



Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Acta No. 85

Principio de
Procedencia
1060.001

Área / Proceso que realiza la reunión:	Oficina de Transporte Aéreo- Grupo de Servicios Aerocomerciales				
Tema de la reunión:	SESIÓN 85 DEL COMITÉ EVALUADOR DE PROYECTOS AEROCOMERCIALES – CEPA				
Lugar:	Sala de Juntas Dirección General				
Fecha:	05/09/2018	Hora Inicio:	4:00 p.m.	Hora Final:	5:25 p.m.
Asistentes:	Ver listado de participantes y/o asistentes				

1. AGENDA

Orden del Día:

- A. Verificación de quórum
- B. Temas de Audiencia Sesión 85
- C. Temas aplazados
- D. Varios

2. DESARROLLO DE LA REUNIÓN

A. Verificación de quórum

Se verificó la asistencia de los miembros del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales - CEPA, con la asistencia del 100% de los convocados.

- Juan Carlos Salazar Gómez Director General – Presidente del CEPA
- Oscar Imitola Madero Jefe Oficina de Transporte Aéreo – Secretario del CEPA
- Luís Alberto Valencia Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil
- Cr. Arnaud Penent D'Ízarn Director de Servicios a la Navegación Aérea - Delegado del Secretario de Sistemas Operaciones.

Invitados de la Oficina de Transporte Aéreo: Amparo Ospina Gutierrez - Coordinadora del Grupo de Servicios Aerocomerciales, Loreta Sofía Montero Zuleta - Profesional Grupo de Servicios Aerocomerciales, Jose Luis Vallejo Romo, Director de Estándares de Vuelo (E).

Moción de Orden

Antes de iniciar con el orden del día y teniendo en cuenta la solicitud presentada por la empresa **AERO ALIANZA FABRICACIÓN AVIONES AGRÍCOLAS ALS S.A.S. - AAFAA S.A.S**, para que se le autorice constituirse como Empresa de Trabajos Aéreos Especiales de Aviación Agrícola, con la aeronave ALS modelo AA-007, es necesario contextualizar por parte de la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y Oficina de Transporte Aéreo al Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales - CEPA, sobre el marco normativo, que define los requisitos y condiciones bajo los cuales cualquier persona puede desarrollar las actividades aéreas comerciales de fumigación aérea, así como el uso de aeronaves de categoría liviana ALS en esta actividad:

- Leyes 812 de 2003, 1450 de 2011 y 1753 de 2015, establecieron el estímulo a la fumigación con ultralivianos, indicando que la Aeronáutica Civil concederá permisos especiales (Ley 812) y reglamentará las condiciones y requisitos técnicos para la operación de vehículos aéreos ultralivianos en actividades agrícolas y pecuarias (Ley 1450).
- En aplicación de estas directrices de la Ley, la autoridad aeronáutica estableció un marco normativo especial, contenido en el RAC 26 y en el RAC 137.
- Mediante Resolución 07285 de 21 de diciembre de 2012, se incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la Norma RAC 137 "Normas de Aeronavegabilidad y Operaciones en Aviación Agrícola", en reemplazo de las normas existentes sobre la materia en el RAC 4 de dichos Reglamentos.
- Con la expedición de la norma anterior, se hizo necesario que todos aquellos que se encontraban ejecutando operaciones privadas de aspersión agrícola conforme a las autorizaciones contenidas en oficios suscritos por el Director de Aeronáutica Civil, del año 1999 y 2002, adecuaran sus actividades a la nueva norma, en un plazo de 24 meses.
- Mediante Resolución 1785 de 2013, se otorgó un término de transición para que las personas o terceros que realizaban actividades de fumigación con aeronaves livianas, aplicaran al proceso para obtener Permiso de Operación en la modalidad de aviación agrícola, plazo que venció en mayo de 2015.
- Mediante Resolución 1171 de mayo de 2015, se amplió en doce meses más, el plazo establecido para que las aeronaves con peso máximo de despegue igual o inferior a los 750 kg (clasificadas como ultralivianas), utilizadas en actividades de aspersión aero-agrícola fueran certificadas en categoría ALS, conforme a la norma RAC 26 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; ampliando también en igual término el plazo para que las personas o establecimientos que efectúen en favor de terceros la operación, mantenimiento o tripulación de aeronaves, con peso máximo de despegue igual o inferior a los 750 Kg (clasificadas como ultralivianas) en actividades de aspersión aero-agrícola, obtuvieran un Permiso de Operación y Certificado de Operación en la modalidad de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales de aviación agrícola, de conformidad con lo previsto en las normas RAC 3 y RAC 137, a fin de poder seguir desarrollando las mencionadas actividades.
- Mediante Resolución 01668 de 13 de junio de 2016, se amplió por tres años (hasta el 30 de junio de 2019) el plazo concedido en el artículo 1º. de la Resolución 1171 de 2015, para los literales c) y d), teniendo en cuenta que las nuevas disposiciones dieron origen a cuarenta y tres (43) procesos

