfico); la Oficina de Registro Aeronáutico (a explotadores colombianos, para operar aeronaves

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

extranjeras) y la Secretaria de Seguridad Aérea (para reparación, mantenimiento o vuelos de prueba), la autorización correspondiente a vuelos de entrada y salida hacia y desde el país y para vuelos de prueba o demostración, será impartida en todos los casos por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea. Las aeronaves no podrá iniciar su vuelo de llegada, hasta tanto hayan recibido en forma expresa tal autorización. La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, informará a la Secretaria de Seguridad Aérea sobre toda aeronave extranjera que autorice para permanecer en el país por más de cuarenta y ocho (48) horas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 16 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, la UAEAC, se reserva el derecho de inspeccionar las aeronaves de matrícula extranjera que se encuentren en Colombia, y a examinar los certificados y demás documentos de las mismas, prescritos en dicho Convenio, sin detrimento de la competencia que le asista a otras autoridades.

En aplicación del artículo 11 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, una vez autorizado el ingreso y/o permanencia de cualquier aeronave extranjera en Colombia, los aspectos relativos a su entrada, o salida, o a su operación y navegación quedarán sometidos a las Leyes y Reglamentos Aeronáuticos de la República de Colombia.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 03627 del 16 de Julio de 2010. Publicada en el Diario Oficial No. 47.813 del 26 de Agosto de 2010.

3.6.3.5.11.2. Base de operación

Las aeronaves de que tratan las presentes disposiciones no podrán establecer o mantener su base de operación en Colombia, debiendo conservarla en el extranjero.

(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)

3.6.3.5.11.3. Prohibiciones

De conformidad con los artículos 6°, 7° y 9° del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional y los artículos 1.785 y 1.778 del Código de Comercio, las aeronaves operadas conforme a las presentes disposiciones, bajo ninguna circunstancia podrán ser empleadas en servicios aéreos comerciales internos o internacionales en Colombia, ni tampoco podrán penetrar sin autorización específica a las zonas prohibidas o restringidas del espacio aéreo nacional que sean divulgadas por la UAEAC.

(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)

3.6.3.5.11.4. Inspecciones

De conformidad con los artículos, 16 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional y 1.787 del Código de Comercio, la autoridad aeronáutica; así como las autoridades policiales, de migración, sanitarias y aduaneras, en lo de su competencia; podrán en cualquier momento inspeccionar o realizar las verificaciones que sean necesarias sobre

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

tales aeronaves así como a los viajeros, tripulaciones, y cosas transportadas o a los documentos de a bordo de las mismas.

(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)

3.6.3.5.12. Permanencia de aeronaves colombianas en el exterior

(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)

3.6.3.5.12.1. Salida y permanencia.

Los explotadores de aeronaves de matrícula colombiana que salgan del territorio nacional por períodos superiores a treinta (30) días hábiles, deberán informarlo así a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, antes de la salida.

Si la aeronave hubiere salido por un período inferior previsto y por cualquier razón se prolongara su permanencia en el exterior, deberá igualmente informarse a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC, antes de vencer el término señalado. Una comunicación similar habrá que remitir cada tres (3) meses por todo el término que se prolongue la permanencia en el exterior.

El aviso o comunicación contendrá identificación de la aeronave por sus marcas de nacionalidad, matrícula y utilización, marca, modelo y número de serie de la aeronave, motores y hélices; nombre del explotador; tripulación a cargo y lugar o lugares (ciudad, país, aeropuerto) donde permanecerá la aeronave, aeropuertos de salida y entrada a Colombia y fecha aproximada para el reingreso.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 03627 del 16 de Julio de 2010. Publicada en el Diario Oficial No. 47.813 del 26 de Agosto de 2010.

3.6.3.5.12.2. Aeronaves comerciales

Cuando se trate de aeronaves de servicios aéreos comerciales, no serán necesarios los referidos avisos, sobre ausencia superior a treinta (30) días, siempre y cuando exista un convenio con el Estado de permanencia, de conformidad con lo previsto en el artículo 83 Bis del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, debiendo informarse tan solo a la salida.

(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001).

3.6.3.5.12.3. Cancelación de la matrícula

En caso de no producirse el reingreso al país de la aeronave y no recibirse ningún aviso o señal que denote su existencia durante más de un (1) año, se la considerará

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

desaparecida y se procederá a la cancelación de su matrícula, de conformidad con lo previsto en el artículo 1.796, numeral 4 del Código de Comercio.

(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)

3.6.3.5.12.4. Disposiciones Aduaneras y de otras autoridades

Las anteriores prescripciones se aplicarán sin detrimento de las normas y requisitos exigibles por parte de otras autoridades colombianas o extranjeras en materia aduanera, de migración, sanitarias, policivas, y cualquier otra que sea competente en relación con la importación, exportación o permanencia de tales aeronaves, así como de sus tripulantes o pasajeros.

(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)

3.6.3.5.12.5. Licencias del personal aeronáutico

Los tripulantes y demás miembros del personal aeronáutico, vinculados a la operación o al mantenimiento de las aeronaves de que tratan las presentes normas, deberán ser titulares de las respectivas licencias y habilitaciones conforme se requiera, sin perjuicio de la convalidación de las mismas cuando hubiere lugar a ello.

(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)

3.6.3.6. Reglas relativas a la competencia.

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

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

3.6.3.7. Otras actividades que requieren permiso.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.3.7.1. Arrendamiento de aeronaves.

Para obtener la calidad de explotador sobre aeronaves, adquiriendo su propiedad o mediante contrato de arrendamiento u otros contratos de utilización, se deberán cumplir los requisitos previstos en Capítulo VII de la Parte Vigésima de estos Reglamentos.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.7.2. Cambio de actividad

Para que un explotador que haya sido autorizado para desarrollar determinada actividad dentro de la aviación civil comercial, pueda realizar otra diferente, debe obtener el permiso correspondiente de la Aerocivil.

3.6.3.7.3. Acuerdos entre empresas

Las negociaciones de las empresas nacionales entre si con animo de integración o fusión con entidades, empresas o gobiernos extranjeros relativas al transporte aéreo, en cualquiera de sus aspectos tales como la aportación de ganancias, tráfico, servicios, equipos; el establecimiento de tarifas, mejoras de sistemas de seguridad, o para controlar, regular, prevenir o eliminar competencias ruinosas o para regular paradas, itinerarios o prestar servicios en forma cooperativa y en general cualquier acuerdo que afecte al transporte aéreo, requerirá la aprobación de la Aerocivil, previa presentación de la documentación correspondiente.

3.6.3.7.4. Cambio de equipo.

Se considera cambio de equipo toda solicitud para modificar el equipo autorizado y/o incluir nuevo equipo adicional al autorizado a la empresa en el Certificado de Operaciones.

Estas solicitudes se tramitarán ante la Secretaria de Seguridad Aérea, previo visto bueno de la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 03627 del 16 de Julio de 2010. Publicada en el Diario Oficial No. 47.813 del 26 de Agosto de 2010.

3.6.3.7.4.1. Adición de equipo.

Se considera adición de equipo toda solicitud para introducir el Certificado de Operaciones una aeronave adicional del mismo modelo del que tiene autorizado la empresa.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Estas solicitudes se tramitarán en la Secretaría de Seguridad Aérea de la Unidad, para efecto de su inclusión en el Certificado de Operación, si procede.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 03627 del 16 de Julio de 2010. Publicada en el Diario Oficial No. 47.813 del 26 de Agosto de 2010.

3.6.3.7.5. Aeronaves extranjeras dentro de Colombia

En casos especiales, la Aerocivil concederá permisos temporales hasta por el máximo de un año para que aeronaves de matrícula extranjera operen en Colombia en el ramo de trabajos especiales, siempre y cuando se comprueben entre otros los siguientes requisitos:

- a) Que no existen en Colombia aeronaves que puedan efectuar el trabajo propuesto.
- b) Que por las características temporales del trabajo no se justifica la importación permanente de aeronaves para dicha actividad.
- c) Permiso de las autoridades aeronáuticas del país de matrícula y los correspondientes certificados de aeronavegabilidad.
- d) Nombre del propietario de la aeronave y de su explotador, adjuntando los contratos respectivos.
- e) Solvencia técnica económica y administrativa de la empresa que la va a explotar en Colombia.
- f) Permiso de las autoridades aduaneras.

Para operar estas aeronaves en el país, el explotador se ceñirá en un todo a las disposiciones legales vigentes que reglamentan las actividades aéreas civiles, especialmente a las que hacen relación a la seguridad y al empleo del personal colombiano, licencias aeronáuticas, y normas que establecen en tiempos de vuelo, servicio y descanso del personal, etc.

Cuando se trate de aeronaves no experimentadas en Colombia, la Aerocivil podrá conceder permisos para efectuar vuelos de demostración hasta por el término de treinta días. Estas aeronaves no podrán efectuar operación comercial de ninguna índole y su actividad se reducirá únicamente a demostraciones técnicas. En las primeras demostraciones participarán funcionarios de la Aerocivil, a quienes se les proveerá de los respectivos manuales de operación y mantenimiento, ejemplares que deberán quedar en poder de la Aerocivil.

3.6.4. AVIACIÓN CIVIL PRIVADA (AVIACIÓN CIVIL GENERAL).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.6.4.1. Concepto

Se entiende por aviación civil privada la que se realiza por personas naturales o jurídicas con fines distintos a los comerciales, tales como los deportivos, recreativos, o como elemento complementario de otras actividades industriales o comerciales como la aviación ejecutiva.

3.6.4.2. Aviación ejecutiva

Para desarrollar actividades de aviación ejecutiva, los interesados, deben comprobar el establecimiento de un sistema comercial, industrial o agropecuario propio anexando los siguientes documentos e informaciones:

- a) Escritura o títulos de propiedad de la empresa.
- b) Registro de la Cámara de Comercio.
- c) Información del volumen de los negocios que tenga establecidos en el campo regional o nacional.
- d) Demostración de los costos de operación industrial, comercial o agropecuaria que justifique la adquisición de aeronaves.
- e) Equipo a ser utilizado.
- f) Los seguros que para cada caso determine la Aeronáutica Civil.
- g) Cualquier otra información que considere útil el interesado para justificar la solicitud y otras que la Aeronáutica Civil considere necesarias en cada caso.

3.6.4.3. Aeroclubes

Los aeroclubes que se establezcan en el país deben cumplir con los siguientes requisitos y suministrar las siguientes informaciones ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil:

- a) Nombre del aeroclub y sus estatutos.
- b) Posible número de socios.
- c) Zona o zonas en donde va a desarrollar sus actividades.
- d) Tipo y número de aeronaves con que se iniciará el aeroclub, que no podrá ser inferior a tres (3) aeronaves propias.
- e) Facilidades e instalaciones apropiadas.
- f) Fecha de iniciación de las actividades.
- g) Cumplimiento de los demás requisitos jurídicos, administrativos, técnicos y operacionales contemplados en la legislación colombiana.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- h) Seguro colectivo.
- i) Cualquier otra información que considere útil el aeroclub para sustentar su solicitud y las que la Aeronáutica Civil considere necesarias en cada caso.

3.6.4.4. Aviación de turismo

Para desarrollar actividades de aviación de Turismo se requiere el cumplimiento de las normas establecidas en el presente Manual y de las demás disposiciones legales.

3.7. Otras actividades.

3.7.1. Centros de Instrucción Aeronáutica (CIA)

Toda persona jurídica que proyecte establecer un centro de instrucción para ofrecer entrenamiento básico y/o avanzado, de tierra o de vuelo para la formación de personal aeronáutico, deberá solicitar y obtener el correspondiente permiso de operación o funcionamiento, según el caso a la UAEAC.

3.7.1.1. Solicitud y requisitos

La solicitud de permiso de operación o funcionamiento como Centro de Instrucción Aeronáutica deberá dirigirse a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC y se radicará ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC y/o vía Web para los trámites automatizados. La misma se sujetará al procedimiento previsto en el numeral 3.6.3.2.6.1. de estos Reglamentos; para el efecto, el interesado deberá acompañar a su solicitud los siguientes documentos e información:

- a. Proyecto de constitución legal de la empresa;
- b. Proyecto de Estatutos;
- c. Descripción sobre la necesidad y conveniencia pública del servicio propuesto;
- d. Base principal de operación o funcionamiento y bases auxiliares, si fueran requeridas;
- e. Fecha en la cual el Centro de Instrucción estaría en capacidad de iniciar sus actividades;
- f. Información sobre capital mínimo requerido:
 - Los Centros de instrucción que impartan únicamente instrucción en tierra, deberán acreditar, para obtener el respectivo permiso, el equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
 - Los Centros de instrucción que impartan instrucción en vuelo, deberán acreditar, para obtener el respectivo permiso el equivalente a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- g. Describir el tipo de programas de entrenamiento a impartir, de conformidad con lo estipulado en la Parte Segunda de estos Reglamentos;
- h. Identificación de la zona o zonas donde va a operar, cuando se trate de un centro de instrucción de vuelo, se requerirá concepto previo de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea;
- i. Relación de instructores con especificación de sus respectivas licencias y títulos;
- j. Estimación de los costos totales y posibles ingresos que generaría la actividad propuesta;
- k. Los centros de instrucción que impartan cursos de formación básica para auxiliares de servicio a bordo deberán contar con una aeronave en desuso o una maqueta que reproduzca o represente un avión o un segmento de él conforme a lo previsto en el Capítulo XV de la Parte Segunda de estos Reglamentos. En su defecto, el respectivo Centro de instrucción deberá acreditar un convenio o contrato, firmado con una aerolínea regular de pasajeros colombiana, con permiso de operación vigente para explotar aeronaves, que de conformidad con los RAC requieran operar con auxiliar de servicios a bordo. En este caso, la vigencia del permiso para impartir el programa, estaría condicionada a la vigencia del acuerdo. El documento indicado deberá estipular que la aerolínea permitirá a los estudiantes efectuar las prácticas en tierra con los equipos de abordaje y procedimientos de emergencia, evacuación en tierra y agua (Ditching), supervivencia, extinción de incendios, así como prácticas orientadas a la operación de vuelo.
- l. Los centros de instrucción para formación de personal técnico de mantenimiento, deberán contar con materiales, herramientas, equipos, manuales técnicos y una o más aeronaves en desuso o partes de ella, e instalaciones que simulen un taller aeronáutico en la respectiva especialidad, para que los estudiantes reciban entrenamiento práctico supervisado por instructor técnico licenciado. En su defecto, deberán presentar un convenio o contrato, suscrito entre el centro de instrucción y una empresa de aviación o taller que cuente con permiso de operación y/o funcionamiento vigente donde se asegure que el estudiante recibirá el entrenamiento práctico antes indicado. En este caso, la vigencia del permiso para impartir el programa, estará condicionada a la vigencia del acuerdo. El documento antes indicado deberá estipular que la empresa o taller permitirá a los estudiantes efectuar prácticas relacionadas con el mantenimiento o reparación de aeronaves, supervisadas por un técnico licenciado, como parte de la formación básica exigida al alumno que aspira a obtener una licencia técnica.
- m. Los centros de instrucción que imparten cursos de vuelo para la formación básica de pilotos, deberán contar con al menos una aeronave apta para la instrucción de vuelo con certificado de aeronavegabilidad vigente y manuales técnicos para su operación.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- n. Acreditar el cumplimiento de los demás requisitos jurídicos, administrativos, técnicos y operacionales contemplados en la legislación colombiana.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.1.2. Expedición del permiso.

Para la expedición del Permiso de operación y/o funcionamiento de un CIA, su representante legal deberá radicar ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía Web para los trámites automatizados, comunicación dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo con todos los documentos requeridos que acrediten el cumplimiento de los requisitos legales, administrativos y técnicos, así:

- a. Escritura de constitución con sus respectivas reformas;
- b. Balance inicial suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio donde se refleje el capital pagado mínimo exigido;
- c. Certificado de existencia y representación legal con no más de tres (3) meses de expedición;
- d. Certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes;
- e. Certificado de Operación y/o Funcionamiento con sus respectivas especificaciones de operación;
- f. Acreditar la calidad de explotador del equipo mínimo requerido cuando se trate de un Centro de Instrucción Aeronáutico de Vuelo; y
- g. Pago derechos al trámite.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.1.3. Vigencia.

Los permisos de operación o de funcionamiento para centros de instrucción aeronáutica, tendrán una vigencia de cinco (5) años, que se renovarán en forma automática hasta por un término igual, si antes de su expiración no han sido suspendidos, condicionados, limitados o cancelados por la Autoridad Aeronáutica, para lo cual se aplicará lo previsto en el numeral 3.6.3.2.8.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.1.4. Bases auxiliares de instrucción.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los centros de instrucción que pretendan establecer o adicionar bases auxiliares de operación o funcionamiento, diferentes a su base principal, para impartir sus programas, deberán acreditar con respecto a cada una de dichas bases y programas, al menos los mismos requisitos exigibles según estos Reglamentos para la base principal.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.2. Talleres Aeronáuticos.

Toda persona jurídica que proyecte establecer servicios de mantenimiento, reparación o alteración de aeronaves o sus partes, deberá solicitar y obtener el correspondiente permiso de funcionamiento a la UAEAC.

Nota: Adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 03627 del 16 de Julio de 2010. Publicada en el Diario Oficial No. 47.813 del 26 de Agosto de 2010.