de certificación y/o re-certificación de empresas de aviación agrícola, y considerando que la próxima adopción de los RAC 121 y 135 exigirá adelantar un número considerablemente mayor de procesos de certificación que deberá atender la UAEAC.

- Mediante Resolución 2251 del 2 de agosto de 2017, se amplió hasta el 30 de junio de 2019, el plazo previsto en los literales a) y b) del artículo primero de la Resolución 1171 del 20 de mayo de 2015. Así mismo, se indica que las aeronaves con peso máximo de despegue igual o inferior a los 750 kg (clasificadas como ultralivianas), utilizadas en actividades de aspersión aero-agrícola y las personas o establecimientos que efectúen en favor de terceros la operación, mantenimiento o tripulación de aeronaves, con peso máximo de despegue igual o inferior a los 750 Kg (clasificadas como ultralivianas) en actividades de aspersión aero-agrícola, podrán continuar desarrollando sus actividades durante el término de esta ampliación, bajo el amparo de los permisos especiales otorgados en los oficios suscritos por el Director de Aeronáutica Civil, del año 1999 y 2002.

Así las cosas, la certificación de las Aeronaves ALS y la certificación de las sociedades como Empresas de Trabajos Aéreos Especiales en la modalidad de Aviación Agrícola, cuentan con un plazo hasta el 30 de junio de 2019, para certificarse.

Como antecedente de las empresas que se han acogido a este marco normativo, tenemos que: Aviacaña S.A.S, Fumicaña Ltda., Servicios Aéreos Ultralivianos S.A.S. - SAU S.A.S y Servicios Aéreos Especiales Ltda., aplicaron al proceso para obtener Permiso de Operación en la modalidad de Aviación Agrícola, presentándose a la Audiencia Pública de 30 de septiembre de 2015 convocada por la Entidad, y en Sesión 74 del 9 de noviembre de 2015 fueron aprobadas; advirtiéndoles que las aeronaves del tipo ultraliviano propuestas para la operación deberían certificarse como ALS, cumpliendo con lo previsto en la Parte 26 del RAC, la Parte 137 del RAC, y las demás normas que le fueran aplicables.

Sobre este punto la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil indica que actualmente existen tres proyectos de certificación de aeronaves con equipos livianos, de los cuales el Grupo de Certificación de Productos Aeronáuticos ha presentado a la Dirección General un cronograma en el que se espera de acuerdo al grado de cumplimiento de las compañías, sean certificadas las aeronaves para cada una, entre los meses de noviembre y diciembre de 2018. La certificación de las Aeronaves ALS y la certificación de las empresas como Empresas de Trabajos Aéreos Especiales en la modalidad de Aviación Agrícola deben ser efectuados de manera anticipada al plazo establecido en la Resolución 02251 de 2017, que vence el 30 de junio de 2019.