3.7.2.1. Solicitud y requisitos.

La solicitud de autorización como taller aeronáutico se sujetará al procedimiento previsto en el numeral 3.6.3.2.6.1., para lo cual el interesado deberá presentar ante la Unidad de correspondencia de la UAEAC o vía Web para los trámites automatizados, comunicación dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo; al efecto, su representante el interesado deberá acompañar a su solicitud los siguientes documentos e información:

- a. Proyecto de constitución;
- b. Proyecto de estatutos;
- c. Indicación de los servicios técnicos que se propone desarrollar;
- d. Descripción sobre la necesidad y conveniencia pública del servicio propuesto;
- e. Base principal de funcionamiento y bases auxiliares si fueren requeridas;
- f. Fecha en la cual el taller estaría en capacidad de iniciar sus actividades;
- g. Información sobre el capital para atender las necesidades del taller;

El capital mínimo exigido para taller aeronáutico se ajustará a la siguiente clasificación y el mismo deberá acreditarse para la expedición del correspondiente permiso de funcionamiento, adjuntando para el efecto el balance suscrito por contador público y/o revisor fiscal cuando sea del caso:

- Talleres de Reparación de Estructuras (Especializados)
 - CLASE 1: Ochocientos (800) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
 - CLASE 2: Novecientos (900) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
- Talleres de Servicios Especializados de Inspecciones de Materiales y Tratamientos Electroquímicos.
 - CLASE 1: Ochocientos (800) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- CLASE 2 y 3: Novecientos (900) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
- Talleres de Reparación de Motores (Especializados)
 - CLASE 1: Setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
 - CLASE 2: Ochocientos (800) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
 - CLASE 3: Novecientos (900) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
- Talleres de Reparación de Hélices (Especializados).
 - CLASE 1: Cuatrocientos (400) salarios mínimos mensuales vigentes al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
 - CLASE 2: Quinientos (500) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
- Talleres de Reparación de Equipos Electrónicos.
 - CLASE 1 ó 2: Trescientos cincuenta (350) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
 - CLASE 3: Quinientos cincuenta (550) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
- Talleres de Reparación de Instrumentos y Categoría Radio y Navegación.
 - CLASE 1: Doscientos (200) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
 - CLASE 2: Trescientos cincuenta (350) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
 - CLASE 3 ó 4: Quinientos cincuenta (550) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
- Talleres de Servicios de Mantenimiento en línea.
 - CLASE 1 ó 2 Doscientos (200) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
- Talleres de Reparación de Accesorios.
 - CLASE 1 ó 2 Cien (100) salarios mínimos mensuales vigentes.
 - CLASE 3 Doscientos (200) salarios mínimos mensuales vigentes, al momento de la expedición del permiso de funcionamiento.
- h. Relación del personal técnico y administrativo requerido con especificación de licencias y títulos;
- i. Estimación de los costos totales y posibles ingresos que generaría la actividad propuesta; y,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- j. Cualquier otra información que la empresa considere útil para sustentar su solicitud y las demás que la UAEAC considere necesarias conforme a la naturaleza de los trabajos a desarrollar.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.2.2. Expedición del permiso.

Para la expedición del permiso de funcionamiento de un taller aeronáutico, su representante legal deberá radicar ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía Web para los trámites automatizados, comunicación dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo con todos los documentos requeridos que acrediten el cumplimiento de los requisitos legales, administrativos y técnicos, así:

- a. Escritura de constitución con sus respectivas reformas;
- b. Balance inicial suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio, donde se refleje el capital pagado mínimo exigido;
- c. Certificado de existencia y representación legal con no más de tres (3) meses de expedición;
- d. Certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes;
- e. Certificado de funcionamiento con sus respectivas especificaciones de operación; y
- f. Pago por derechos a trámite.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.2.3. Vigencia.

Los permisos de funcionamiento para talleres aeronáuticos tendrán una vigencia de cinco (5) años, que se renovarán en forma automática hasta por un término igual, si antes de su expiración no han sido suspendidos, condicionados, limitados o cancelados por la Autoridad Aeronáutica, para lo cual se aplicará lo previsto en el numeral 3.6.3.2.8.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.2.4. Bases auxiliares de taller.

Los talleres aeronáuticos que pretendan establecer o adicionar bases auxiliares diferentes a su base principal para efectuar servicios de mantenimiento, deberán acreditar con respecto a cada una de dichas bases y servicios, al menos los mismos requisitos exigibles según estos Reglamentos para la base principal.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.3. Empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).

Toda persona jurídica que proyecte establecer servicios de escala en aeropuerto (handling) para la llegada, permanencia y salida de aeronaves, personas mercancías o equipajes, así como para manejo y despacho de los mismos o el mantenimiento de tránsito y demás facilidades requeridas en los mismos por explotadores de aeronaves nacionales o extranjeras que operen hacia, en, o desde Colombia, deberá solicitar y obtener el correspondiente permiso de funcionamiento a la UAEAC.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.3.1. Solicitud y requisitos.

La solicitud de permiso de funcionamiento como empresa de servicios de escala en aeropuerto, se sujetará al procedimiento previsto en el numeral 3.6.3.2.6.1. de estos Reglamentos, para lo cual el interesado deberá radicar ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC, o vía Web, para los trámites automatizados, comunicación dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo, adjuntando los siguientes documentos y la siguiente información:

- a. Proyecto de constitución;
- b. Especificar el tipo de servicio que pretende ofrecer, indicando en cuanto aplique, el tipo de aeronave (marca y modelo) al cual lo ofrecería;
- c. Descripción de la necesidad y conveniencia pública del servicio propuesto;
- d. Fecha en la cual estará en capacidad de iniciar actividades;
- e. Relación del personal administrativo y técnico necesario para atender el servicio propuesto (Técnicos de línea y despachadores) con su respectiva licencia;
- f. Base principal de funcionamiento y base(s) auxiliar(es) si se requiere;
- g. Capital mínimo para atender las necesidades operativas del servicio que se propone, el cual deberá acreditarse al momento de la expedición del permiso de funcionamiento y que para esta clase de empresas es:
 - Doscientos (200) salarios mínimos mensuales vigentes para empresas de servicios de escala en aeropuerto que tengan el propósito de prestar servicios de mantenimiento de tránsito.
 - Cien (100) salarios mínimos mensuales vigentes para empresas de servicios de escala en aeropuerto que tengan el propósito de prestar servicios de despacho de aeronaves.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- Cincuenta (50) salarios mínimos mensuales vigentes para las demás empresas de servicios de escala en aeropuerto que no requieran de certificación alguna por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
- h. Información respecto a las áreas del aeropuerto a ser utilizadas, tanto en la base principal como en las auxiliares. En el caso que no se cuente con instalaciones, la empresa podrá presentar documento o carta de intención con la respectiva aerolínea para la utilización de áreas;
- i. Equipos y elementos indispensables en condiciones de funcionamiento para la correcta prestación de los servicios de escala en los aeropuertos donde opere.
- j. Cuando la solicitud incluya el despacho de aeronaves o el mantenimiento de línea, el interesado, una vez obtenido el correspondiente concepto sobre la viabilidad o no del proyecto presentado, deberá dar cumplimiento a lo previsto en los numerales 3.7.3.1.1. ó 3.7.3.2.1.2. según corresponda.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.3.1.1. Servicios de despacho de aeronaves.

Cuando la solicitud para la prestación de servicios de escala en aeropuerto (handling) incluya despacho de aeronaves, se deberán acreditar además los siguientes requisitos:

- a. Personal de despachadores licenciados con las adiciones correspondientes al tipo de aeronave que sean operadas por los explotadores o empresas de transporte aéreo a las cuales presten estos servicios. Este personal (tanto de las empresas nacionales como extranjeras), deberá ser de nacionalidad colombiana, con licencia expedida por la UAEAC, salvo autorización especial en contrario.
- b. Oficinas para centro de despacho, equipadas con las ayudas necesarias para la correcta prestación de este servicio.
- c. Manuales (de vuelo, operación, mantenimiento y de peso y balance) listas de equipo mínimo y demás documentación técnica aplicables a los tipos de aeronaves que atienda.
- d. Partes de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (Partes 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 7ª, 8ª, 10ª, 15ª 16ª 17ª) pertinentes a la operación de aeronaves.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.3.1.2. Mantenimiento de tránsito.

Cuando la solicitud para la prestación de servicios de escala en aeropuerto (handling) incluya mantenimiento de aeronaves, éste se limitará a los servicios de línea en tránsito para lo cual, deberá contar con un certificado y permiso de funcionamiento como taller en esta modalidad, cumpliendo con todos los requisitos pertinentes, entre ellos los previstos en la Parte Cuarta de éste Reglamento.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.3.2. Expedición del permiso.

Para la expedición del permiso de funcionamiento de una empresa de servicios de escala (handling), su representante legal deberá radicar ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía Web para los trámites automatizados, comunicación dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo con todos los documentos requeridos que acrediten el cumplimiento de los requisitos legales, administrativos y técnicos, así:

- a. Escritura de constitución, con sus respectivas reformas;
- b. Balance inicial suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio donde se refleje el capital pagado mínimo exigido;
- c. Certificado de existencia y representación legal con no más de tres (3) meses de expedición;
- d. Concepto técnico favorable de la Secretaría de Seguridad Aérea;
- e. Pago por derechos a trámite;
- f. Certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes que ampare a los integrantes de junta directiva y/o socios y representantes legales;
- g. Documento que acredite las áreas a utilizar;

La empresa aérea a la cual se le presten estos servicios deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Parte Décimo Séptima de los RAC sobre seguridad para la aviación civil.

Las empresas de Servicios de escala en aeropuerto (handling) con permiso de funcionamiento otorgado por la UAEAC, solamente podrán operar de acuerdo con los términos consignados en el respectivo permiso.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.3.3. Vigencia.

Los permisos de funcionamiento para empresas de servicios de escala (handling), tendrán una vigencia de cinco (5) años, que se renovarán en forma automática hasta por un término igual, si antes de su expiración no han sido suspendidos, condicionados, limitados o cancelados por la Autoridad Aeronáutica, para lo cual se aplicará lo previsto en el numeral 3.6.3.2.8.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.7.3.4. Bases auxiliares para servicios de escala.

Las empresas de servicios de escala que pretendan establecer o adicionar bases auxiliares diferentes a su base principal para ofrecer servicios de escala, deberán acreditar con respecto a cada una de dichas bases y servicios, al menos los mismos requisitos exigibles según estos Reglamentos para la base principal.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.3.5. Reservado.

Nota: Numeral reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.3.6. Las empresas nacionales o extranjeras de servicios aéreos comerciales podrán atender, sin permiso especial de la UAEAC, el recibo, despacho y mantenimiento de línea de sus propias aeronaves, cuando estos estén incluidos en sus especificaciones de operación. La prestación de dichos servicios a otras empresas o aeronaves requiere el lleno de los requisitos anteriormente enunciados.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.3.7. Información al personal

Las empresas de servicios aeroportuarios especializados deben disponer a todo momento de los medios apropiados para mantener informado al personal a su servicio sobre los aspectos técnicos, deberes y responsabilidades relacionados con los cargos que desempeñen en el ejercicio de las funciones autorizadas en el permiso de funcionamiento.

(Incorporación Art.2 Res.0984 de Febrero 2/87).

3.7.3.8. Inspecciones Comprobatorias para todos los servicios.

Todos los establecimientos aeronáuticos deben tener permanentemente a disposición de la UAEAC las estadísticas, libros y demás elementos que permitan verificar si su situación en los aspectos técnicos, económicos, financieros y/o administrativos, se mantienen de acuerdo con lo autorizado en el correspondiente permiso. Igualmente, la UAEAC cuando lo estime pertinente, efectuará inspecciones periódicas de carácter técnico, administrativo

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

o económico de oficio o a solicitud del interesado.

3.7.3.9. Reservado.

Nota: Numeral reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.7.3.10. Reservado.

Nota: Numeral reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.8. FORMULARIOS Y ESTADÍSTICAS.

3.8.1. ESTADÍSTICAS DE OPERACIÓN

Las personas dedicadas a actividades aéreas civiles y conexas, deberán enviar a la Oficina de Transporte Aéreo – Grupo de Estudios Sectoriales, la información sobre su actividad comercial en los formatos y formas establecidos para cada caso, así:

- a- Origen-Destino:** Estadísticas mensuales de pasajeros, carga y correo desde su lugar de origen a su destino final, indicando la regularidad de la operación. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas regulares de pasajeros y de carga, nacionales y extranjeras.
- b- Tráfico por equipo:** Estadísticas mensuales de sillas y carga ofrecidas, pasajeros, correo y carga abordado y en tránsito y, distancia, tiempo, regularidad y tipo de equipo por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas regulares de pasajeros y de carga, nacionales y extranjeras.
- c- Tráfico aerotaxis:** Estadísticas mensuales de pasajeros, correo y carga abordado; distancia, tiempo, matrícula y tipo de equipo por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas no regulares de pasajeros y carga Regionales y Aerotaxis.
- d- Tráfico de vuelos internacionales de carga:** Estadísticas mensuales de carga ofrecida, carga abordado y en tránsito y; distancia, tiempo, regularidad, matrícula y tipo de equipo por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas de carga, nacionales que operen internacionalmente y extranjeras.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- e- **Tráfico de Helicópteros:** Estadísticas mensuales de pasajeros, correo y carga abordo; distancia, tiempo, matrícula, tipo de equipo y tipo de operación por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas aéreas que operen con este equipo.
- f- **Vuelos Charters:** Estadísticas mensuales de pasajeros y carga por ruta y equipo, indicando el tipo de tráfico. Esta información debe ser remitida por las aerolíneas que se les autorice esta operación, dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.
- g- **Aviación Agrícola:** Estadísticas mensuales de hectáreas fumigadas, tipo de cultivo, número de aplicaciones y horas voladas, por matrícula, tipo de equipo, localización y empresa. Esta información debe ser remitida por las empresas de trabajos aéreos especiales en la actividad de fumigación aérea, dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.
- h- **Trabajos Aéreos Especiales:** Estadísticas mensuales de servicios y horas de vuelo por matrícula, tipo de equipo, localización, actividad y empresa. Esta información debe ser remitida por las empresas de trabajos aéreos especiales diferentes a la actividad de fumigación aérea, dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.
- i- **Centros de Instrucción:** Estadísticas semestrales de formación de personal con el fin de obtener licencias aeronáuticas, que deben enviar las instituciones de enseñanza, indicando; formación básica o avanzada, especialidad, número de semestres, intensidad horaria, número de alumnos que ingresan, por semestre y graduados, dentro de los 45 días calendario siguientes al semestre que se reporta.
- j- **Servicios de Mantenimiento:** Estadísticas mensuales de servicios por categoría y equipos autorizados, este formato lo deben remitir los talleres aeronáuticos dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información.
- k- **Servicios Aeroportuarios Especializados:** Estadísticas mensuales de servicios por categoría, equipos autorizados, empresa y aeropuerto. Este formato lo deben remitir las empresas de servicios aeroportuarios dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información.
- l- **Cumplimiento:** Estadísticas mensuales de vuelos programados, cancelados, demorados y cumplidos, indicando la causas de las cancelaciones y demoras (Comerciales, técnicas, operacionales e incontrolables). Este formato lo deben enviar las empresas regulares de pasajeros (nacionales y extranjeras), dentro de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información.

m- Formularios OACI:

- Formulario A: Tráfico de los Transportistas Aéreos Comerciales. Las aerolíneas con equipos mayores a 200 toneladas métricas deben diligenciar y remitir este formulario trimestralmente y en un plazo no mayor a un mes al período reportado.
- Formulario A-S: Tráfico de los Transportistas Aéreos Comerciales. Las empresas de transporte con base principal en Colombia deben remitir este formulario anualmente dentro de los cuatro meses siguientes al período reportado.
- Formulario B: Origen y Destino por Vuelo. Líneas Aéreas nacionales que ofrecen servicios regulares internacionales deben remitir este formulario trimestralmente y en un plazo no mayor a un mes al período reportado.
- Formulario C: Tráfico por Etapas. Las líneas aéreas que presten servicios regulares internacionales, anualmente y dentro del mes siguiente al período reportado deben enviar este formulario.
- Formulario D: Flota y Personal – Transportistas Aéreos Comerciales. Este formulario lo deben enviar los transportistas aéreos, anualmente y dentro de los dos meses siguientes al período reportado.
- Formulario EF: Datos Financieros – Los Transportistas Aéreos Comerciales. Este formulario lo deben enviar los transportistas aéreos que diligencian el Formulario A, anualmente y dentro de los cuatro meses siguientes al año reportado.
- Formulario I: Tráfico de aeropuertos. Este formulario lo deben diligenciar los administradores y/o explotadores de aeropuertos que tengan operación regular internacional de pasajeros y carga y enviar trimestralmente, dentro del mes siguiente al período reportado.
- Formulario J: Datos Financieros de los aeropuertos. Los administradores y/o explotadores de aeropuertos con operación internacional regular de pasajeros y carga deben enviar este formulario anualmente antes del 30 de abril del año siguiente al cual se está reportando.

Nota: Modificado conforme al artículo 1º de la Resolución N° 02099 del 03 de junio de 2004.

3.8.2. NORMAS PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL Y TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Las empresas de transporte aéreo comercial y de trabajos aéreos especiales, deberán observar las siguientes normas:

- a) Llevar el registro (récord) de horas de vuelo, debidamente comprobado, con las especificaciones reglamentarias.
- b) Abrir las tarjetas y kárdex correspondientes.
- c) Mantener al día por orden alfabético el registro (récord) mensual de cada tripulante en cuanto a horas de vuelo se refiere.
- d) Extraer del libro de vuelo del avión las horas voladas por cada tripulante y enviarlas a la Aeronáutica Civil, dejando una copia para la empresa y otra para el interesado.
- e) Las estadísticas producidas de acuerdo con el punto anterior serán revisadas y firmadas por el gerente de la empresa o funcionario autorizado antes de su envío.
- f) Las horas de vuelo así llevadas podrán ser certificadas por la Aerocivil, si ello se solicita.

3.8.3. Los aeroclubes y escuelas serán responsables ante la Aeronáutica Civil por las estadísticas del personal de pilotos a su servicio y afiliados, así como de los alumnos, debiendo cumplir con los requisitos del numeral anterior.

3.8.4. Por las estadísticas de tripulantes de aviones ejecutivos y su exactitud, serán responsables las empresas a las cuales sirvan y su gerente o funcionario autorizado deberá refrendarlos con su firma antes del envío a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Las normas a observar serán las mismas previstas en el numeral 3.8.2.

3.8.5. Los pilotos privados no afiliados a entidad alguna serán responsables por sus propias estadísticas cuando a la vez sean propietarios de la aeronave. Cuando el propietario o propietarios sean personas diferentes, éstas deberán firmarlas junto con los pilotos como prueba de que tales estadísticas se ajustan a la verdad. Su proceso y envío será igual a lo previsto en el literal d), del numeral 3.8.2, con la excepción de que solamente se producirán original y una copia cuando el piloto sea el mismo propietario de la aeronave volada.

3.8.6. La responsabilidad asignada a las empresas, entidades o propietarios de aeronaves, en manera alguna exime a los pilotos o tripulantes de su responsabilidad por la veracidad y exactitud de los datos que consignen y en forma conjunta serán acreedores de las sanciones a que haya lugar cuando se compruebe estadísticas falsas.

3.8.7. La Aerocivil podrá constatar en cualquier momento y por los medios que considere convenientes, el cumplimiento y exactitud de los datos estadísticos a que hace relación el numeral 3.8.2.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.8.8. Las disposiciones establecidas en los numerales 3.8.2. a 3.8.6. no excluyen de la obligación del envío de otros datos estadísticos ya establecidos, incluyendo la copia mensual del libro de vuelo del avión.

3.8.9. Los formularios empleados para el rendimiento de los Informes que se envían a la Aerocivil, deben ser costeados por cuenta propia.