B. Temas de Audiencia Sesión 85

- 1. AERO ALIANZA FABRICACIÓN AVIONES AGRÍCOLAS ALS S.A.S. - AAFAA S.A.S.**, solicita se le autorice constituirse como Empresa de Trabajos Aéreos Especiales de Aviación Agrícola; con las siguientes bases:

Principal: Pista Praga, municipio de Obando, Valle del Cauca

Auxiliares: Ingenio Risaralda, municipio de Balboa (Risaralda)
 Ingenio Río Paila - Castilla, municipio de Zarzal (Valle del Cauca)
 Ingenio San Carlos, municipio de Tuluá (Valle del Cauca)
 Ingenio Pichinchí, municipio de Guacarí (Valle del Cauca)

Zona de operación: Centro y Norte del Valle del Cauca y Risaralda.

El servicio será prestado con la aeronave ALS modelo AA-007.

Una vez evaluado el proyecto, el Grupo recomendó **Aprobar** a la sociedad AERO ALIANZA FABRICACIÓN AVIONES AGRÍCOLAS ALS S.A.S. - AAFAA S.A.S., para constituirse como Empresa de Trabajos Aéreos Especiales de Aviación Agrícola, con aeronave ALS modelo AA-007, con base principal en la Pista Praga, municipio de Obando, teniendo en cuenta: 1) El concepto operacional favorable emitido por la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, en el cual se indica que el proyecto del modelo AA-007, se encuentra en un avance del 71%, 2) El concepto emitido por el Grupo de Estudios Sectoriales.

En cuanto a las pistas auxiliares, se recomienda **NEGAR** la solicitud, teniendo en cuenta las quejas presentadas por los Ingenios San Carlos, Pichinchi, Rio Paila, Mayaguez, y el Señor Fabio Arturo Perilla Naranjo, aduciendo que son los únicos explotadores de estas pistas y que no conocen a la empresa AERO ALIANZA FABRICACIÓN AVIONES AGRÍCOLAS ALS S.A.S. - AAFAA S.A.S. De igual forma, se logró evidenciar que a la fecha no existe ninguna relación comercial ni civil entre los quejosos y la empresa mencionada.

El Presidente del CEPA acogió la anterior recomendación.

2. **HANGAR 29 S.A.S.**, solicita constituirse como Empresa de Trabajos Aéreos especiales, en la modalidad de aerofotogrametría, geología y sismográfica, con base principal en el aeropuerto Enrique Olaya Herrera y zonas de operación ubicadas al norte antioqueño en jurisdicción de los municipios de Valdivia, Yarumal y Toledo, con aeronave BELL 206 L Series.

El servicio será prestado con equipos BELL 206 L Series.

Una vez evaluado el proyecto, el Grupo recomendó **Aprobar** a la sociedad HANGAR 29 S.A.S., en la modalidad de aerofotogrametría, geología y sismográfica, con base principal en el aeropuerto Enrique Olaya Herrera y zonas de operación ubicadas al norte antioqueño en jurisdicción de los municipios de Valdivia, Yarumal y Toledo, con aeronave BELL 206 L Series, teniendo en cuenta: 1) Que la sociedad cumple con todos los requisitos formales de la solicitud, y 2) Cuenta con los conceptos favorables emitidos por la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, así como del Grupo de Estudios Sectoriales, mediante oficios 2018026239 y 2018027122 de 24 y 30 de agosto de 2018.

El Presidente del CEPA acogió la anterior recomendación.