3.9. Las empresas de actividades aeronáuticas y conexas deberán enviar periódicamente, a la Oficina de Transporte Aéreo – Grupo de Estudios Sectoriales, la información financiera y los costos de operación por equipo, de la siguiente forma:

- a) Balance, Estados de Resultados, Notas y Dictamen del Revisor Fiscal (cuando la ley se lo exija a la empresa): Información financiera anual que deben enviar las empresas aeronáuticas (Regulares de pasajeros, carga, regionales, aerotaxis, trabajos aéreos especiales, escuelas de aviación, talleres aeronáuticos, servicios aeroportuarios y demás actividades reglamentadas por la Aeronáutica Civil), dentro de los 4 primeros meses del año siguiente al cual corresponde la información.
- b) Estados financieros provisionales: Las empresas de transporte aéreo regular de pasajeros y carga deben enviar antes del día 20 de julio de cada año, balance y estado de resultados provisionales, correspondientes al primer semestre del año.
- c) Costos de Operación: Estadísticas semestrales de los costos promedio por equipo y hora de vuelo, en pesos colombianos; discriminando directos (tripulación, seguros, servicios de aeronáuticos, mantenimiento, servicio a pasajeros, combustible, depreciación y arriendo de aeronaves) e indirectos (Administrativos, ventas y financieros) y diferenciando costos fijos de costos variables. También debe señalar el número de aeronaves y las horas bloque y ciclos por tipo de equipo. Este formato deben enviarlos las empresas de transporte aéreo y de trabajos aéreos especiales, dentro de los 20 primeros días calendario del mes siguiente al período al que corresponde la información

Nota: Modificado conforme al artículo 1º de la Resolución N° 02099 del 03 de junio de 2004.

3.10. TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE PASAJEROS

DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS

Las presentes normas contienen los derechos y obligaciones del pasajero y del transportador o del agente de viajes, cuando actúe en su nombre, en relación con los servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros prestados por las

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

aerolíneas, las cuales no tienen carácter taxativo, sino enunciativo, y lo serán sin perjuicio de los derechos y obligaciones que estén señalados en el Código del Comercio para el Transporte Aéreo Interno y en los Convenios del Sistema de Varsovia/29- La Haya/55 o aquellos que los sustituyan, para el Transporte Aéreo Internacional.

3.10.1. RESERVAS Y TIQUETES

DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTADOR

3.10.1.1. Información.

Durante la solicitud de la reserva, el pasajero tiene derecho a que el transportador o la agencia de viajes le informe sobre:

- a. Los vuelos disponibles, precisando claramente si se trata de vuelos directos y sin escala (non stop), de vuelos con escala o con conexión, debiendo quedar señalado el lugar y hora previstas para las mismas, según el itinerario programado y si se trata de un vuelo en código compartido entre aerolíneas.
- b. Los tipos de tarifas disponibles en la aerolínea en que solicita el servicio. En caso de tratarse de una agencia de viajes, los tipos de tarifas de las distintas compañías aéreas para el vuelo solicitado y su vigencia, todo con indicación clara de las restricciones aplicables en caso de existir y de las condiciones de reembolso.
- c. El valor del tiquete conforme a la tarifa aplicada discriminando cualquier suma adicional (IVA, tasa aeroportuaria, impuesto de salida o cualquier otro sobrecosto autorizado) que deba ser pagado por el pasajero.
- d. Los aeropuertos y terminales aéreos de origen y destino del vuelo ofrecido.
- e. El tipo o capacidad de la aeronave prevista para el vuelo, si lo solicita.
- f. Las condiciones del transporte respecto a: reservas y cancelaciones, adquisición de tiquetes, tarifas y sus condiciones, limitaciones de equipaje, elementos que no se pueden transportar y en general los deberes, restricciones y requisitos que debe cumplir el pasajero para que le presten un adecuado servicio de transporte aéreo.
- g. Cuando no se le informe directamente al pasajero sobre las condiciones generales del contrato de transporte aéreo, el transportador o la agencia de viajes deberá tener disponibles los medios necesarios para que el pasajero consulte dicha información o indicarle el lugar o medio en donde pueda encontrarlas. La anterior información deberá estar contenida entre otras, en el contrato de transporte que se incorpore en el tiquete o en el manual de pasajes.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.10.1.2. Solicitud de reserva

La reserva puede ser solicitada por el pasajero personalmente, por teléfono, o por cualquier medio electrónico o mensajes de datos, en cuanto sean disponibles, contactando directamente a la aerolínea respectiva o por conducto de una agencia de viajes.

3.10.1.3. Récord de reserva

Al efectuarse la solicitud de reserva y ser aceptada ésta, al pasajero debe asignársele un récord de la misma, el cual le será informado con la mayor claridad posible, indicándole particularmente la clase de tarifa.

3.10.1.4. Protección de la Información

Al entregar el pasajero sus datos personales, éstos deben ser utilizados únicamente para la formalización de la reserva y para poder suministrarle datos relacionados con el servicio de transporte, y serán protegidos por el transportador o sus agentes, para evitar su utilización con fines indebidos.

3.10.1.5. Respeto de la reserva.

Efectuada la reserva ésta debe ser respetada a menos que no haya sido confirmada oportunamente, en concordancia con los numerales 3.10.1.14 y 3.10.1.16 del presente reglamento.

3.10.1.6. Información sobre cambios.

En caso de producirse algún cambio en cuanto al vuelo, el horario o en general cualquier aspecto que afecte la reserva acordada, la aerolínea o la agencia de viajes por cuyo conducto se haya efectuado la reserva (si ésta última hubiese tenido conocimiento), deberá informarlo al pasajero por el medio más rápido posible (teléfono, fax, correo electrónico, etc.) a más tardar con cuatro horas de antelación al vuelo.

3.10.1.7. Adquisición de tiquetes

Con la adquisición del respectivo tiquete, el pasajero accede a los siguientes derechos:

- a. Que se le suministre la información de que trata el numeral 3.10.1.1 si no la hubiera obtenido anteriormente.
- b. Que se le expida el correspondiente tiquete o boleto de pasaje en los términos acordados. Dicho tiquete deberá contener además de la información señalada en la ley, el texto del respectivo contrato de transporte aéreo de la aerolínea, en letra

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

clara, de tamaño legible y en un color de tinta que haga contraste con el del papel. En el caso de expedición de tiquetes por vía electrónica, la información básica del contrato de transporte deberá ser conocida por el pasajero.

- c. Que la tarifa que se le cobre, corresponda a la vigente al momento de la adquisición del tiquete, de acuerdo al tipo de tarifa escogida. Dicha tarifa debe ser respetada mientras esté vigente, salvo cobros especiales autorizados por la UAEAC.

3.10.1.7.1. Vigencia

El tiquete tendrá una vigencia máxima de un (1) año, sin perjuicio de que el transportador la prorrogue, o tendrá la vigencia especial de la tarifa en que se adquirió.

Una vez expirado el término anterior, si el pasajero decide viajar, la aerolínea o la agencia reexpedirá un nuevo tiquete, sin perjuicio de los costos adicionales que deba asumir el pasajero en consideración a la tarifa vigente. Del mismo modo, si el pasajero decide no viajar tendrá derecho a que la aerolínea le reembolse el valor pagado por el tiquete, sin perjuicio de las reducciones a que haya lugar.

3.10.1.8. Desistimiento del pasajero

En aplicación del artículo 1878 del Código de Comercio, el pasajero podrá desistir del viaje antes de su iniciación, dando aviso al transportador con al menos veinticuatro (24) horas de antelación a la realización del vuelo. En estos casos el transportador o agencia de viajes, cuando corresponda y conforme a lo acordado con el transportador, podrá retener un porcentaje de reducción de acuerdo a las estipulaciones desarrolladas por la empresa, que hayan sido aprobadas por la Autoridad Aeronáutica, en cuyo caso el reembolso se hará conforme a las condiciones de la tarifa, el cual no podrá exceder del 10% del valor del tiquete, salvo que se trate de tarifas promocionales debidamente aprobadas, en cuyo caso el reembolso se hará conforme a las condiciones de la tarifa.

3.10.1.9. Transporte de menores

Un pasajero adulto puede viajar en trayectos nacionales con un niño menor de dos años sin pagar tarifa alguna por éste, siempre y cuando el menor viaje en sus brazos y no ocupe un asiento.

A los niños menores de doce años, se les cobrará en vuelos nacionales una tarifa máxima equivalente a las dos terceras partes de la tarifa correspondiente, con derecho a ocupar asiento.

Los beneficios de que tratan los párrafos anteriores no serán obligatorios para la aerolínea cuando se trate de tarifas promocionales, debidamente aprobadas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los pasajeros menores de que trata el presente numeral, en caso de no viajar con sus padres o un adulto responsable, deberán hacerlo recomendados a la aerolínea, conforme a las condiciones señaladas por ésta, la cual podrá cobrar cargos adicionales en caso de requerirse la asignación de personal adicional para la custodia del menor o cualquier cuidado adicional que implique costos para ella. Dichos costos deben ser de público conocimiento y serán informados al pasajero al momento de adquirir el tiquete.

3.10.1.10. Errores en la expedición del tiquete.

En caso de detectar el pasajero un error en la información contenida en el tiquete, puede solicitar su inmediata corrección al transportador o agente.

3.10.1.11. Cumplimiento de promociones.

El transportador debe garantizar el cumplimiento de los planes de viajero frecuente y demás promociones ofrecidas al pasajero, que sean legalmente permitidas. En estos casos, primarán las condiciones especiales de las tarifas promocionales que hayan sido aprobadas.

A los efectos de esta norma, se consideran programas de viajero frecuente, los ofrecidos por las aerolíneas como estrategia de mercadeo para estimular la fidelidad de sus clientes, permitiéndoles acumular millas a medida que viajen en los vuelos de dicha aerolínea o mediante el uso de otros servicios previamente definidos, las cuales podrían ser utilizadas en la adquisición de tiquetes para viajes posteriores en las rutas que ellas ofrecen.

Las promociones ofrecidas deben ser absolutamente claras y sus tarifas aéreas debidamente registradas. En caso de anunciarse públicamente sus condiciones, deberá cumplirse a cabalidad con lo anunciado.

3.10.1.12. Paquetes todo incluido

Sin perjuicio de lo establecido en la Ley 300 de 1996 (Ley General de Turismo), cuando se ofrezcan paquetes "todo incluido" el transportador y/o agente de viajes deberá informar claramente al pasajero las condiciones de dicho producto.

A los efectos de esta norma se entiende por paquetes todo incluido, el producto ofrecido por una aerolínea o agencia de viajes incluyendo además de los tiquetes para el transporte aéreo, porción terrestre, es decir, alojamiento, alimentación, transporte aeropuerto - hotel - aeropuerto, y tours, ente otros.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

En todo caso, la aerolínea no será responsable por los servicios adicionales al transporte aéreo comprendidos en los “paquetes todo incluido” que no hayan sido organizados directamente por ella.

3.10.1.13. Veracidad de la Información

El pasajero debe suministrar a la aerolínea o al agente de viajes información veraz sobre sus datos personales. Tales datos incluirán al menos, nombre completo, documento de identidad, dirección, domicilio y teléfono de contacto, en el lugar de adquisición del tiquete o de origen del viaje y, el nombre dirección y teléfono de una persona en cualquier lugar, a quien sea posible contactar en caso de accidente o de cualquier otra contingencia; si la información dada por el pasajero a la aerolínea es errónea, incompleta o inexacta, no será responsabilidad de la empresa aérea la falta de información al pasajero sobre los cambios que ocurran en los vuelos e itinerarios.

Los datos de la persona a contactar en caso de accidente o contingencia, deben ser suministrados por el pasajero al momento de la reserva de que trata el numeral 3.10.1.2. de estos Reglamentos o a más tardar, al momento de la adquisición del pasaje de que trata el numeral 3.10.1.7. Ibídem. Cuando la reserva o venta del pasaje sea efectuada por una Agencia de Viajes, dicha Agencia debe transferir estos datos al transportador; en caso contrario, asumirán la responsabilidad de contactar al usuario.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N° 00084 del 12 de Enero de 2012. Publicada en el Diario Oficial Número 48.316 del 18 de Enero de 2012.

3.10.1.14. Confirmación de Reservas

Si la aerolínea o la agencia lo solicitan, la reserva debe ser confirmada por el pasajero, de acuerdo con las condiciones especiales aplicables y conforme le sea indicado.

Para la confirmación de la reserva, las aerolíneas podrán exigir al pasajero o a la agencia de viajes, el número del tiquete adquirido por el pasajero o prueba de su adquisición.

Asimismo, con el fin de minimizar las prácticas de sobreventa y garantizar la seriedad de las reservas las aerolíneas, directamente o a través de sus agentes, podrán exigir al momento de la reserva o confirmación el pago de un anticipo del valor del pasaje, en efectivo o respaldado por una tarjeta de crédito, el cual se imputará a su precio cuando se materialice la compra.

Sin las anteriores condiciones, la aerolínea o su agente podrán abstenerse de efectuar la reserva o cancelarla según corresponda.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.10.1.14.1. Reconfirmación

La aerolínea podrá exigir que la reserva confirmada del cupo de regreso, una vez efectuado el vuelo de ida, sea reconfirmada por el pasajero con una antelación no inferior a veinticuatro (24) horas, salvo que el regreso esté previsto para el mismo día.

3.10.1.14.2. Omisión en la confirmación

Si el pasajero no confirma o reconfirma su reserva conforme a lo señalado en los numerales precedentes, el transportador podrá disponer del respectivo cupo, sin perjuicio de que dicho pasajero pueda solicitar una nueva reserva para fecha posterior.

3.10.1.14.3. Cancelación o cambio de reserva.

Cuando la reserva no se vaya a utilizar, el pasajero deberá cancelarla con antelación no inferior a veinticuatro (24) horas al vuelo, a menos que se trate de regreso el mismo día. Cualquier cambio pretendido en su reserva, deberá solicitarlo con la misma antelación siempre que no se trate de tarifas que tengan restricciones y deberes especiales de confirmación, asumiendo eventuales sobrecostos según las condiciones de la tarifa y las disponibilidades del cupo.

3.10.1.15. Reserva de guacal para mascotas

El pasajero informará en el momento de la reserva si llevará consigo mascota para la respectiva separación de guacal siempre y cuando la aerolínea disponga de dicho servicio. Así mismo el pasajero informará sobre cualquier otro elemento cuyo transporte pueda ser restringido.

3.10.1.16. Plazos para adquisición de tiquete

Sí al momento de efectuar la reserva se le informa al pasajero que debe adquirir y pagar los tiquetes antes de una fecha determinada, en relación con ciertas tarifas, éste deberá hacerlo y acreditar el pago a más tardar en dicha fecha, acatando las condiciones aprobadas al transportador para la misma. En caso contrario la reserva podrá ser cancelada sin necesidad de aviso.

3.10.1.17. Pago del precio

Al momento de la adquisición del tiquete, el pasajero está obligado a pagar su precio conforme a la tarifa vigente en la forma acordada (efectivo, crédito, tarjeta de crédito, cheque, etc.).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.10.1.17.1. Excedentes

El pasajero deberá pagar el excedente, en caso de que decida viajar haciendo uso de un cupo bajo una tarifa superior a la acordada previamente o por fuera de los términos pactados en las tarifas promocionales. Del mismo modo se le reembolsará el excedente en caso de viajar en una categoría o clase inferior a la adquirida.

3.10. 2. EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE

DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTADOR.

3.10.2.1. Expedición de pasabordo

Presentado el tiquete por parte del pasajero al transportador en el mostrador (counter), y verificada la existencia de la reserva o cupo para el respectivo vuelo, y el cumplimiento de los demás requisitos exigibles para el viaje (pasaporte, visados, etc.), se le deberá expedir el correspondiente pasabordo o autorización para embarcarse en el vuelo, informándole a cerca de la hora prevista, muelle o sala y condiciones para el embarque. En el mismo momento al pasajero se le entregarán los correspondientes talones, en relación con el equipaje que afore o registre para su transporte en bodega, como constancia de su entrega a la aerolínea.

3.10.2.2. Aviso para el embarque

Una vez en la sala de embarque, al pasajero se le debe informar el momento en que ha de pasar a bordo de la aeronave, con las instrucciones pertinentes al respecto. En caso de no existir puentes de abordaje en el respectivo aeropuerto, el pasajero deberá ser conducido hasta la aeronave, guiado por un representante del transportador o mediante el empleo de vehículos destinados al efecto, de conformidad con las disposiciones aplicables sobre operaciones y seguridad aeroportuaria.

3.10.2.2.1. Pasajeros en conexión en una misma aerolínea.

Si al momento de disponer el embarque para el trayecto inicial de un pasajero con conexión en una misma aerolínea, existiere cualquier tipo de demora o fuere previsible que en condiciones normales de vuelo éste no llegará con suficiente antelación al punto de conexión, la aerolínea deberá informarle tal circunstancia, brindándole la opción de desistir del viaje, sin que haya lugar a penalidad alguna.

3.10.2.3. Admisión del pasajero

El pasajero deberá ser admitido para su embarque y posterior transporte, previa presentación del tiquete y/o pasabordo, a no ser que el transportador tenga justificación legal para negarse a prestarle el servicio. En ningún caso podrán existir consideraciones

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

que impliquen discriminación de tipo racial, político, religioso o de cualquier otra índole, en relación con la admisión del pasajero.

3.10.2.4. Facilitación del embarque/desembarque.

El transportador deberá disponer de los recursos técnicos, humanos y logísticos pertinentes, para facilitar los trámites de presentación y embarque o desembarque del pasajero y su equipaje, en condiciones razonables de comodidad, siempre y cuando el pasajero se presente a tiempo y cumpla las instrucciones pertinentes.

3.10.2.5. Transporte del pasajero

El pasajero será transportado conforme a lo contratado, de acuerdo con la tarifa, itinerario, frecuencia y horario pactados, siempre que cumpla con los deberes y obligaciones contenidos en el presente reglamento.

3.10.2.6. Tratamiento al pasajero

Durante todo momento el pasajero deberá ser tratado por el transportador o sus representantes y empleados, con dignidad y respeto.

3.10.2.7. Información sobre cambios o demoras

El transportador deberá informar al pasajero sobre demoras en los vuelos, cancelación y desvío de los mismos. Durante el vuelo, al pasajero se le suministrará la información que requiera relativa al viaje, en cuanto esté al alcance de la tripulación y no entorpezca sus labores.

3.10.2.8. Anuncios sobre seguridad

Al pasajero se le suministrará antes y durante el vuelo la información necesaria para su seguridad (sobre uso de equipo de emergencia, evacuación, etc.) mediante demostraciones físicas, anuncios, medios audiovisuales e impresos. Así mismo se le proporcionará una permanencia con máximas condiciones de seguridad durante el vuelo, de conformidad con los estándares y normas de aviación civil, aplicables al respecto. Las obligaciones del transportador en relación con la seguridad del pasajero se inician desde el momento en que éste se dirige a la aeronave, abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto, hasta que acceda a sitios similares una vez concluido el vuelo, de conformidad con el artículo 1880 del Código de Comercio.

3.10.2.9. Pasajeros especiales

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los pasajeros con alguna limitación y los adultos mayores, que requieran asistencia especial, así como los niños menores de cinco (5) años y las mujeres embarazadas, junto con sus acompañantes (en caso de ser necesario), tendrán prelación para el embarque. La aerolínea deberá brindar a estos pasajeros la asistencia necesaria para su ubicación en la aeronave y en lo posible asignarles el asiento más cómodo en su clase.

En el caso de enfermos graves que requieran viajar con un médico, la aerolínea deberá asignar cupo y embarcar prioritariamente tanto al enfermo como al médico acompañante.

Para el transporte de enfermos, la aerolínea, el pasajero y las dependencias de Sanidad Portuaria de los aeropuertos deberán cumplir lo dispuesto en el Capítulo VIII del Manual de Operaciones Aeroportuarias.

3.10.2.9.1. Cuidados para pasajeros enfermos, dementes o menores

En aplicación del artículo 1005 del Código de Comercio, cuando el transportador a sabiendas, admita a bordo pasajeros enfermos, dementes o menores de edad, deberá prestarles dentro de sus posibilidades, los cuidados ordinarios que exija su estado o condición. Así mismo prestará auxilio y los cuidados que estén a su alcance en relación con pasajeros que súbitamente sufran lesiones o presenten alguna enfermedad durante el vuelo.

Para el transporte de tales pasajeros, la aerolíneas deberá exigir un certificado suscrito por un médico expedido con una antelación no superior a doce (12) horas al vuelo, conforme lo exige el capítulo VIII del Manual de Operaciones Aeroportuarias, con indicación de su respectivo registro profesional, en donde consten las condiciones de salud del pasajero y su aptitud para el viaje. Del mismo modo y dependiendo de las condiciones del pasajero, se podrá exigir que un médico o cualquier otra persona idónea para el caso, lo asista a su costa durante el viaje, a menos que el médico certifique que no es necesario.

Conforme a las condiciones señaladas anteriormente, la aerolínea podrá cobrar cargos adicionales en caso de requerirse la asignación de personal para la atención del pasajero o cualquier cuidado que implique costos para ella.

3.10.2.9.2. Cláusulas de exoneración

Las declaraciones que contengan cláusulas de exoneración de responsabilidad del transportador en relación con los hechos de que trata el numeral anterior, no producirán efectos, de acuerdo con la ley. Sin embargo, nada impide que se suscriba una declaración en la cual conste la enfermedad o lesión que padece el pasajero, los cuidados que requiere durante el vuelo, en cuanto estén al alcance del transportador así como los riesgos específicos que para él implicaría el vuelo, a efectos de demostrar la preexistencia de tales circunstancias en aplicación del numeral siguiente y poder adoptar las medidas preventivas pertinentes.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.10.2.10. Exoneración del transportador

En aplicación de los artículos 1003 y 1880 del Código de Comercio, el transportador no será responsable de daños sufridos por los pasajeros, cuando estos ocurran por obra exclusiva de terceras personas, cuando ocurran por culpa exclusiva del pasajero, por lesiones orgánicas o enfermedad anterior al vuelo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables a dicho transportador y a condición de que acredite igualmente que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas. Lo anterior, sin perjuicio de las disposiciones aplicables en virtud de convenios internacionales vigentes para Colombia.

3.10.2.11. A los pasajeros de que tratan los numerales 3.10.2.9 y 3.10.2.9.1. anteriores, no se les podrá negar el servicio de transporte a menos que sea evidente que bajo las condiciones normales del vuelo, su estado de salud pueda agravarse; que en la aeronave no se disponga de los recursos necesarios para trasladarlo con seguridad; y que las condiciones de dicho pasajero impliquen riesgos o perjuicios para los demás.

3.10.2.12. Mujeres en estado de embarazo

En el caso de mujeres en estado de embarazo, no deberán viajar por vía aérea si el período de gestación supera los siete (7) meses, a menos que el viaje sea estrictamente necesario. En todo caso, tales pasajeras deberán suscribir un documento avalado con una certificación médica acerca de su aptitud para el viaje, descargando la responsabilidad de la compañía ante cualquier eventualidad que surja de su estado durante el vuelo.

3.10.2.13. Incumplimientos y compensaciones

En todos los casos de incumplimiento por parte del transportador deberá informar inmediatamente al pasajero sobre las políticas previstas por la compañía para la correspondiente compensación, sin perjuicio de las normas prevista en este reglamento.

3.10.2.13.1. Cancelación, interrupción o demora

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 1882 del Código de Comercio, cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o por razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete. El pasajero podrá en tales casos, exigir la devolución inmediata del precio total sin que haya lugar a penalidad alguna.

Si una vez comenzado el viaje este se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador quedará obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio mas rápido posible hasta

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido.

También sufragará el transportador los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de cualquier interrupción.

3.10.2.13.2. Compensaciones al pasajero

En los casos de cancelaciones, interrupciones o demoras en que no haya tenido lugar el reembolso, conforme a lo previsto en el numeral anterior, o ante cualquier otro evento que sea imputable al transportador, así como en los de sobreventa de cupos, éste compensará al pasajero conforme a lo siguiente:

a) Demoras. Cuando haya demora en la iniciación del vuelo (inicio del rodaje para decolar) y por lo tanto no se cumpla con el horario programado del vuelo, autorizado por la Aeronáutica Civil, se observará lo siguiente:

- Cuando la demora sea mayor de dos (2) horas e inferior a cuatro (4), se suministrará al pasajero un refrigerio y una comunicación telefónica -que no exceda de tres (3) minutos- o por el medio más ágil disponible al lugar de destino, o al de origen en caso de conexiones, a requerimiento del pasajero.
- Cuando la demora sea superior a cuatro (4) horas e inferior a seis (6), además de lo anterior, se deberá proporcionar al pasajero alimentos (desayuno, almuerzo o comida, según la hora).
- Cuando la demora sea superior a seis (6) horas, además de lo anterior, el transportador deberá compensar al pasajero conforme a lo establecido en el literal f) de este numeral. Sin embargo, cuando esta demora sobrepase de las 10: 00 PM (hora local), la aerolínea deberá proporcionarle, además, hospedaje (si no se encuentra en su domicilio) y gastos de traslado, a menos que el pasajero acepte voluntariamente prolongar la espera cuando sea previsible que el vuelo se va a efectuar dentro de un plazo razonable.

b) Interrupción del transporte. En los casos de interrupción del transporte, conforme a lo previsto en el numeral anterior, si el pasajero no opta por la devolución de la parte proporcional del precio correspondiente al tramo no cubierto, se le compensará la demora sufrida hasta la reanudación del viaje, conforme a lo indicado en el literal a) precedente.

c) Cancelación. En los casos que la aerolínea decida cancelar el vuelo, teniendo el pasajero reserva confirmada, sin que se hubiese reintegrado el precio del pasaje conforme lo establece el numeral 3.10.2.13.1, se le sufragarán los gastos de hospedaje (si no se encuentra en su domicilio) y transporte. Además, si se presenta

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

demora antes de la cancelación del vuelo, el pasajero recibirá las compensaciones previstas en el literal a) según corresponda.

- d) **Sobreventa.** Si el embarque es denegado por sobreventa, teniendo el pasajero reserva confirmada y habiéndose presentado oportunamente en el aeropuerto, el transportador deberá proporcionar el viaje del pasajero a su destino final en el siguiente vuelo disponible de la propia aerolínea, en la misma fecha y en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportador deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta, para el embarque del pasajero en otra aerolínea con la mayor brevedad posible.
- e) **Anticipación del vuelo.** Cuando la aerolínea anticipe el vuelo en más de una hora, sin avisar al pasajero, o cuando habiéndole avisado le resulte imposible viajar en el nuevo horario impuesto, se le deberá proporcionar el viaje a su destino final en el siguiente vuelo que le resulte conveniente de la propia aerolínea, en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportador deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta, para el embarque del pasajero en otra aerolínea. En estos casos el pasajero no pagará ningún excedente si el nuevo cupo correspondiera a una tarifa superior. De no aceptar el pasajero ninguna de estas alternativas, podrá exigir la devolución del precio pagado, sin penalización alguna.
- f) **Compensación adicional.** La aerolínea deberá compensar al pasajero con una suma equivalente mínimo al 25% del valor del trayecto, pagadera en dinero o cualquier otra forma aceptada por el pasajero, como tiquetes en las rutas de la aerolínea, bonos para adquisición de tiquetes, reconocimiento de millas, etc., en los siguientes casos:
- Sobreventa, mediando acuerdo directo con el pasajero cuando éste acepte no viajar voluntariamente en el vuelo previsto.
 - Demora superior a seis (6) horas, por causas imputables al transportador.

Para efectos de determinar el valor del trayecto objeto de la compensación, se multiplicará el precio total pagado del tiquete por la relación entre la distancia de dicho trayecto sobre la distancia total.

- g) **Tránsitos y Conexiones.** Las compensaciones anteriores serán igualmente aplicables en lo pertinente a los pasajeros en tránsito o conexión que no puedan continuar su viaje por causa imputable a la aerolínea.

3.10.2.13.3. Exoneración de sanción

Cuando haya habido compensación al pasajero conforme a lo previsto en los numerales anteriores, no habrá lugar a sanción para la aerolínea, por parte de la U.A.E.A.C.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Del mismo modo, cuando el pasajero no acepte ninguna de las anteriores opciones de compensación, podrá exigir el reembolso total de la suma pagada o la proporcional al trayecto no cumplido, sin penalización alguna para él ni para el transportador.

3.10.2.13.4. Sanciones

Si el transportador no atiende la compensación a que haya lugar de conformidad con los numerales anteriores, se le sancionará de acuerdo a lo previsto en la Parte Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos.

3.10.2.14. Reembolsos

Por fuera de los casos anteriormente previstos, el pasajero podrá exigir el reembolso del precio del pasaje, por las siguientes razones:

3.10.2.14.1. Por desistimiento del pasajero

En los casos de desistimiento del viaje por parte del pasajero, este tiene derecho al reembolso del valor pagado del tiquete, sin perjuicio de los porcentajes de reducción aplicables a favor de la aerolínea, conforme a los reglamentos de la empresa, aprobados por la Autoridad Aeronáutica (siempre que se trate de tarifas reembolsables).

3.10.2.14.2. Por pérdida del tiquete

En caso que el pasajero alegue pérdida o destrucción total del tiquete, éste tiene derecho a la expedición de uno nuevo o al reembolso de su valor, presentando la correspondiente denuncia y una vez se determine que dicho tiquete extraviado o destruido no puede ser utilizado por ninguna otra persona, o que haya expirado su término de vigencia.

3.10.2.14.3. Tipo de moneda

Todo reembolso que se efectúe en Colombia, deberá pagarse en pesos colombianos. Cuando se trate de tiquetes internacionales valorados en dólares, se aplicará la tasa de cambio vigente de acuerdo con la Ley, al momento de la compra.

3.10.2.15. Suministro de alimentos y bebidas

Cuando se suministren alimentos y bebidas a bordo de la aeronave ello no constituye un deber para el transportador, pero este será responsable por los daños a la salud derivados directamente de su mal estado de conservación o condiciones higiénicas, cuando sean consumidos a bordo.

3.10.2.16. Obligación de resultado para el transportador

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Como resultado del contrato de transporte, en aplicación del Artículo 989 del Código de Comercio, el transportador deberá conducir al pasajero por vía aérea, sano y salvo a su lugar de destino, conforme a los horarios itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos aeronáuticos; a la hora convenida, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa, sin perjuicio de lo establecido en los numerales 3.10.2.10 y 3.10.2.11 del presente reglamento.

3.10.2.17. Daños al pasajero

En caso de daños, muerte o lesiones del pasajero sufridas a bordo o durante la ejecución del transporte, a partir de las operaciones de embarque y hasta que concluya el desembarque, éste o sus causahabientes, tienen derecho a ser indemnizados conforme a lo dispuesto en los artículos 1880 y 1881 del Código de Comercio, para transporte aéreo nacional y conforme a los Convenios de Varsovia/29, La Haya/55, Guadalajara/61, Guatemala/71 y Protocolos de Montreal/75, vigentes y aprobados por Colombia, o normas que en el futuro los sustituyan, para el transporte internacional.

Lo anterior no impide que el pasajero por su cuenta, adquiera seguros de vida o de viaje.

3.10.2.17.1. Localización y asistencia a familiares de víctimas de accidentes

En caso de accidente o incidente, o que de cualquier otra manera se produzca la muerte o lesiones al pasajero durante la ejecución del transporte, el transportador contactará a la persona referenciada por el pasajero al momento de efectuar la reserva o en ocasión posterior, y le proporcionará la información y apoyo pertinente a dicha persona, o a falta de ésta, a otra que acredite parentesco.

3.10.2.18. Instancias de reclamación

Frente a cualquier evento de incumplimiento o inconformidad con el servicio recibido, el pasajero podrá acudir a las siguientes instancias: Formular su reclamación personalmente ante la aerolínea, por escrito o de manera verbal, para que se proceda al arreglo directo mediante compensaciones o indemnizaciones en desarrollo de una conciliación o transacción; formular una queja ante la Autoridad Aeronáutica para que esta proceda a la investigación a que haya lugar, si no se hubiese compensado adecuadamente a dicho pasajero y/o acudir a la vía judicial en demanda de las indemnización pertinentes.

3.10.2.19. Listas de espera

El transportador podrá someter a listas de espera a los pasajeros que se presenten a un vuelo en cantidad superior a los cupos disponibles, para que estos puedan ocupar los asientos de pasajeros que no se presenten. Los turnos de estas listas serán asignados en estricto orden de presentación personal de los pasajeros, asignándoles un número y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

serán rigurosamente respetados. La inclusión en una lista de espera no da derecho al embarque si este no fuera posible

DEBERES DEL PASAJERO Y DERECHOS DEL TRANSPORTADOR

3.10.2.20. Presentación del pasajero

El pasajero deberá presentarse al aeropuerto de salida y realizar su chequeo dentro del tiempo indicado por la agencia de viajes o por la aerolínea al momento de adquirir su tiquete o reserva. A falta de tal indicación, deberá hacerlo por lo menos con una (1) hora de antelación a la salida de los vuelos nacionales y de dos (2) horas a la salida de vuelos internacionales.

3.10.2.20.1. Cuando el pasajero no se presente al vuelo con la debida antelación a su salida, el transportador podrá disponer de su cupo. No obstante, sí al momento de presentarse hubiese asientos disponibles y el vuelo no hubiera sido cerrado, podrá ser admitido.

3.10.2.20.2. Si el pasajero no se presenta o se presenta extemporáneamente y no logra viajar, se le podrá asignar cupo y reserva en otro vuelo, caso en el cual el transportador le podrá imponer una penalidad que no exceda del diez por ciento (10 %) del valor pagado por el trayecto, exigible como condición previa al embarque.

3.10.2.21. Identificación del pasajero

El pasajero deberá identificarse y presentar sus documentos de viaje (tiquete, pasaporte, etc.) cuando se lo solicite el transportador o las autoridades de migración, policiales o aduaneras en los aeropuertos. Si el pasajero no presenta los documentos de identificación exigidos, la aerolínea podrá rehusarse a su embarque.

Para el transporte de menores de edad, sus padres o representantes deberán presentar una copia del registro civil o documento equivalente para su identificación.

3.10.2.22. Sala de embarque

En los aeropuertos en que existan salas de embarque, el pasajero deberá acatar la instrucción del transportador de ingresar a esta en el tiempo indicado, una vez se haya producido el chequeo y le sea asignado el respectivo pasabordo; y procederá al embarque cuando se le indique.

3.10.2.23. Requisitos y procedimientos de control

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

El pasajero está obligado a acatar las normas sobre seguridad y operación aeroportuaria vigentes y a someterse a las requisas y demás procedimientos de control y medidas de seguridad dispuestos por la autoridad aeroportuaria o la aerolínea respectiva durante el embarque, el vuelo y el desembarque. En caso de pedirse identificar el equipaje antes del embarque, ni el pasajero ni su equipaje podrá embarcar si tal procedimiento no se agota.

3.10.2.23.1. Requisa de objetos valiosos

El pasajero deberá someterse a las requisas dispuestas en los aeropuertos antes y durante el embarque. No obstante, en caso de portar objetos valiosos debidamente declarados o de padecer alguna limitación, podrá exigir que dicha requisa se efectúe en privado.

3.10.2.24. Asignación de sillas

El pasajero deberá ocupar la silla que le sea asignada al momento del chequeo, a menos que por justificado requerimiento de la tripulación se le solicite ocupar otra, o que la misma se lo autorice.

3.10.2.24.1. Asignación a pasajeros especiales

Los pasajeros menores de edad, enfermos o que tengan alguna limitación, así como aquellos que por cualquier motivo requieran de la asistencia de otra persona, no deberán ocupar asientos contiguos a las puertas de acceso o salidas de emergencia de la aeronave, a fin de facilitar una eventual evacuación. En el caso de usar muletas, sillas de ruedas o cualquier otro dispositivo, estos deberán ubicarse de modo que no obstruyan la circulación dentro de la aeronave o impidan la evacuación en una situación de emergencia.

3.10.2.25. Comportamiento del pasajero

Es obligación del pasajero acatar las instrucciones del transportador y de sus tripulantes, relativas a la seguridad o al comportamiento durante el vuelo, impartidas desde las operaciones de embarque, así como durante el carreteo, despegue, vuelo, aterrizaje y desembarque. De acuerdo con la Ley, el comandante es la máxima autoridad a bordo de la aeronave, por lo que los demás tripulantes y todos los pasajeros durante el viaje, estarán sometidos a su autoridad.

3.10.2.25.1. Actos indebidos o contra la seguridad

El pasajero deberá abstenerse de todo acto que pueda atentar contra la seguridad del vuelo, contra su propia seguridad o la de las demás personas o cosas a bordo, así como

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

de cualquier conducta que atente contra el buen orden, la moral o la disciplina; o que de cualquier modo implique molestias a los demás pasajeros.