Durante esta solicitud el Presidente del CEPA manifiesta algunas inquietudes sobre las restricciones de operación con helicópteros en Colombia, sobre el particular el Coronel Penent informa, que existe restricción de operación para Bogotá con helicópteros bimotores por el tema de altura, pero indica que hay unas salvedades que se pueden hacer para servicios especiales, como por ejemplo el Patrullero del Aire. En tal sentido, primero se realiza un estudio por parte de la Secretaria de Seguridad Operacional para operar, y se entrega un certificado, y segundo, existe restricción en la operación en aeropuertos internacionales en los cuales se realiza un estudio de afectación operacional como son Cartagena, Bogotá, Cali, entre otros, lo anterior desde el punto de vista de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

Desde el punto de vista de la Secretaria de Seguridad Operacional señalan que desde que no sea Aviación de Estado no tienen injerencia, y en el resto se mira la parte técnica emitiendo un concepto.

C. Temas aplazados

1. CARGOJET AIRWAYS LTD.

En sesión 84 del CEPA de 7 de junio de 2018, se **Aplazó** la decisión de autorizar a la sociedad **CARGOJET AIRWAYS LTD**, para obtener un Permiso de Operación como empresa de Transporte Aéreo Regular Internacional de Carga, con derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire, en la ruta internacional: Hamilton (Canadá) – Atlanta (USA) – Bogotá – Lima (Perú) – Hamilton (Canadá), con dos (2) frecuencias semanales y aeronaves Boeing 767-300, hasta tanto la Autoridad de Aviación Civil de Canadá se pronunciara sobre las comunicaciones enviadas por la autoridad aeronáutica colombiana, relacionadas con los asuntos aerocomerciales.

Así las cosas, efectuada nuevamente una revisión integral de la petición elevada por la empresa CARGOJET, se tiene que la solicitud se enmarca dentro de lo descrito en el instrumento bilateral suscrito entre Colombia y Canadá, y que dá cumplimiento a lo establecido en el numeral 3.6.3.3.2.2 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. De acuerdo a lo anterior, con oficio 1060.001.30 – 2018037932 se le informó a la empresa CARGOJET AIRWAYS LTD. sobre la determinación de **APROBAR** su solicitud para obtener un Permiso de Operación como empresa de transporte aéreo internacional regular de carga, en la ruta Hamilton (Canadá) – Atlanta (USA) – Bogotá – Lima (Perú) – Hamilton (Canadá), con derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire, con dos (2) frecuencias semanales y aeronaves Boeing 767-300.

2. SOLICITUDES PENDIENTES A ARGENTINA

2.1. AEROREPÚBLICA, solicita lo siguiente:

Ruta	Frecuencia Semanal	Derechos de Tráfico	Equipo de Vuelo
Bogotá - Panamá - Buenos Aires	7	Hasta de quinta libertad del aire	Embraer 190, Boeing 737 NG (700-800) y Boeing 737-800 premium.
Solicita además tener la flexibilidad de vincular el tramo de quinta libertad con cualquiera de los restantes puntos que opera desde Colombia a Panamá (Cali y/o Medellín y/o Cartagena y/o Pereira y/o San Andrés isla y/o Barranquilla y/o Bucaramanga.			

El Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales – CEPA, en sesión 84 de 07 de junio de 2018, **Aplazó** la solicitud de Aerorepública, hasta tanto la empresa brindara mayores elementos que permitieran dilucidar de manera precisa el inicio de operaciones, así como el interés de la compañía por operar las rutas entre Colombia y Argentina con derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire, ya que de acuerdo con el instrumento bilateral suscrito entre Colombia y Panamá, no se contemplan los derechos de tráfico de quinta libertad solicitados por la empresa.

Mediante radicado 2018057334 de 23 de julio de 2018, la sociedad "AEROREPUBLICA S.A.", interpuso recurso de reposición dentro del término establecido por la Ley 1437 de 2011 "CPACA",

contra la decisión de Aplazamiento informada con oficio 1060.001.30 – 2018026489 de 18 de junio de 2018, y notificada el 28 del mismo mes y año, el cual se encuentra en trámite de decisión por la Dirección General.

El Presidente del CEPA acogió las anteriores recomendaciones.