Particularmente los pasajeros deberán abstenerse de:

- a. Desabrochar su cinturón de seguridad o levantarse de su asiento en momentos no autorizados por la tripulación.
- b. Operar durante el vuelo o sus fases preparativas, conforme lo indique la tripulación, teléfonos celulares o satelitales, radios transmisores o receptores portátiles computadores, y demás equipos electrónicos que puedan interferir con los sistemas de vuelo, comunicaciones o navegación de la aeronave.
- c. Sustraer, o hacer mal uso de los chalecos salvavidas y demás equipos de emergencia u otros elementos existentes a bordo de la aeronave o en los aeropuertos.
- d. Obstruir las alarmas y sistemas de detección de incendio u otras contingencias instaladas en la aeronave.
- e. Fumar en cualquier parte de la aeronave en vuelos nacionales, o en áreas no autorizadas de la aeronave en aquellos vuelos internacionales donde sea permitido hacerlo.
- f. Asumir actitudes o expresar comentarios que puedan generar pánico entre los demás pasajeros.
- g. Agredir física o verbalmente a cualquiera de los pasajeros o tripulantes de la aeronave o personal de tierra al servicio de la misma.
- h. Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, armas, o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma.
- i. Asumir conductas o ejecutar actos obscenos.
- j. Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por el transportador sin su autorización.
- k. Ingresar a la aeronave o permanecer en ella en avanzado estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de drogas prohibidas.
- l. Cualquier otro acto o hecho que se considere como indebido por parte de la aerolínea o de la autoridad aeronáutica y que se encuentre definido en las condiciones generales del contrato de transporte o en las normas aeronáuticas.

3.10.2.26. Pasajeros en condiciones jurídicas especiales

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Para el transporte de un pasajero bajo condiciones jurídicas especiales, que viaje a órdenes de cualquier autoridad judicial, administrativa, policiva, o encontrándose privado de la libertad por estar sindicado de algún delito, deberán observarse estrictamente las especiales medidas de seguridad previstas en el Plan Nacional de Seguridad Aeroportuaria, o circulares expedidas por la Autoridad Aeronáutica al efecto, y las adicionales que la aerolínea requiera con fundamento en la especial condición del mismo. La persona o funcionario responsable de la custodia de dicho pasajero deberá, al ingresar al aeropuerto de origen, contactar a las autoridades de policía, a las de seguridad aeroportuaria y a la propia aerolínea, reportando a dicho pasajero a efectos de que se adopten las medias pertinentes. En caso de inobservancia de las medidas en cuestión, la aerolínea rechazará al pasajero.

3.10.3. EQUIPAJES

DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTADOR

3.10.3.1. Tipo de equipaje

El pasajero tiene derecho a transportar consigo y en el mismo vuelo la cantidad de equipaje que le indique el transportador de acuerdo con la capacidad de la aeronave y en todo caso, dentro de los cupos previstos en las normas aplicables.

A falta de otra estipulación aprobada a la aerolínea, la cantidad de equipaje se limitará para vuelos nacionales a 20 Kilos en clase económica y a 30 en clase ejecutiva. Para vuelos internacionales el límite será de 40 Kilos. En aeronaves de menor capacidad estos cupos podrán ser reducidos.

El equipaje puede ser transportado como equipaje de mano en la cabina de pasajeros, cuando por su peso, características y tamaño sea factible; o como equipaje facturado o registrado en las bodegas de la aeronave. El transporte del equipaje, dentro del peso permitido, va incluido en el precio del pasaje.

Se entiende como equipaje de mano u objetos de mano, aquellos elementos requeridos por el pasajero que no sean prohibidos o peligrosos y cuyo peso y volumen permita su transporte en los portaequipajes ubicados arriba de los asientos o debajo de estos. Su peso no afectará el peso máximo admisible del equipaje de cada pasajero.

3.10.3.2. Talón de equipaje

El transportador deberá entregar al pasajero como constancia de recibo del equipaje registrado para bodega, un talón o talones que permitan determinar el número de bultos o piezas, su peso y destino. Dichos documentos se anexarán al tiquete y al bulto a que

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

corresponda. La entrega del equipaje se hará contra presentación del talón. La falta de tal presentación da derecho al transportador a verificar la identidad del reclamante pudiendo diferir la entrega hasta cuando ello se verifique. Para estos casos, el pasajero deberá marcar adecuadamente su equipaje con su nombre, país, ciudad y número de teléfono.

3.10.3.3. Condiciones para el transporte de equipaje

En el contrato de transporte impreso en el tiquete, deberán incluirse claramente las estipulaciones previstas para el transporte del equipaje.

3.10.3.4. Transporte y conservación del equipaje

En el transporte de equipaje facturado o de cosas, el transportador debe recibirlas, conducir las y entregarlas al pasajero en el estado en que las recibió, el cual se presume en buen estado, salvo constancia en contrario. De acuerdo con la Ley, el transportador es responsable por el equipaje desde el momento de su recibo en el aeropuerto de origen hasta su entrega en el de destino, pero no lo será mientras se encuentre a órdenes de la autoridad aduanera, policiva o de otra autoridad.

3.10.3.5. Pérdida, retraso, saqueo o daño

En el supuesto de pérdida, retraso, saqueo o daño del equipaje facturado, el pasajero tiene derecho a las indemnizaciones previstas en el Código de Comercio, para el transporte aéreo interno y en los Convenios del Sistema Varsovia/29- La Haya /55 o aquellos que los sustituyan, para el transporte aéreo internacional.

3.10.3.5.1. Si el equipaje no llegara en el mismo vuelo del pasajero, el transportador deberá entregarlo de manera que su propietario pueda verificar su estado.

3.10.3.6. Tiempo para reclamación por fallas en el transporte de equipaje

El transportador deberá atender la reclamación por destrucción, retraso, saqueo o pérdida del equipaje facturado, siempre que ésta sea presentada por el pasajero dentro de los siguientes términos:

- a. Para transporte Nacional, de conformidad con el artículo 1028 del Código de Comercio, en el acto de la entrega o a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes cuando circunstancias especiales impidan el inmediato reconocimiento del equipaje.
- b. Para transporte Internacional, de conformidad con el artículo 26 del convenio de Varsovia/29 modificado por el Convenio de La Haya/55, inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y a más tardar, dentro de los siete (7) días

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

siguientes a la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los 21 días siguientes.

La empresa una vez reciba la reclamación o protesta, iniciará inmediatamente los trámites correspondientes a la búsqueda o indemnización si fuera necesario.

3.10.3.6.1. Equipajes no reclamados.

Si transcurridos seis (6) meses desde la fecha en la cual debió haber llegado el equipaje, el pasajero no lo ha reclamado, el transportador no estará obligado a responder y tales equipajes o cosas abandonadas podrán ser destruidos.

3.10.3.7. Perjuicios por pérdida, saqueo, destrucción o demora de equipajes

En caso de pérdida, destrucción o demora en la entrega del equipaje del pasajero, este tiene derecho a ser indemnizado conforme a lo previsto en el Código de Comercio cuando se trate de transporte en vuelos domésticos o de conformidad con lo estipulado en los convenios de Varsovia de 1.929, La Haya de 1.955 o Montreal IV de 1.975, según sean aplicables o los que en el futuro los sustituyan, para vuelos internacionales.

3.10.3.7.1. Compensaciones.

Además de lo indicado anteriormente, si el equipaje acompañado o no, de un pasajero no llega, o si llega en otro vuelo, de modo que implique espera para su dueño o que tenga que regresar al aeropuerto para reclamarlo, el costo de los traslados hasta y desde el aeropuerto si son necesarios, serán asumidos por el transportador. En tales casos, el transportador también le sufragará al pasajero los gastos mínimos por elementos de aseo.

DEBERES DEL PASAJERO Y DERECHOS DEL TRANSPORTADOR

3.10.3.8. Exceso de equipaje.

El pasajero deberá pagar la cantidad estipulada por el exceso de equipaje que presente, aceptando que éste sea transportado en otro vuelo, en caso de ser necesario.

3.10.3.9. Restricciones y prohibiciones

El pasajero no deberá portar como equipaje de mano elementos cuyo peso o tamaño impidan su transporte seguro, que provoquen incomodidad a las demás personas a bordo o que de cualquier modo obstruyan el tránsito de personas durante una eventual evacuación de emergencia. En todo caso dichos elementos deberán ser ubicados en los

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

compartimentos de la aeronave destinados al efecto, o debajo del asiento según instrucción de la tripulación de cabina.

3.10.3.9.1. Mercancías peligrosas

El pasajero no deberá embarcar a la aeronave ningún tipo de elemento que pueda ser considerado como mercancía peligrosa (explosivos, inflamables, tóxicos, corrosivos, radiactivos, etc.) lo cual incluye entre otros, fósforos, fuegos artificiales, combustibles, pinturas, disolventes, pegantes, blanqueadores, ácidos, gases comprimidos o insecticidas. Del mismo modo deberá el pasajero abstenerse de embarcar cualquier tipo de elemento, droga o sustancia cuyo porte, tenencia, comercio o consumo sea prohibido. Cualquier elemento ordinario, cuyo carácter sea dudoso, deberá ser reportado al momento del chequeo, para que se determine si puede admitirse a bordo.

3.10.3.9.2. Porte de armas

En caso de portar cualquier tipo de arma o munición legalmente permitida, el pasajero deberá previo al embarque, presentarla ante las autoridades policiales en el aeropuerto de origen, acompañada de sus respectivos documentos de salvoconducto, debidamente descargada, para que sea inspeccionada y llevada a un lugar seguro. Si el transportador acepta su transporte, exigirá la entrega y custodia del arma y su munición asumiendo su custodia hasta la llegada del pasajero al terminal de destino, el transportador podrá cobrar un valor adicional por el transporte del arma, proporcional a los costos administrativos y operacionales en que incurra la aerolínea para su transporte. En estos casos se entregará al pasajero un recibo o constancia para reclamar el arma en dicho terminal una vez concluido el vuelo. Las armas cuyo porte resulte ilegal no serán admitidas a bordo.

3.10.3.9.3. Artículos de difícil transporte

El pasajero no debe incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, piedras o metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores; dinero en efectivo, pasaportes, cámaras fotográficas o de video, filmadoras, computadoras, calculadoras, walkman (o radio casete portátil), lentes, o botellas con licor, respecto de los cuales el transportador no se responsabiliza si se transportan en esas condiciones.

3.10.3.10. Objetos valiosos

Los objetos valiosos deberán transportarse bajo manifestación de valor declarado. Si dicho valor es aceptado por el transportador, este responderá hasta el límite de ese valor. No obstante, en estos casos el transportador podrá exigir al pasajero condiciones o medidas de seguridad adicionales para dicho transporte.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.10.3.11. Transporte de mascotas

No se deberán llevar en la cabina de pasajeros animales o mascotas que puedan provocar riesgos o molestias a las demás personas a bordo. Dichos animales deberán viajar en las bodegas de carga, salvo autorización del transportador cuando se compruebe que tales especies no constituyen riesgo o molestia, o se trate de perros lazarillos para personas invidentes. En todo caso antes del transporte, el interesado deberá acreditar el cumplimiento de todos los requerimientos sanitarios formulados por la autoridad competente en el aeropuerto de origen (ICA - Sanidad Portuaria) lo que incluye entre otros, certificado de salud del animal, carné de vacunación e inspección a la mascota cuando se trate de vuelo internacional. El animal deberá viajar en jaula o guagal de que disponga el pasajero siempre que sea apto para su transporte, o previamente solicitado al transportador. El pasajero será responsable de las precauciones mínimas de higiene y sanidad de la mascota.

3.10.3.12. Transporte de alimentos y plantas

El pasajero no deberá incluir en su equipaje registrado o de mano, productos cuyo ingreso al país o a otros países, sea prohibido o restringido por el riesgo de ser portadores de plagas o enfermedades para los humanos, animales o plantas; tales como, semillas, flores, frutas, hierbas aromáticas, verduras, productos cárnicos, plaguicidas, productos biológicos, plantas con o sin tierra y subproductos de origen animal y vegetal. Tales productos pueden ser retenidos y destruidos por las autoridades sanitarias en los aeropuertos.

3.10.3.13. Acatamiento de instrucciones

Al arribar al aeropuerto de destino, todo pasajero deberá permanecer en su puesto y con su cinturón de seguridad ajustado hasta tanto se le indique.

3.10.3.14. Responsabilidad del pasajero por incumplimiento

El incumplimiento de sus obligaciones por parte del pasajero constituye violación al contrato de transporte aéreo, en cuyo caso el transportador no será responsable de los perjuicios sufridos por dicho pasajero como consecuencia de tal incumplimiento. En tales casos y dependiendo de la gravedad de la situación el transportador, representado por el comandante de la aeronave en los términos de ley, podrá inadmitir al pasajero, disponer su desembarque si la aeronave estuviese en tierra o durante el siguiente aterrizaje o escala, ya sea que esta fuese prevista o efectuada con ese exclusivo propósito, solicitando si fuera necesario, el apoyo de las autoridades aeroportuarias o policivas en el respectivo aeropuerto. Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad de dicho pasajero y de las acciones legales en su contra, por los daños inferidos al transportador o a otros pasajeros.

Interrumpido el transporte bajo las anteriores condiciones, el transportador quedará relevado de su obligación de conducir al pasajero hasta el destino convenido, sin que

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

haya lugar al reembolso y sin perjuicio de que éste acepte llevarlo en el mismo o en otro vuelo, cuando existan razones para creer que la situación de peligro o incumplimiento ha cesado y no se producirán nuevos hechos similares. En estos casos el transportador informará inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica, sobre las decisiones adoptadas.

3.10.4. SISTEMA DE ATENCIÓN AL USUARIO

Todas las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que operen en Colombia, deberán disponer en cada aeropuerto donde operen, de un Sistema de Atención al Usuario a través del cual deberán recibir y atender, de manera inmediata y personal, las quejas, reclamos o sugerencias de los pasajeros, ofreciendo las soluciones inmediatas que sean pertinentes de acuerdo a las circunstancias, y en su defecto, deberán transferir inmediatamente el requerimiento correspondiente a la persona o dependencia que debe darle solución a la mayor brevedad posible. Este sistema funcionará en coordinación con el servicio de asistencia a familiares de víctimas de accidentes de que trata el numeral 3.10.2.17.1.

3.10.4.1. El Sistema de Atención al Usuario en cada aeropuerto, podrá ser implementado con personal especial, dispuesto para el efecto ó con el personal que ordinariamente tenga la aerolínea para otras labores siempre y cuando esté convenientemente capacitado y sus labores habituales se lo permitan.

3.10.4.2. El Sistema de Atención funcionará durante las horas en las cuales la empresa tenga vuelos, al menos desde una hora antes del primer vuelo y una después del último del día.

3.10.4.3. Para la presentación de la queja, reclamo o sugerencia, las empresas deberán diseñar y tener disponible para el público formatos de fácil diligenciamiento. Dichos formatos contendrán la información contemplada en el modelo incluido como apéndice de este Capítulo. Cuando las empresas operen internacionalmente, los formatos empleados serán escritos en español y al menos en idioma inglés.

3.10.4.4. Una vez adoptado el correspondiente Sistema de Atención al Usuario, cada empresa deberá informarlo a la División de Fiscalización de la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, indicando su forma de atención, su modos operandi y anexando copia de los formatos implementados.

3.10.4.5. Difusión

Las disposiciones relativas a derechos y deberes de los usuarios y de los transportadores aéreos contenidas en este Reglamento, son de obligatorio cumplimiento por parte del personal de las empresas de aviación y de agencias de viaje a cargo de las ventas de pasajes, reservas y chequeo en mostradores (Counters), así como por parte de los

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

tripulantes y del personal responsable de la atención al usuario, conforme a los numerales precedentes; en consecuencia, debe formar parte de programa entrenamiento que la empresa aérea imparte a dicho personal.

Igualmente, las aerolíneas, sus agentes e intermediarios, darán a conocer el texto de las presentes disposiciones a su personal y a sus usuarios, debiendo tener copia de las mismas en los puntos de atención, en los mostradores, en las centrales de reserva; así como también, a bordo de las aeronaves un ejemplar en el bolsillo de cada una de las sillas de pasajeros.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N° 00298 del 01 de Febrero de 2008. Publicada en el Diario Oficial Número 46.895 del 07 de Febrero de 2008.

3.10.5. INCUMPLIMIENTO

El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones anteriores por parte de las empresas de servicio aéreo comerciales, sus agentes o intermediarios, así como por parte de los usuarios; será sancionable de conformidad con lo previsto en la Parte Séptima de estos Reglamentos, sin perjuicio de las eventuales acciones civiles o penales a que pudiera haber lugar.

3.10.6. DISPOSICIONES FINALES

De conformidad con los artículos 1875 y 1878 del Código de Comercio, los contratos de transporte y reglamentaciones que sean impuestas por las aerolíneas y sus enmiendas, deberán sujetarse a lo dispuesto en este reglamento, lo cual será tenido en cuenta como criterio general para la aprobación por parte de la autoridad aeronáutica.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Las empresas de servicios aéreo comerciales de transporte público autorizadas para operar en Colombia, deberán someter a aprobación de la Autoridad Aeronáutica las estipulaciones y reglamentaciones de que trata el párrafo anterior, o las modificaciones que sean necesarias con ocasión de la expedición de las presentes disposiciones, dentro de un plazo de seis (6) meses contados a partir su publicación en el Diario Oficial.

Nota: Otras disposiciones de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

Artículo Segundo. Transitorio. Los establecimientos aeronáuticos que de acuerdo con lo establecido en el presente acto administrativo deban implementar alguna modificación u, obtener la correspondiente autorización administrativa de la autoridad aeronáutica

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(Permiso, certificación o similar), disponen de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia del presente acto administrativo, para cumplir con lo establecido en esta resolución; pasado el término antes indicado sin adoptar las modificaciones del caso, quedarán suspendidos de toda actividad y para recobrarla, deberán someterse al correspondiente proceso administrativo ante la Autoridad Aeronáutica para obtener el respectivo permiso de operación o funcionamiento según corresponda.

Las empresas de servicios aeroportuarios especializados, en adelante Empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling), que a la fecha de entrada en vigencia del presente acto administrativo, tenían su respectivo permiso de funcionamiento vigente, el requisito sobre capital mínimo se entenderá cumplido cuando tales empresas acrediten que su patrimonio al 30 de Junio de 2010, es igual o superior al monto mínimo de capital establecido, tomando el salario mínimo vigente en la mencionada fecha.

La empresa que opte por esta alternativa para acreditar el cumplimiento del capital mínimo, deberá remitir a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, el respectivo balance general donde se acredite el referido capital, a más tardar, el 30 de junio de de 2010.

En el mismo sentido, las empresas que a la entrada en vigencia del presente acto administrativo o con posterioridad al mismo inicien gestiones para la obtención de un permiso de operación o funcionamiento, cumplirán con lo establecido en el presente acto administrativo.

APENDICE “A”

ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS (SLOT) PARA LAS OPERACIONES AEREAS EN AEROPUERTOS COORDINADOS

1. DISPOSICIONES GENERALES

1.1. Aplicabilidad

El presente apéndice regula la asignación de franjas horarias (SLOT) para las operaciones aéreas hacia o desde los aeropuertos colombianos que debido a su alto

volumen de tráfico aéreo, sean clasificados como aeropuertos coordinados y así lo requieran.

1.2. Necesidad de franjas horarias (SLOT) en aeropuertos coordinados

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Para las operaciones hacia y desde aeropuertos coordinados, todos los explotadores de aeronaves deberán contar con una franja horaria (SLOT) asignado y en su caso aprobado, antes de iniciar el vuelo respectivo. Si las operaciones se hicieran bajo un itinerario de transporte público regular, este deberá coincidir con los SLOT previamente reservados.

Los explotadores de las aeronaves en cualquier modalidad hacia o desde aeropuertos coordinados, solo podrán efectuar aquellas operaciones respecto de las cuales hayan solicitado y obtenido la asignación de un SLOT por parte de Oficina de Coordinación de SLOT.

La FMU Colombia, las Oficinas de Información Aeronáutica y los Servicios de Tránsito Aéreo en Colombia, se abstendrán de procesar todo plan de vuelo o autorización de vuelo que un explotador se proponga efectuar desde o hacia un aeropuerto coordinado, sin contar con un SLOT asignado para el mismo.

1.3. Principios orientadores

La autoridad aeronáutica, los explotadores aeroportuarios, y los explotadores de aeronaves en servicios aéreos comerciales u otras actividades aéreas, observarán en relación con la solicitud, asignación y utilización de las franjas horarias, SLOT en aquellos aeropuertos que lo requieran; además de los principios orientadores de las actuaciones administrativas, contenidos en el artículo 3º del Código Contencioso Administrativo, (o disposiciones que en el futuro lo modifiquen o sustituyan) los siguientes:

a) Transparencia

Las actuaciones de la administración para la asignación de SLOT, aprobación de itinerarios y definición de capacidad de los aeropuertos; estarán sometidas a procedimientos claros y visibles para los interesados. Las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores podrán acceder a la información sobre SLOT y conocer su proceso de asignación, sin que ello signifique injerencia alguna en la toma de las decisiones a cargo de la autoridad aeronáutica.

b) Igualdad y proporcionalidad

El acceso a los SLOT y su asignación, se darán en igualdad de condiciones y oportunidades para todas las empresas y explotadores de aeronaves. Sin embargo, la cantidad de SLOT que puedan ser asignados a las diferentes empresas de servicios aéreos comerciales, será proporcional al tamaño e intensidad de sus operaciones, considerando el tamaño del mercado atendido, la frecuencia de las operaciones y las conexiones que se generan en el aeropuerto.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

c) Lealtad

Al momento de solicitar SLOT para sus operaciones, las empresas de servicios aéreos comerciales observarán criterios de lealtad respecto de otros explotadores, evitando toda práctica que de manera indebida afecte o restrinja el acceso o la obtención de SLOT a otras empresas o explotadores.

d) Cooperación

Los explotadores de aeródromos, prestadores de servicios a la navegación aérea y explotadores de aeronaves en cualquiera de sus modalidades, cooperarán para lograr la mayor eficiencia posible en las operaciones aéreas hacia o desde aeropuertos coordinados, evitando reservar y retener SLOT que no han de ser utilizados y procediendo a su oportuna cancelación y liberación cuando estimen que no serán necesarios.

1.4. Prioridades y políticas

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

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

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

- Operaciones de empresas de ambulancia aérea en desarrollo de vuelos propios de ese servicio y otras operaciones aéreas civiles de apoyo humanitario o de búsqueda y salvamento. En este caso deberán aportarse los soportes respectivos a la oficina de planes de vuelo con la presentación del plan de vuelo, o a más tardar dentro de las 24 horas siguientes.
- Operaciones de la aviación de Estado en vuelo VIP –I, ó en misión de orden público.
- Operaciones de servicios aéreos comercies de transporte público regular.
- Operaciones de la aviación de Estado o civil del Estado en vuelo VIP –II.
- Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de transporte público regular, o de vuelos chárter de empresa de transporte público regular o no regular, de pasajeros correo y/o carga.
- Operaciones de las empresas de transporte público no regular de pasajeros, correo y/o carga y de trabajos aéreos especiales.
- Operaciones de aviación general corporativa o civil del Estado.
- Operaciones de la aviación de Estado en misión ordinaria.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- Operaciones de la aviación general diferente de la corporativa y la civil del Estado.
- Operaciones diferentes de todas las anteriores.

1.5. Cálculos de tiempo según la realidad operacional

Para las reservas y/o solicitudes de SLOT los explotadores de aeronaves considerarán tiempos de vuelo y tránsito ajustados a la realidad operacional. Para su asignación la Oficina de Coordinación de SLOT verificará en las solicitudes de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público y en las solicitudes de otros explotadores, que los tiempos bloque, de vuelo, de rodaje y de tránsito, correspondan a la realidad operacional y que sean adecuados y acordes al tipo de aeronave.

a) El tiempo bloque estimado será el suficiente para realizarlo, incluyendo el requerido desde el inicio del rodaje (calzos fuera) inicio de motores, continuación del rodaje hasta el punto de espera, ingreso a la pista, despegue, ascenso, tiempo en crucero, descenso y aproximación, aterrizaje y rodaje hasta el sitio de parqueo, todos tomando como referencia la velocidad normal a la que se haría cada una de estas maniobras y/o el tiempo ordinariamente requerido para ejecutarlas.

b) El tiempo de permanencia en tierra (tránsito) en un aeropuerto será el suficiente para el desembarque y embarque de pasajeros, descargue y cargue de equipajes correo y/o carga, limpieza de la aeronave, procedimientos sanitarios (desinfección, desinsectación etc.) cuando corresponda, catering, aprovisionamiento de combustible, despacho y mantenimiento de tránsito, considerando el tiempo ordinariamente requerido para cada una de esas maniobras en cuanto sean necesarias.

A menos que se demuestre de otro modo por parte del explotador interesado, se estimará que los tiempos de tránsito no son inferiores a:

En operaciones nacionales de pasajeros

- 10 minutos para aeronaves con capacidad igual o inferior a 19 sillas de pasajeros
- 15 minutos para aeronaves capacidad entre 20 y 54 sillas de pasajeros
- 20 minutos para aeronaves con capacidad entre 55 y 120 sillas de pasajeros
- 35 minutos para aeronaves con capacidad superior a 120 sillas de pasajeros

En operaciones nacionales de carga

- 30 minutos para aeronaves con capacidad igual o inferior a 5.500 Kg de carga
- 50 minutos para aeronaves con capacidad superior a 5.500 Kg de carga

En operaciones internacionales de pasajeros

- 45 minutos para aeronaves con capacidad igual o inferior a 120 sillas de pasajeros
- 50 minutos para aeronaves con capacidad entre 121 y 180 sillas de pasajeros
- 65 minutos para aeronaves con capacidad superior a 180 sillas de pasajeros

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

En operaciones internacionales de carga

-50 minutos para aeronaves con capacidad igual o inferior a 5.500 Kg de carga

-75 minutos para aeronaves con capacidad superior a 5.500 Kg de carga

En todo caso, si por las facilidades en el aeropuerto o las características de la aeronave, se requirieran tiempos diferentes, así deberán considerarlo el explotador solicitante y la Oficina de Coordinación de SLOT.

1.6. Hora de salida

Para efectos de cumplimiento, se considera como hora de salida, la hora en la cual la aeronave inicia su movimiento por cualquier medio (calzos fuera) o la hora en que se inicia en el remolque inmediatamente precedente al despegue cuando este sea usado.

Operacionalmente se considera como hora de salida, la hora del despegue (en el aire).

1.7. Base de datos de las empresas de servicios aéreos comerciales

Cada empresa de transporte aéreo, tanto regular como no regular que opere en aeropuertos coordinados, deberá tener su propia base de datos, en la cual podrá alimentar y procesar su información relativa a la programación de sus vuelos.

En el caso de disponerse de sistemas ACARS en las aeronaves, la base de datos del respectivo explotador estará en capacidad de recibir la información automatizada proveniente directamente de las mismas, para desde allí alimentar y procesar la mencionada información relativa a sus vuelos.

1.8. Gestión para la asignación de SLOT

Las gestiones encaminadas a la reserva y asignación del SLOT solo podrán ser adelantadas ante la Oficina de Coordinación de SLOT y/o la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, según corresponda, por las empresas de servicios aéreos comerciales o los explotadores de las aeronaves involucradas en la operación, directamente a través de su representante legal, apoderado o persona designada de la organización o sucursal. En su defecto, cuando tales gestiones al igual que las relativas a planes de vuelo o autorizaciones de vuelos, sean adelantadas a través de terceros o intermediarios, estos deberán estar constituidos y autorizados como Empresa de Servicios de Escala.

1.9. Sistema de Información

Salvo contingencias en el sistema que exijan hacerlo de otro modo, el Programa Integrado de Servicios de Información Aeronáutica –PISTA, y la tabla de SLOT, serán la únicas herramientas utilizadas por la Oficina de Coordinación de SLOT y por la FMU Colombia,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

para la reserva y gestión de los SLOT requeridos para la programación de vuelos y asignación de SLOT, y por la Oficina de Transporte Aéreo para la gestión y aprobación itinerarios, cuando corresponda.

1.10. Intransferibilidad de los SLOT

Los SLOT asignados para un vuelo a un explotador de aeronaves ya sea en servicios aéreos comerciales o en aviación general o de Estado, no serán cedibles ni transferibles a ningún título.

Cuando un explotador libere un SLOT con el objeto de que éste sea asumido por otro, la Oficina de Coordinación de SLOT se reservará el derecho de asignarlo a cualquiera que en igualdad de condiciones lo solicite.

1.11. Intercambio de SLOT

El intercambio de SLOT entre aerolíneas sólo podrá hacerse previa autorización por parte de la Oficina de Transporte Aéreo, la cual verificará que el cumplimiento de los SLOT objeto de intercambio sea mayor al ochenta (80%) por ciento. En caso contrario no procederá el intercambio. La solicitud correspondiente se considerará y tramitará como una modificación de itinerario.

2. CAPACIDAD DE AEROPUERTO

2.1. Las operaciones aéreas, cualquiera que sea su modalidad, jamás podrán exceder la capacidad o limitaciones del aeropuerto, la pista y su espacio aéreo. La capacidad y limitaciones de un aeropuerto catalogado como coordinado, serán declaradas y públicas.

2.2. A efectos de coordinar las franjas horarias (SLOT) para las operaciones aéreas en los aeropuertos coordinados, la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y el correspondiente explotador aeroportuario realizarán estudios para determinar la capacidad disponible de SLOT.

2.2.1. Para el cálculo de capacidad, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) El Explotador aeroportuario calculará la capacidad (para llegadas y salidas) del terminal y plataformas, considerando posiciones de parqueo, puentes de embarque, sala y bandas de equipaje, filtros de inmigración y aduanas; mostradores o CUTE para chequeo de pasajeros y equipaje, sistemas de transporte de equipajes hasta las aeronaves, filtros para emigración, instalaciones de sanidad portuaria y control fitosanitario, salas de embarque y demás instalaciones y servicios que afecten la

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

disponibilidad del aeropuerto, estableciendo la capacidad máxima posible y su disminución o incremento por afectaciones en cualquiera de los elementos anotados hasta llegar a la capacidad real o aproximada.

Las personas o entidades que presten servicios de migración aduanas y demás controles en los aeropuertos informarán al explotador aeroportuario sobre cualquier eventualidad en sus instalaciones o procedimientos que disminuya su disponibilidad, con el fin de considerarlas en los cálculos de capacidad.

La información sobre la capacidad calculada, será suministrada por el explotador aeroportuario a la Oficina de Coordinación de SLOT, vía correo electrónico.

Cuando se programen trabajos de mantenimiento o reparación a la infraestructura aeroportuaria, tal programación deberá incluir cálculos relativos a la disminución de capacidad del aeropuerto, situación que será informada a la Oficina de Coordinación e SLOT, por lo menos con seis (6) meses de antelación. También informará el explotador aeroportuario, tan pronto lo conozca, sobre cualquier variación en la capacidad derivada de daños repentinos que requieran reparación inmediata o cualquier otra circunstancia que disminuya o incremente de manera temporal o permanente la capacidad de la infraestructura a su cargo; identificado claramente los SLOT que no sea posible utilizar o los nuevos disponibles.

- b) La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, calculará la capacidad (para llegadas y salidas) del espacio aéreo circundante del aeropuerto coordinado, en el Área Terminal -TMA que le corresponda y su Zona de Tránsito de Aeródromo - ATZ, así como de la pista o pistas y sus calles de rodaje, considerando las capacidades de los servicios de control de aproximación, control de aeródromo, control de superficie y servicios conexos de información y telecomunicaciones aeronáuticas, meteorología y ayudas a la navegación aérea y demás instalaciones y servicios que afecten la disponibilidad del aeropuerto o su espacio aéreo, estableciendo la capacidad máxima posible y su disminución o incremento por afectaciones en cualquiera de los elementos anotados o por condiciones meteorológicas adversas, incidentes o daños que afecten el servicio, hasta llegar a la capacidad real o aproximada.

La información sobre la capacidad calculada, será suministrada por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea a la Oficina de Coordinación de SLOT, vía correo electrónico.

Cuando se programen trabajos de mantenimiento o reparación a las instalaciones, servicios o ayudas para la navegación aérea, tal programación deberá incluir cálculos relativos a la disminución de capacidad del aeropuerto, situación que será informada por parte de la Direcciones de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, la Dirección de Infraestructura o explotador aeroportuario, según el caso, a la Oficina de Coordinación de SLOT, por lo

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

menos con seis (6) meses de antelación. También se informará, tan pronto se conozca, sobre cualquier variación en la capacidad, derivada de daños repentinos que requieran reparación inmediata, modificación en los procedimientos de aeronavegación o cualquier otra circunstancia que disminuya o incremente de manera temporal o permanente la capacidad del espacio aéreo o las pistas; identificando claramente los SLOT que no sea posible utilizar o los nuevos disponibles.

- c) La información suministrada por los Explotadores Aeroportuarios y por la Dirección de Servicios a la navegación aérea será actualizada diariamente y/o cada vez que se presenten circunstancias que impliquen variaciones significativas (que afecten la operación) en el aeropuerto, su espacio aéreo o pistas.
- d) La Oficina de Coordinación de SLOT asumirá como capacidad disponible la menor de las dos capacidades (aeropuerto vs espacio aéreo-pista), en un momento dado, información que publicará diariamente en la página web www.aerocivil.gov.co como capacidad declarada, y con respecto a la cual determinará los SLOT utilizables, para confeccionar y modificar en su caso, la tabla de SLOT también publicada.
- e) La información publicada por parte de la Oficina de Coordinación de SLOT, será actualizada periódicamente, de acuerdo con las novedades suministradas por los explotadores aeroportuarios y/o la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

2.2.2. La única información utilizable por parte de las empresas de servicios aerocomerciales, para conocer la disponibilidad de franjas horarias en un aeropuerto coordinado o su capacidad, es la visible para el público, incluida en la tabla de SLOT publicada. Las empresas de servicios aéreos comerciales no adelantarán gestiones directas ni indirectas ante los explotadores aeroportuarios para la obtención de tal información, ni estos la suministrarán.

2.2.3. Si un explotador aeroportuario otorgase directamente a una empresa de servicios aéreos o explotador de aeronaves, información sobre disponibilidad diferente de la publicada, para que este solicite un SLOT en esa franja, la Oficina de Coordinación de SLOT no se lo asignará ni le permitirá su uso y el SLOT resultante entraría a formar parte del banco de SLOT, quedando disponible para ser reservado en igualdad de condiciones por el solicitante actual o por cualquier otra empresa o explotador que reúna las condiciones necesarias. No obstante, si hubiera otra empresa a quién, habiendo solicitado un SLOT a esa hora se le hubiera negado durante el mes inmediatamente anterior, se le ofrecerá a ella y se le asignará preferentemente si aún estuviera interesada.

3. OPERACIONES DE SERVICIOS AEREOS COMERCIALES DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

3.1. Operaciones comprendidas bajo la modalidad de transporte público regular

Quedan comprendidas bajo esta modalidad todas las operaciones de empresa de servicios aéreos comerciales internos o internacionales, de transporte público regular, sometidas a rutas, horarios y frecuencias preestablecidas y enmarcadas en una programación de itinerario aprobado.

3.1.1. Disponibilidad y acceso a la información

La información sobre los SLOT estará disponible para las empresas o explotadores de aeronaves interesados, en el sistema habilitado para ello. Dicha información será presentada en forma de tabla, la cual se mantendrá actualizada y se podrá consultar en línea a través del portal de la Entidad, permitiendo acceso a la información sobre SLOT ocupados, reservados, disponibles y solicitudes en curso, discriminando entre SLOT para despegues y para aterrizaje.

3.1.2. La tabla de SLOT publicada podrá presentar variaciones de la capacidad disponible de los aeropuertos (coordinados), debido a limitaciones operacionales programadas tales como las resultantes de trabajos de mantenimiento o reparaciones de la infraestructura aeronáutica y servicios de navegación aérea, así como por contingencias o eventos especiales.

3.2. Reserva y asignación de SLOT

3.2.1. Reserva de los SLOT

Con el fin de planificar su programación de itinerarios en rutas que incluyan como punto de salida o llegada un aeropuerto coordinado, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular reservarán previamente las franjas horarias o SLOT disponibles que requieran y con base en ellos diseñarán dichos itinerarios, de acuerdo a lo siguiente:

a) La empresa de servicios aéreos comerciales interesada, consultará la tabla publicada y reservará las franjas horarias –SLOT operacionales requeridos por ella, de entre las que se encuentren disponibles en ese momento, asociando un solo vuelo por cada SLOT y un solo SLOT por cada vuelo. La tabla puede ser consultada en:

http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/itinerarios/consulta_slots

b) Los SLOT reservados serán los estrictamente necesarios para la operación.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

c) La empresa interesada suministrará la información necesaria o cualquier otra que le sea solicitada por la Oficina de Coordinación de SLOT o la Oficina de Transporte Aéreo en forma veraz y oportuna.