2.2. AVIANCA S.A.

Ruta	Frecuencia Semanal	Derechos de Tráfico	Equipo de Vuelo
Bogotá – Buenos Aires y/o Santiago de Chile y/o Sao Paulo (Brasil) y regreso	7	Hasta de quinta libertad	A319, A320, A330, B787
Medellín y/o Cartagena - Buenos Aires y regreso,	7	Hasta de cuarta libertad	A319, A320, A330, B787
Bogotá – Córdoba (Argentina) y regreso	7	Hasta de cuarta libertad	A319

El Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales - CEPA, **Aplazó** la solicitud de Avianca, en sesión 84 de 07 de junio de 2018, hasta tanto se recibiera respuesta a la consulta elevada a la Autoridad Aeronáutica de Argentina.

En tal sentido, teniendo en cuenta que en Sesión 84, se autorizaron 10 frecuencias semanales en la ruta BOG-BUE-BOG, se debe considerar que ya la empresa prestaba servicios regulares en esta ruta con 4 f/s, para un total de 14 f/s.

Así mismo, el instrumento bilateral de Colombia y Argentina, estableció que del total de las 35 frecuencias pactadas, las aerolíneas designadas de ambas Partes podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad del aire, en cualquier punto del cuadro de rutas, hasta siete (7) frecuencias semanales, por lo que las frecuencias solicitadas por Avianca para operar con derechos de tráfico hasta de quinta libertad a Chile y/o Brasil son viables, por estar previstas tanto en el instrumento Colombia-Argentina, como con los dos países ya enunciados y se ejercerán dentro de las frecuencias asignadas en la pasada audiencia pública (10 f/s).

Respecto a las siete (7) frecuencias semanales (disponibles de manera inmediata, siempre y cuando sea para prestar servicios en una ruta diferente a BOG-BUE-BOG), solicitadas en la ruta Medellín y/o Cartagena - Buenos Aires y regreso, se informa que dichas frecuencias fueron autorizadas a otro operador con el propósito de estimular el mercado, toda vez que el interés de la Autoridad Aeronáutica es diversificar el sector aéreo, contando con varias aerolíneas que sirvan los mercados.

Finalmente, sobre las siete (7) frecuencias semanales (disponibles a partir del mes de febrero de 2019) en la ruta Bogotá - Córdoba (Argentina) y regreso, teniendo en cuenta que ya está próximo el plazo para que se encuentren habilitadas estas frecuencias, y los plazos con los que deben contar las empresas para tramitar sus permisos en otros países, el Comité recomienda **APROBAR** esta solicitud, para que la empresa a su **elección** preste los servicios en las rutas Bogotá - Córdoba (Argentina) y regreso o Medellín y/o Cartagena - Buenos Aires y regreso.

El Presidente del CEPA acogió la anterior recomendación.

2.3. AEROVIAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A. - AIRES S.A Y/O LATAM AIRLINES COLOMBIA S.A.

Ruta	Frecuencia Semanal	Derechos de Tráfico	Equipo de Vuelo
Bogotá – Buenos Aires – Bogotá	7	Hasta de cuarta libertad del aire	Airbus A320 y/o Boeing 767-300

El Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales – CEPA, **Aplazó** la solicitud de Aires, hasta tanto se recibiera respuesta a una consulta elevada a la Autoridad Aeronáutica de Argentina en el sentido de una posible flexibilización del instrumento bilateral suscrito entre Colombia y Argentina. Además, es necesario que la empresa brindara mayores elementos que permitan dilucidar de manera precisa el inicio de las operaciones, así como la disponibilidad de las aeronaves necesarias para cumplir con la operación.

Mediante radicado 2018052602 de 06 de julio de 2018, la sociedad “AEROVIAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A. - AIRES S.A Y/O LATAM AIRLINES COLOMBIA S.A”, interpuso Recurso de Reposición dentro del término establecido por la Ley 1437 de 2011 “CPACA”, contra la decisión de Aplazamiento contenida en el comunicado 1060.001.30 - 2018026493 de 18 de junio de 2018, notificada el 21 del mismo mes y año, el cual se encuentra en trámite de decisión por la Dirección General.