3.2.2. Asignación de los SLOT

a) La Oficina de Coordinación de SLOT, recibirá a través de la dirección electrónica cfmu.dsna@aerocivil.gov.co las solicitudes específicas de SLOT para operaciones de servicios aéreos comerciales de transporte público regular en horas y días hábiles (lunes a viernes de 08:00 a 17:00 horas). Para ello podrán utilizarse los SLOT disponibles (no asignados) así como los SLOT liberados.

b) Si se cumplieran todos los requisitos y no hubiera ninguna imposibilidad o impedimento, para la utilización del o los SLOT reservados, la Oficina de Coordinación de SLOT los asignará provisionalmente, informándolo a la empresa interesada dentro de las 24 horas siguientes, mediante correo electrónico remitido a la dirección registrada previamente, del cual enviará copia al Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo.

c) Habiendo reservado los SLOT requeridos y obtenido su asignación provisional por parte de la Oficina de Coordinación de SLOT, la empresa interesada podrá diseñar su programación de itinerarios con fundamento en ellos, para ser presentados a la Oficina de Transporte Aéreo con miras a su aprobación.

d) Si la reserva del SLOT no cumpliera los requisitos o si se presentare alguna imposibilidad o impedimento para atender alguna solicitud o asignar un SLOT, este será negado y así lo informará la Oficina de Coordinación de SLOT a la empresa interesada, dentro del término de 24 horas, señalando las razones de ello e indicando y asignándole el SLOT de alternativa más próximo. Si la empresa solicitante no estuviera interesada en el SLOT alternativo asignado, deberá informarlo a la Oficina de Coordinación.

3.2.3. Ocupación de los SLOT

Solo los SLOT asignados según el literal anterior, podrán ser ocupados en una programación de itinerarios.

Los SLOT reservados deberán ser ocupados dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la asignación provisional, presentando a la Oficina de Transporte Aéreo, dentro de ese término, la programación de itinerarios planificada con fundamento en ellos.

En caso que la empresa solicitante decida no ocupar o renunciar a algún SLOT reservado, antes del término de cinco (5) días señalado, deberá liberarlo inmediatamente e informarlo del mismo modo a Oficina de Coordinación de SLOT para que pueda ser asignado a otro vuelo o explotador.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Si transcurridos los cinco (5) días de que tratan los numerales anteriores, algún SLOT reservado y asignado provisionalmente, no ha sido ocupado y presentado en su programación de itinerarios por parte de la empresa solicitante, se entenderá que ella ha renunciado a él, aún cuando no lo haya informado, y en consecuencia este quedará liberado automáticamente pudiendo ser reservado y asignado a otro solicitante.

En caso de renuncia a un SLOT omitiendo dar aviso oportuno de dicha renuncia, según los párrafos anteriores, el mismo solicitante no podrá solicitar dentro del mes inmediatamente siguiente, el SLOT al cual haya renunciado (si estuviera disponible)

3.2.4. Concurrencia de solicitudes

En caso de existir discrepancias o concurrir solicitudes simultáneas sobre un mismo SLOT, la Oficina de Coordinación de SLOT, remitirá el caso a la Oficina de Transporte Aéreo, la cual definirá a quien corresponde en igualdad de condiciones, aplicando los siguientes criterios:

- En primer lugar se dará prelación a la empresa con mejor porcentaje de cumplimiento en los tres períodos anteriores. Si la empresa fuera nueva y no tuviera niveles de cumplimiento que mostrar, se preferirá a la más antigua.
- En segundo lugar, se tendrá en cuenta a la empresa que históricamente haya estado operando ese SLOT.
- En tercer lugar se tendrá en cuenta el tamaño del mercado atendido y las conexiones que se generan en el aeropuerto con el vuelo.
- En cuarto lugar se considerará a quien ofrezca para el vuelo asociado a ese SLOT, una aeronave con mayor capacidad de sillas, beneficiando a una mayor cantidad de pasajeros.
- Si el empate persistiera, se preferirá a la empresa que no disponga de otro SLOT a la misma hora más o menos (±) quince (15) minutos, en el mismo día.

3.3. Itinerarios

3.3.1. Programación de los itinerarios para vuelos entre aeropuertos coordinados - Presentación y solicitud de aprobación

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, efectuarán sus operaciones con arreglo a la programación de itinerarios que le sea aprobada por la Oficina de Transporte Aéreo, los cuales deberán corresponder a frecuencias, rutas, horarios y equipos de vuelo que se encuentran incorporadas en el respectivo permiso de operación. Dichos itinerarios serán diseñados con fundamento en los SLOT reservados por las aerolíneas interesadas que le hayan sido asignados (provisionalmente) por la Oficina de Coordinación de SLOT, conforme a lo siguiente:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

a) Antes de presentar la programación de itinerario propuesta o sus modificaciones, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, habrán reservado los SLOT (operacionales) requeridos ante la Oficina de Coordinación, quién se los habrá asignado provisionalmente para su confirmación y aprobación definitiva, según corresponda, por parte de la Oficina de Transporte Aéreo.

b) Los SLOT reservados por la empresa y empleados en su programación de itinerarios, le habrán sido asignados (provisionalmente), con no más de cinco (5) días calendario de antelación a la fecha de presentación a la Oficina de Transporte Aéreo.

c) Si la aerolínea hubiese operado en el trimestre anterior, deberá mostrar un cumplimiento total superior al 80% de los SLOT que le hubieran sido asignados para dicho período y que esté solicitando conservar, descontando factores incontrolables. Para todos los efectos, se entenderá como trimestre anterior el último trimestre cuyos indicadores de cumplimiento hayan sido publicados por Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo, con anterioridad a la solicitud.

d) La programación preverá un (1) solo vuelo por SLOT y un (1) solo SLOT por vuelo

e) Toda programación de itinerario e incluirá:

- Nombre de la Aerolínea
- Designación y Número de vuelo
- Origen y destino
- Fecha(s) o períodos propuestos para cada vuelo
- Horas de salida y de llegada (EOBT)
- Identificación del SLOT operacional relacionado con el vuelo
- Equipo de vuelo y capacidad en sillas disponibles
- Frecuencia semanal y días de la semana en que operaría
- Fecha de entrada en vigencia y período de vigencia.

f) Excepto modificaciones parciales, la programación de itinerarios corresponderá a dos períodos anuales de la siguiente manera:

1er Período: Desde el último domingo de marzo – Hasta el último sábado de Octubre de cada año.

2º Período: Desde el último domingo de Octubre – Hasta el último sábado de marzo de cada año.

Dentro de cada período se considerará, además de las épocas de tráfico normal, las correspondientes a temporadas turísticas o de vacaciones, puentes festivos y demás eventos previsibles que conlleven incremento en el tráfico.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

g) Las programaciones de itinerarios deberán presentarse al menos con dos (2) meses de antelación a su fecha prevista de entrada en vigencia. En todo caso tales programaciones deberán presentarse a la Oficina de Transporte Aéreo, a más tardar el último día hábil de enero de cada año para el primer período y el último día hábil de agosto de cada año para el segundo período.

h) Se exceptúa de lo anterior, las modificaciones parciales que deberán presentarse con no menos de diez (10) días hábiles de antelación a su fecha prevista de entrada en vigencia.

i) La programación de itinerarios se presentará contenida en medio magnético y será remitida con oficio dirigido a la Oficina de Transporte Aéreo, y radicado a través de la *ventanilla única* del Grupo de Atención al Ciudadano. No obstante, en aras de mayor celeridad la empresa interesada podrá, si lo desea, enviar también una copia de la misma información mediante correo electrónico, como archivo adjunto, a la dirección: (registroitinerarios@aerocivil.gov.co)

j) La solicitud deberá incluir información sobre la cantidad de aeronaves aeronavegables de las incluidas en sus especificaciones de operación, que destinará la empresa para cubrir el itinerario propuesto, anexando el itinerario operacional, correspondiente a cada una de dichas aeronaves, promediando la cantidad de horas de vuelo diarias y mensuales de la totalidad de ellas y la cantidad total de horas de vuelo diarias y mensuales requeridas para cubrirlo, debiendo evidenciarse la suficiencia del equipo de vuelo disponible para cumplir dicho itinerario.

k) La solicitud e información requerida deberá ser presentada por el representante legal, apoderado o persona designada de la empresa respectiva, en forma completa según las especificaciones dadas. La Oficina de Transporte Aéreo no evaluará ni aprobará ninguna programación de itinerarios incompleta o que no se avenga a los períodos de antelación y vigencia señalados, y en consecuencia la devolverá del mismo modo en que hubiera sido recibida.

l) Si una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular no presentase oportunamente, según los literales anteriores, la programación de itinerarios que ha de reemplazar a la que se encuentre en curso; al expirar el período para el cual había sido aprobado esta última, se entenderá que ha decidido continuar con la misma programación, la cual podrá ser objeto de modificaciones parciales, de conformidad con el numeral 3.3.4.-

3.3.1.1. Vuelos fechados

Todos los vuelos que conforman un itinerario de servicios aéreos comerciales, serán vuelos fechados, es decir debe indicarse con respecto a cada uno de ellos, además de la

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

hora y minutos, la fecha o fechas en que será efectuado, previa reserva y asignación de SLOT, en el entendimiento que durante las fechas o lapsos no mencionados en el itinerario para la realización de dicho vuelo, el SLOT correspondiente estará disponible para ser utilizado por cualquier otro explotador; sin perjuicio que la empresa interesada pueda volver a utilizarlo si hubiese quedado establecido en la misma programación de itinerario, o en una posterior, en este último caso, si aún estuviese disponible.

3.3.2. Aprobación de los itinerarios

a) Dentro de los diez (10) días calendario siguientes a su recepción, la Oficina de Transporte Aéreo evaluará la programación de itinerario recibida y la aprobará si cumpliera con todos los requisitos o la desaprobará, total o parcialmente, en caso contrario, comunicando tal determinación a la empresa solicitante dentro del mismo término, o formulará las observaciones encaminadas a que se hagan correcciones, si a ello hubiera lugar.

b) Si hubiera errores en la programación presentada por la empresa interesada, esta deberá radicar las correcciones pertinentes dentro de los cinco (5) días calendario siguientes al recibo de las observaciones de la Oficina de Transporte Aéreo y serán tramitadas como si se tratase de modificaciones parciales.

c) La aprobación del itinerario por parte de la Oficina de Transporte Aéreo lleva implícita la confirmación y aprobación definitiva de los SLOT empleados que habían sido reservados por la empresa y asignados provisionalmente por la Oficina de Coordinación de SLOT. Dicha aprobación incluirá información sobre el período de vigencia de lo aprobado. (Fechas de iniciación y de terminación).

3.3.3. Publicación de los itinerarios y ejecución de las operaciones programadas.

a) Los itinerarios aprobados a cada empresa de servicios aéreos comerciales, o sus modificaciones, deberán ser ofrecidos al público, por ellas o por sus agentes o intermediarios, una vez aprobados -no antes de su aprobación- dentro de las 48 horas siguientes a tal aprobación, a través de los sistemas de reserva empleados. Así mismo, una vez aprobados también podrán ser anunciados o publicados por otros medios.

b) A menos que correspondan a vuelos adicionales y/o chárter aprobados por dicha Oficina de Transporte Aéreo o la Oficina de Coordinación de SLOT, los explotadores de aeronaves en servicios aéreos comerciales de transporte público regular internos o internacionales, solo podrán efectuar aquellas operaciones que estén enmarcadas en una programación de itinerario aprobado por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC o que correspondan a operaciones entre aeropuertos no coordinados.

3.3.4. Modificación de itinerarios

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Las empresas de servicios aéreos comerciales que hayan presentado su programación de itinerarios con la debida antelación y obtenido su aprobación, podrán solicitar la modificación parcial de tales itinerarios conforme a lo siguiente:

a) Los itinerarios aprobados podrán ser modificados parcialmente hasta en tres (3) oportunidades dentro de los seis (6) ó más meses de su vigencia, siempre y cuando el porcentaje acumulado de variación que se solicite no exceda del diez (10 %). Una variación adicional, no superior al tres por ciento (3%) dentro del respectivo período de vigencia del itinerario original podría aceptarse para casos de extrema urgencia debidamente justificada. No obstante lo anterior, en caso de aprobación de nuevas rutas, o permisos provisionales a una empresa para cubrirlas durante el período de ejecución de un itinerario aprobado, se podrán aceptar porcentajes superiores a los indicados.

b) Una modificación se considera parcial cuando no implique variación superior al cinco por ciento (5%) del total de los vuelos programados en el itinerario. Cualquier variación en proporción superior al cinco por ciento (5%) será considerada para todos los efectos y tramitada como si se tratase de un nuevo itinerario, por lo que deberá ser presentada con la antelación que corresponda a ellos.

c) Las propuestas de modificaciones parciales de itinerarios deberán presentarse a la Oficina de Transporte Aéreo, con no menos de quince (15) días calendario de antelación a su fecha prevista de entrada en vigencia.

d) Las modificaciones corresponderán a períodos no inferiores a un (1) mes calendario desde su entrada en vigencia pero en todo caso no podrán tener término de vigencia que vaya más allá de la prevista para el itinerario original que modifican.

e) Para programar y solicitar la aprobación de modificaciones de itinerarios, la empresa interesada reservará y obtendrá previamente la asignación provisional de los SLOT requeridos.

f) Las modificaciones decrecientes (disminución de frecuencias) se realizarán mediante la suspensión de vuelos del itinerario aprobado. Estas no requieren de autorización previa de la Oficina de Transporte Aéreo, sí dicha modificación no supera el cinco por ciento (5%) de la programación para el respectivo mes en un determinado destino u origen. Estos ajustes deberán ser presentados en medio magnético o formulario a la Oficina de Coordinación, para la inmediata liberación de los SLOT. Si su operación se realiza desde o hacia un aeropuerto coordinado, dicha presentación debe realizarse por lo menos con quince (15) días de antelación a la semana operacional respectiva. Estos arreglos decrecientes serán reportados por parte de la Oficina de Coordinación de SLOT a la Oficina de Transporte Aéreo, Grupo de Servicios Aerocomerciales, vía correo electrónico a la dirección registroitinerarios@aerocivil.gov.co

3.3.5. Variación en la hora de salida

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Cuando de cualquier modo se esté variando (anticipando o retrasando) el horario de salida para un vuelo previamente programado, éste no será considerado adicional, debiendo efectuarse con el mismo número de vuelo, independientemente de la hora de salida y en consecuencia el reporte deberá remitirse a la Oficina de Transporte Aéreo.

3.3.6. Vuelos adicionales y chárter

Los vuelos adicionales y los chárter de empresas de transporte público regular, al no tener la regularidad propia de una programación de itinerario, se tramitarán y aprobarán como vuelos diferentes a los servicios aéreos comerciales de transporte público regular, según las reglas contenidas en los numerales 4.1.- y siguientes de este Apéndice.

Para explotadores de rutas internacionales, todos los vuelos adicionales en cualquier época del año requerirán la autorización previa de la Oficina de Transporte Aéreo. Los vuelos adicionales para rutas nacionales no requieren de tal aprobación.

3.3.7. Vuelos por fuera de itinerario

Excepto los vuelos de traslado, ferry, adicionales y/o chárter debidamente autorizados, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, únicamente efectuarán sus vuelos comerciales con arreglo a los itinerarios que le hayan sido aprobados. La FMU Colombia, las Oficinas de Información Aeronáutica y los Servicios de Tránsito Aéreo en Colombia, se abstendrán de procesar todo plan de vuelo saliendo, o autorización de vuelo que se proponga por fuera de los itinerarios que hayan sido aprobados, o en cantidades superiores a las allí previstas.

3.3.8. Vuelos de itinerarios realizados por fuera del SLOT

Los vuelos de itinerario que por motivos de demora u otra circunstancia se efectúen en el mismo día, por fuera del horario y SLOT asignado, se tomarán como demorados, si se hicieran durante el mismo día calendario (de acuerdo a hora local colombiana) en que estaban programados.

Si un vuelo no pudiera efectuarse en el día calendario y hora en que estaba programado (de acuerdo a hora local colombiana) haciéndose necesario realizarlo en un día posterior y ese día posterior la empresa tuviese programado el mismo vuelo (mismo destino y número de vuelo) quedando dos vuelos con el mismo número en la misma fecha; dicho vuelo podrá efectuarse como adicional, solicitando el correspondiente SLOT ante la Oficina de Coordinación, con copia al Grupo de Asuntos Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo. En éste evento, el vuelo no efectuado en su fecha y hora programada se considerará cancelando, a menos que la diferencia entre el momento en que debía efectuarse según itinerario y el momento de la salida del adicional sea inferior a seis (6)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

horas, caso en el cual se considerará como una demora, aun teniendo número de vuelo diferente (adicional).

Tales cancelaciones y demoras estarán sujetas a las compensaciones previstas en la Ley, los Reglamentos y los convenios internacionales aplicables.

3.3.9. Itinerarios para operación en aeropuertos no coordinados

Los Itinerarios para operaciones entre aeropuertos no coordinados, y sus modificaciones, serán presentados por la empresa interesada a la Oficina de Transporte Aéreo, sin necesidad de reservar SLOT o coordinaciones previstas con Oficina de Coordinación.

Estos programas para operaciones en aeropuertos no coordinados se presentarán conjuntamente con los correspondientes a los de aeropuertos coordinados cumpliendo un solo programa de itinerarios.

No obstante lo anterior, la planeación de operaciones hacia o desde tales aeropuertos no coordinados deberá consultar su horario de operación, y disponibilidad operacional, particularmente durante temporadas altas de tráfico y frente a trabajos de mantenimiento de la infraestructura u otras contingencias que puedan afectar la regularidad de sus operaciones o las que se efectúen desde allí hacia los aeropuertos coordinados, atendiendo la información divulgada en la Publicación de Información Aeronáutica –AIP Colombia, Circulares y NOTAMS publicados por el Servicios de Información Aeronáutica – AIS.

En todo caso, la programación y aprobación de estos itinerarios deberá ajustarse a las disposiciones contenidas en los numerales 3.3.1.- literales (e) a (l), 3.3.2.- literales (a) y (b) y demás disposiciones pertinentes de éste Apéndice.

3.3.10. Cancelación de vuelos

Si una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular tuviera que cancelar un vuelo de itinerario hacia o desde un aeropuerto coordinado por razones diferentes a las de orden meteorológico o asociadas directamente a las condiciones operacionales de los aeropuertos de origen o destino, deberá informarlo a la Oficina de Coordinación, de SLOT, tan pronto como sea posible o al menos con dos (2) horas de antelación a la hora de llegada o salida prevista, según el caso. En el evento de fallas técnicas u otras circunstancias que súbitamente impidan la ejecución del vuelo, así deberá informarse y acreditarse a la Oficina de Coordinación, tan pronto se tome la decisión de cancelar, demostrando el motivo de la falla.

Lo anterior, con el fin de liberar el SLOT que no ha de ser utilizado, cooperando así para que éste pueda ser reasignado a otro vuelo que lo esté necesitando, particularmente aquellos que por motivos de demora puedan requerirlo repentinamente. Tal cooperación

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

será tomada en cuenta favorablemente cuando esa misma empresa solicite un SLOT para uno de sus vuelos que por demora lo requiera también de manera repentina.

3.3.10.1. Cuando una empresa cancele un vuelo de itinerario, (hacia aeropuerto coordinado o no) habiendo solicitado antes o solicitando después uno o más vuelos adicionales en la misma fecha y ruta, dicho vuelo adicional no subsanará la situación de incumplimiento del vuelo cancelado.