Así mismo, la empresa cuenta con los conceptos favorables de las áreas técnicas como el de la Dirección de Estándares de Servicios de Navegación Aérea y Servicios Aeroportuarios mediante correo de 17 de mayo de 2018, de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil con oficio 2018014336 de 17 de mayo de 2018, de la Dirección de Servicios Aeroportuarios con escrito No. 2018016484 de 5 de junio de 2018, del Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo conforme correo electrónico de 30 de mayo de 2018, del Grupo de Planificación Aeroportuaría con oficio 2018014396 de 17 de mayo de 2018 y del Grupo de Asuntos Internacionales en cuanto al instrumento bilateral vigente No. 2018014171 de 24 de mayo de 2018.

El Presidente del CEPA acogió la anterior recomendación.

D. Varios.

RECURSO DE REPOSICION DE AVIANCA:

La empresa Avianca interpuso recurso como tercero interesado contra las siguientes decisiones, las cuales se encuentran en trámite de decisión:

ALIANZA GLANCELOT C.A. - “ALBATROS AIRLINES C.A. Mediante oficio 1060.001.30 - 2018026485 de 18 de junio de 2018, notificado el 21 del mismo mes y año, se **APROBÓ** la solicitud de la sociedad Venezolana “ALBATROS C.A.”, para obtener Permiso de Operación como empresa de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, correo y carga, en la ruta Caracas - Barranquilla - Caracas, con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, con dos (2) frecuencias semanales, el cual se encuentra en trámite de decisión por la Dirección General.

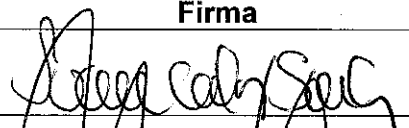
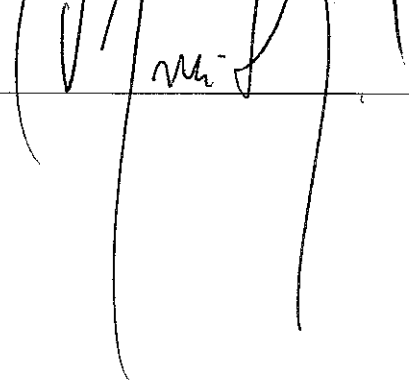
W U.

AEROREPUBLICA S.A. Con escrito 1060.001.30 - 2018026489 de 18 de junio de 2018, notificado por aviso el 29 de junio de 2018, se **APLAZO** la solicitud de la empresa AEROREPUBLICA S.A. para adicionar al permiso de operación la ruta internacional Bogotá - Panamá - Buenos Aires (Argentina) y regreso, con siete (7) frecuencias semanales, derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad del aire, en aeronaves Embraer 190, Boeing 737 NG (700-800) y Boeing 737-800 Premium. Teniendo la flexibilidad de vincular el tramo de quinta libertad con cualquiera de los restantes puntos que opera la aerolínea desde Colombia a Panamá (Cali y/o Medellín y/o Cartagena y/o Pereira y/o San Andrés Islas y/o Barranquilla y/o Bucaramanga), el cual se encuentra en trámite de decisión por la Dirección General.

NOTA: A continuación, se encuentra un capítulo de anexos, en el cual se incluyen las comunicaciones de interés citadas dentro de la presente acta, así como cada uno de los informes emitidos por el Grupo de Servicios Aerocomerciales para el comité evaluador, con sus respectivos conceptos técnicos de soporte.

Firmas:

Para constancia se firma en la Ciudad de Bogotá el día 5 de septiembre de 2018, por el Presidente y Secretario del CEPA.

Nombre completo	Cargo	Firma
JUAN CARLOS SALAZAR GÓMEZ	Presidente CEPA	
OSCAR IMITOLA MADERO	Secretario del CEPA	

4