3.4. Verificación posterior

La Oficina de Coordinación de SLOT monitoreará el efectivo uso por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de los SLOT asignados a éstas, presentando un informe quincenal reportando las novedades detectadas a la Oficina de Transporte Aéreo y mantendrá actualizada la siguiente información para el control respectivo:

- a) Una relación cronológica de los SLOT históricos de todas las empresas de servicios aéreos comerciales que operan en el aeropuerto,
- b) Los SLOT solicitados y asignados provisionalmente, por orden cronológico.
- c) Todos los SLOT asignados y las solicitudes pendientes de todas las empresas de servicios aéreos comerciales, por compañía y por orden cronológico, de todas las compañías de servicios aéreos comerciales.
- d) Los SLOT asignados y no operados u operados en menos de un cincuenta (50%) por ciento de sus frecuencias programadas, durante el respectivo mes calendario.
- e) Los SLOT aún disponibles.
- f) Eficiencia de los Aeródromos coordinados.

3.5. Publicación de Indicadores

A través del Grupo de Estudios Sectoriales, La Oficina de Transporte Aéreo, con fundamento en la información suministrada por la Oficina de Coordinación de SLOT, establecerá, consolidará y publicará indicadores de cumplimiento de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular.

Así mismo se publicarán reportes estadísticos de los vuelos demorados.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

4. OPERACIONES DIFERENTES A LOS SERVICIOS AEREOS COMERCIALES DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR

4.1. Operaciones comprendidas como diferentes a las de transporte público regular

Las operaciones diferentes a los servicios aéreos comerciales de transporte público regular comprenden:

- Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular
- Operaciones de vuelos chárter de empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros y/o correo o carga
- Operaciones comerciales de las empresas de transporte público no regular de pasajeros y/o correo o carga
- Operaciones de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales
- Operaciones de aviación general
- Operaciones de la aviación de Estado

4.1.1. Disponibilidad y acceso a la información

La información sobre los SLOT estará disponible para los explotadores de aeronaves interesados. Dicha información será presentada en forma de tabla, la cual se podrá consultar en línea a través del portal de la Entidad, permitiendo acceso a la información sobre SLOT ocupados y disponibles discriminando entre SLOT para despegues y para aterrizajes.

La tabla publicada podrá presentar variaciones en la capacidad disponible de los aeropuertos (coordinados), debido a limitaciones operacionales programadas tales como las resultantes de trabajos de mantenimiento o reparaciones de la infraestructura aeronáutica y servicios de navegación aérea, así como por contingencias o eventos especiales.

4.2. Solicitud y asignación de SLOT

Para las operaciones hacia y desde aeropuertos coordinados, todos los explotadores de aeronaves deberán solicitar y contar con un SLOT aprobado antes de iniciar el vuelo respectivo.

La Oficina de Coordinación de SLOT, atenderá en todo momento, las solicitudes específicas de un SLOT para operaciones que no correspondan a servicios aéreos comerciales de transporte público regular. Para ello podrán utilizarse SLOT disponibles (no asignados) así como los SLOT liberados.

4.2.1. Vuelos adicionales de empresas de transporte público regular

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Para los vuelos adicionales hacia o desde aeropuertos coordinados en Colombia, en rutas previamente autorizadas a la empresa solicitante, pero que no hayan sido considerados dentro de la programación de itinerarios regulares, se observarán las siguientes reglas:

a) La empresa interesada, deberá proponer a la Oficina de Coordinación de SLOT, vía correo electrónico, a la dirección: cfmu.dsna@aerocivil.gov.co, la realización del vuelo informando fecha y hora previstas para el aterrizaje y despegue, como mínimo con tres (3) días calendario de antelación a dicha fecha, con el fin de que ella pueda asignarle un SLOT disponible. Si la solicitud no se recibiera con la suficiente antelación, la Oficina de Coordinación no la tramitará ni se autorizará la ejecución del vuelo.

b) La Oficina de Coordinación de SLOT evidenciará si un vuelo es adicional o no, previa confrontación de la tabla de itinerarios. Si efectivamente se trata de un adicional lo tramitará. Si se tratase de un desplazamiento, este deberá ser tramitado ante la Oficina de Transporte Aéreo.

c) Verificado lo anterior, si se cumplieren todos los requisitos, la Oficina de Coordinación asignará el SLOT para el vuelo adicional, si lo hubiera disponible. Si no lo hubiere, se asignará para el vuelo el SLOT más próximo que sí esté disponible y así se informará a la empresa interesada dentro de los tres (3) días hábiles siguientes.

d) Los SLOT disponibles para vuelos adicionales serán distribuidos equitativamente y en igualdad de condiciones, entre las empresas que los soliciten, teniendo en cuenta el orden cronológico de llegada de las solicitudes y el tamaño de la operación de cada operador.

e) Una vez obtenido el SLOT requerido para un vuelo adicional, las horas previstas de llegada y salida deberán ser informadas por la empresa interesada a la Oficina de Transporte Aéreo - Grupo Servicios Aerocomerciales, antes de ser publicadas u ofrecido el respectivo vuelo en los sistemas de reservas. Hasta tanto esta información sea recibida, la empresa interesada al igual que sus agentes o intermediarios, deberán abstenerse de anunciar el vuelo en los sistemas de reserva o de cualquier otro modo, so pena de ser sancionada de conformidad con la parte Séptima de estos Reglamentos.

f) Ningún explotador de servicios aéreos comerciales de transporte público regular nacional podrá ejecutar más del cinco (5%) por ciento de su operación mensual a base de vuelos adicionales, por fuera del itinerario aprobado.

g) Todos los vuelos adicionales para rutas internacionales en cualquier época del año, requieren de la autorización previa de la Oficina de Transporte Aéreo. A ese fin, una vez obtenida la asignación del SLOT requerido, la empresa interesada solicitará la aprobación del vuelo a la Oficina de Transporte Aéreo, por lo menos con diez (10) días calendario de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

antelación a la fecha prevista para su realización. La Oficina de Transporte Aéreo se pronunciará dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la solicitud.

4.2.2. Vuelos de empresa de transporte público no regular de pasajeros o carga, vuelos chárter de empresas de transporte público regular o no regular

Para todos los vuelos de empresa de transporte público no regular de pasajeros correo y/o carga y vuelos chárter de empresas de transporte público regular hacia o desde aeropuertos coordinados en Colombia, se observarán las siguientes reglas:

a) La empresa interesada, deberá proponer a la Oficina de Coordinación de SLOT, vía correo electrónico, a la dirección: cfmu.dsna@aerocivil.gov.co, la realización del vuelo informando fecha y hora previstas para el aterrizaje y despegue, como mínimo con tres (3) días hábiles de antelación a dicha fecha; si se tratase de un vuelo internacional, o dos (2) días hábiles si se tratase de un vuelo nacional, con el fin de que la Oficina de Coordinación pueda asignarle un SLOT disponible. Si la solicitud no se recibiera con la suficiente antelación, la Oficina de Coordinación de SLOT no la tramitará ni se autorizará la ejecución del vuelo.

En caso de extrema urgencia la solicitud podrá tramitarse con una antelación inferior a la señalada, pero no inferior a tres (3) horas a la llegada o salida del vuelo. En ese caso, la situación deberá justificarse y demostrarse antes de la salida del aeropuerto coordinado, o inmediatamente después de la llegada, según se trate de vuelos saliendo o llegando. La Oficina de Transporte Aéreo evaluará las razones de urgencia manifestadas y aprobará el vuelo, solo si estas fuesen suficientes y demostradas.

Cuando se trate de una serie de vuelos, deberán solicitarse los SLOT en forma simultánea para todos. En este caso solo podrá darse tratamiento de vuelo urgente a los dos (2) primeros de ellos, si hubiera lugar, pero los demás deberán tramitarse en forma ordinaria.

PARAGRAFO. Sin perjuicio de los tiempos mínimos de antelación señalados, las empresas de servicios aéreo comerciales deberán presentar sus solicitudes con la mayor antelación posible una vez hayan sido requeridas por sus clientes, con el fin de facilitar la consecución del SLOT, en el entendimiento que mientras mayor sea la antelación, mayores posibilidades tendrá de conseguirlo.

b) Verificado lo anterior, si se cumplieren todos los requisitos, la Oficina de Coordinación asignará el SLOT para el vuelo no regular o chárter, si lo hubiera disponible. Si no lo hubiere, se asignará para el vuelo el SLOT más próximo que sí esté disponible y así se informará a la empresa interesada.

c) Los SLOT disponibles para vuelos no regulares y/o chárter serán distribuidos equitativamente y en igualdad de condiciones, entre las empresas que los soliciten,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

teniendo en cuenta el orden cronológico en la recepción de las solicitudes y el tamaño de la operación de cada explotador.

d) En el caso de los vuelos internacionales a ser realizados con aeronaves cuyo peso máximo de despegue exceda de doce mil quinientos (12.500) kg o con capacidad superior a 19 pasajeros, ejerciendo derechos de tráfico, una vez obtenido el SLOT requerido(s), la empresa o su agente o intermediario en Colombia deberá solicitar a la Oficina de Transporte Aéreo, autorización para la realización del vuelo con una antelación no inferior a 48 horas. La Oficina de Transporte Aéreo, verificará si la aerolínea solicitante puede efectuar o no el vuelo chárter y en caso negativo se pronunciará dentro de las 48 horas siguientes a la recepción de la solicitud. Si dentro del mismo término no hubiese pronunciamiento, se entenderá que la solicitud ha sido aprobada.

4.2.3. Otros vuelos comerciales de transporte público no regular y de trabajos aéreos especiales.

Los vuelos de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros correo y/o carga a ser realizados con aeronaves cuyo peso máximo de despegue no exceda de doce mil quinientos (12.500) Kg, o su capacidad no exceda de diecinueve (19) pasajeros y de trabajos aéreos especiales hacia o desde aeropuertos coordinados, no previsto en las categorías anteriores deberán seguir el siguiente procedimiento:

- a) La empresa interesada solicitará autorización a la Oficina de Coordinación un SLOT, con una antelación mínima de 3 horas, a la hora prevista de llegada (ETA) y/o a la hora prevista de despegue (ETD), según el caso, aportando la siguiente información:
 - Fecha de vuelo
 - Identificación del vuelo
 - Tipo de aeronave
 - Aeropuerto y hora de salida (ETD)
 - Tiempo estimado en ruta
- b) La Oficina de Coordinación de SLOT, de acuerdo con la disponibilidad del aeropuerto coordinado aceptará o no el horario de la operación y en las horas pico de tránsito, o a falta de disponibilidad, ofrecerá horarios alternativos.
- c) La solicitud de SLOT deberá ser previa a la presentación del plan de vuelo, el cual deberá incluir la EOBT basada en el SLOT autorizado. Esta se puede realizar directamente desde la Oficina de Plan de Vuelo respectiva.
- d) Los vuelos comerciales de transporte público procedentes del exterior, con aeronaves cuyo peso y capacidad excedan los aquí indicados, se tramitarán con sujeción al numeral 4.2.2.- anterior.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- e) En el caso de los trabajos aéreos especiales con aeronaves extranjeras, estos requieren autorización previa de la Oficina de Transporte Aéreo. Conforme al numeral RAC 3.6.3.7.5.-

4.2.4. Vuelos de la aviación general y aviación de Estado en operación ordinaria

Los vuelos de la aviación general (privada individual, privada corporativa, civil del Estado, experimental, etc.) y los vuelos de aviación de Estado en operación ordinaria, deberán seguir el siguiente procedimiento:

- a) El explotador interesado solicitará autorización a la Oficina de Coordinación de SLOT con una antelación mínima de 3 horas, a la hora prevista de llegada (ETA) y/o a la hora prevista de despegue (ETD), según el caso, aportando la siguiente información:
- Fecha de vuelo
 - Matrícula de la aeronave
 - Tipo de aeronave
 - Aeropuerto y hora de salida
 - Tiempo estimado en ruta
- b) La Oficina de Coordinación de SLOT de acuerdo con la disponibilidad del aeropuerto coordinado autorizará o no el horario de operación y en las horas pico de tránsito, o a falta de disponibilidad, ofertará horarios alternativos.
- c) La solicitud de SLOT deberá ser previa a la presentación del plan de vuelo, el cual deberá incluir la EOBT basada en el SLOT autorizado, esta se puede realizar directamente desde la oficina de plan de vuelo respectiva.
- d) A los vuelos procedentes del exterior se le aplicarán conforme corresponda los numerales 3.6.3.5.11.1.- y siguientes de estos Reglamentos, en relación con el ingreso y permanencia de la aeronave.

4.2.5. Vuelos de la aviación de Estado en operación VIP o en misión de orden público.

Los vuelos de la aviación de Estado en operación VIP o en misión de orden público, seguirán el siguiente procedimiento:

- a) La institución militar o policial correspondiente informará la fecha y hora prevista para la realización del vuelo a la Oficina de Coordinación de SLOT, con la mayor antelación posible a la hora prevista de llegada (ETA) y/o a la hora prevista de despegue (ETD), según el caso. Si esto no fuera posible, o no se hiciera de este modo, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que reciba el plan de vuelo lo remitirá a la Oficina de Coordinación y a la FMU.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- b) La Oficina de Coordinación, de acuerdo con la disponibilidad del aeropuerto, harán las coordinaciones necesarias para asegurar un SLOT a la hora correspondiente. No obstante, si no se conociera oportunamente la información anticipada sobre el vuelo según el literal anterior, el SLOT se asignará según la disponibilidad y posibilidades existentes al momento de la operación.

NOTA: De conformidad con el Artículo 1786.- del Código de Comercio, "Para las aeronaves de Estado en vuelo o que operen en un aeropuerto civil, rigen las normas sobre tránsito aéreo que determine la autoridad aeronáutica, sin perjuicio de que puedan apartarse de ellas por causa de su actividad específica, en cuyo caso deberán establecerse previamente las medidas de seguridad que sean convenientes."

4.2.6. Operaciones especiales en aeropuertos coordinados

Las aeronaves en emergencia o que por razones operacionales deban regresar a un aeropuerto del cual hayan despegado o aterrizar en él como alterno, al igual que los vuelos de empresas titulares de un permiso de operación para explotar servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales en la modalidad de ambulancia aérea, en vuelo propio de ese servicio, podrán obtener de manera prioritaria SLOT en los aeropuerto coordinados.

4.3. Modificación de los vuelos

4.3.1. Modificación de vuelos adicionales.

Las modificaciones de los vuelos adicionales ya coordinados deberán notificarse por la empresa interesada con una antelación mínima de cinco (5) días calendario a la fecha prevista para su realización. En estos casos, el vuelo adicional modificado se considerará como un nuevo vuelo adicional y se le aplicarán las reglas precedentes, con excepción de lo pertinente al plazo de antelación, que será de cinco (5) días mínimos según lo aquí señalado. La Oficina de Transporte Aéreo se pronunciará dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al recibo de la solicitud.

4.3.2. Modificación de vuelos chárter

La modificación de vuelos chárter deberá proponerse por la empresa interesada al menos con cuarenta y ocho (48) horas de antelación a su realización y si esto no fuera posible o si no hubiera un nuevo SLOT disponible se asumirá como cancelado, a menos que la empresa prefiera mantener el horario original.

4.3.3. Modificación de otros vuelos

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Para la modificación de cualquier otro vuelo que no corresponda a transporte público regular, adicional o chárter, deberá procederse a su cancelación, y solicitarse un nuevo SLOT para él, por parte del explotador interesado, en cuanto lo haya disponible. Si no lo hubiera la empresa solicitante podrá conservar el horario original.

4.4. Cancelación de los vuelos

Si un explotador tuviera que cancelar un vuelo hacia o desde un aeropuerto coordinado por razones diferentes a las de orden meteorológico o asociadas directamente a las condiciones operacionales de los aeropuertos de origen o destino, deberá informarlo a la Oficina de Coordinación de SLOT tan pronto como sea posible o al menos con tres (3) horas de antelación. En caso de fallas técnicas u otras circunstancias que súbitamente impidan la ejecución del vuelo, así deberá informarse a la Oficina de Coordinación, tan pronto tome la decisión de cancelar.

Lo anterior, con el fin de liberar el SLOT que no ha de ser utilizado, cooperando así para que éste pueda ser reasignado a otro vuelo que lo esté necesitando, particularmente aquellos que puedan requerirlo repentinamente. Tal cooperación será tomada en cuenta favorablemente cuando ese mismo explotador solicite un SLOT para uno de sus vuelos que lo requiera también de manera repentina.

Nota: Apéndice Adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1- Dentro del término de tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, la Dirección de Informática de la UAEAC, en coordinación con la Secretaría de Sistemas Operacionales, la Oficina de Transporte Aéreo, la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y la Oficina de Comercialización, o quién haga sus veces, deberá adecuar los medios informáticos necesarios para la implementación del sistema de coordinación de SLOT, así como de las bases de datos requeridas.

2- Dentro de los tres (3) meses siguientes a la adecuación y puesta en producción de los nuevos medios informáticos necesarios para la implementación del sistema de coordinación de SLOT, las empresas de servicios aéreos comerciales deberán hacer las adecuaciones pertinentes en sus sistemas y bases de datos con el fin de poder dar pleno cumplimiento a las presentes disposiciones. En caso contrario no podrán reservar SLOT ni presentar itinerarios una vez en línea el nuevo sistema.

3- Los dos primeros períodos para la vigencia de itinerarios de conformidad con el numeral 3.3.1. del Apéndice "A" de que trata ésta Resolución, se aplicarán de la siguiente manera:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

a) Para el primer período (Desde el último domingo de marzo hasta el último sábado de octubre de cada año):

Las empresas de servicios aéreos comerciales, operarán los itinerarios que traían aprobados el 31 de diciembre de 2011, el cual se considera como itinerario base vigente hasta el 27 de octubre de 2012 (último sábado)

No obstante lo anterior, la empresa de servicios aéreos comerciales podrán radicar itinerarios completos antes del 27 de enero de 2012 para aplicar hasta el 27 de octubre (último sábado de octubre), ajustados al sistema anterior, aplicable antes de la entrada en vigencia de ésta Resolución.

b) Para el segundo período (Desde el último domingo de octubre hasta el último sábado de marzo de cada año):

A más tardar el viernes 31 de agosto, de 2012, las empresas de servicios aéreos comerciales deberán presentar sus itinerarios a operar desde el domingo 28 de octubre de 2012 hasta el 24 de marzo de 2013 ajustados al nuevo sistema adoptado con ésta Resolución.

Nota: Disposición Transitoria de este Apéndice, Adicionada conforme al Artículo Tercero de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.