



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Acta Sesión No. 003

Principio de
Procedencia
4100

Área / Proceso que realiza la reunión:	Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales				
Tema de la reunión:	SESIÓN DEL COMITÉ TECNICO ASESOR DE ASUNTOS AEROCOMERCIALES				
Lugar:	Sala de Juntas Dirección General Presencial con participación virtual de uno de sus integrantes				
Fecha:	02/01/2025	Hora Inicio:	2:30 pm	Hora Final:	3:30 pm
Asistentes:	Ver verificación del quórum				

AGENDA

Orden del Día:

- Verificación de Quórum.
- Deliberación sobre proyecto de ALMA AIR SAS, expuesto en Audiencia Pública el 12 septiembre de 2024.

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Siendo las 2:30 pm del día jueves 2 de enero de 2025 el Director General de la entidad, actuando como presidente del Comité Técnico Asesor de Asuntos Aerocomerciales declaró abierta la sesión. A continuación, pidió al Secretario leer el orden del día lo cual se hizo.

1. Verificación del Quorum

El Secretario del Comité procedió a verificar el quorum con el siguiente resultado:

Asistentes

- | | |
|--------------------------------|--|
| • Sergio París Mendoza | Director General - presidente |
| • Edgar Benjamín Rivera Flórez | Secretario de Autoridad Aeronáutica (E) |
| • Carlos Uriel Barragán | Secretario de Servicios a la Navegación Aérea |
| • Fanny del Socorro Pereira | Secretario de Servicios Aeroportuarios (E) |
| • Juan José López | Dirección de Operaciones de Navegación Aérea - delegado del Secretario de Servicios a la Navegación Aérea. (virtual) |
| • Edgar Benjamín Rivera Flórez | Director de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales – Secretario Comité |

- | | |
|-----------------------------|--|
| • Jorge Quintana Cristancho | Jefe Oficina de Analítica (E) |
| • Sandra Patricia Rangel | Coordinadora Grupo Asuntos Aerocomerciales (A) |
| • Soley Sanjuanero | Coordinador Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos (A) |
| Invitados: | Claudia Patricia Russo Montaña del Grupo de Asuntos Aerocomerciales |

Quedando así establecido que había quórum suficiente para sesionar y decidir.

2. Deliberación sobre el proyecto de ALMA AIR SAS expuesto en Audiencia Pública el 12 de septiembre de 2024.

El Secretario del Comité hizo una breve exposición sobre los antecedentes del caso, señalando que ALMA AIR SAS había presentado su proyecto “para la prestación de servicios no regulares en la modalidad de taxi aéreo (pasajeros, carga y correo) por un lado y por el otro, servicios especiales de ambulancia aérea.” operando aeronaves tipo Cessna Grand Caraván 208, Kodiak 900, Viking DHC-6 Twin Otter, todos en versión anfibia y terrestre; indicando que durante la audiencia pública respectiva el señor Daniel Ortega de la Orbis Legal SAS. intervino oponiéndose a la solicitud en los términos que quedan consignados en la transcripción que se adjunta a la presente Acta. Así mismo indicó que Director General se había declarado impedido frente a este caso, impedimento que debió ser decidido por la Sra. Ministra de Transporte, razón por la cual la reunión del CTAA se hacía en esta fecha.

Así mismo indicó que la entidad, solicitó por conducto de la Oficina Asesora Jurídica un estudio y concepto respecto de la sociedad proponente, el cual fue efectuado por la firma asesora externa Valbuena Abogados, especializada en temas de análisis de competencia y temas de análisis jurídico de sociedades.

Dicho lo anterior, el Presidente del Comité solicitó al Secretario, dar lectura al concepto recibido, a lo cual se procedió.

Acto seguido, la Coordinadora del Grupo de Asuntos Aerocomerciales (A), aclaró respecto de la afirmación hecha por la firma Valbuena Abogados, en cuanto a que:

“no se observa respuesta al requerimiento técnico elevado por el Director de Autoridad de Servicios Aéreos de la entidad del 6 de septiembre de 2024, a través del cual se solicitó la remisión de información relacionada con requisitos de aeronavegabilidad y operaciones.”, que la empresa sí dio cumplimiento, en razón de lo cual la Dirección de Autoridad a los Servicios Aéreos de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, mediante oficio No 2024342020043908 id: 1510479 del 22 de octubre de 2024, de conformidad a los requerimientos hechos por parte de los Grupos de Inspección de Aeronavegabilidad e Inspección de Operaciones, emitió concepto Operacional Favorable

Se transcriben a continuación, aspectos relevantes del concepto, cuyo texto completo obra como anexo de esta acta:

(...)

“2.1.1. Inconsistencias en los estados financieros allegados a la Aeronáutica Civil y los reportados ante la Cámara de Comercio.

Los estados financieros allegados presentan serias inconsistencias de cara a la información reportada ante la Cámara de Comercio de Medellín. Específicamente, en cuanto al capital pagado y los pasivos de Alma Air S.A.S. Mientras que los estados financieros con corte al 31 de diciembre de 2023 señalan que el capital suscrito se encuentra pagado, el certificado de existencia y representación evidencia lo contrario:

Imagen No. 1
Capital social en los estados financieros con corte al 31 de diciembre de 2023 (Skyports Colombia S.A.S. – hoy Alma Air S.A.S.)

SKYPORTS COLOMBIA S.A.S				
NIT. 901.577.672 -4				
Estado de Cambios en el Patrimonio				
Por el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del 2023 y 2022 (Comparativo)				
Cifras en pesos colombianos				
	Capital Social	Excedentes (Pérdidas) Acumuladas		Total patrimonio
		de ejercicios anteriores	del ejercicio	
Saldo a 31 de diciembre de 2022	1.000.000	-	-	1.000.000
Revalorización del patrimonio	-	-	-	-
Constitución de reservas	-	-	-	-
Transferencias a Excedentes acumuladas	-	-	-	-
Distribución de excedentes	-	-	-	-
Excedentes (pérdidas) del ejercicio	-	-	(10.832.239)	(10.832.239)
Saldo a 31 de diciembre de 2023	1.000.000	-	(10.832.239)	(9.832.239)

Imagen No. 2
Capital social en el certificado de existencia y representación legal allegado el 28 de octubre de 2024 (Skyports Colombia S.A.S. – hoy Alma Air S.A.S.).

CAPITAL

		CAPITAL AUTORIZADO
Valor	:	\$200.000.000,00
No. de acciones	:	200.000,00
Valor Nominal	:	\$1.000,00

		CAPITAL SUSCRITO
Valor	:	\$1.000.000,00
No. de acciones	:	1.000,00
Valor Nominal	:	\$1.000,00

Página: 2 de 9

Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha de expedición: 25/10/2024 - 5:18:05 PM



Recibo No.: 0027285365

Valor: \$00

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: XuklhmazbhaBbain

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.certificadoscamara.com y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario, contados a partir de la fecha de su expedición.

		CAPITAL PAGADO
Valor	:	\$0,00
No. de acciones	:	
Valor Nominal	:	

Así mismo, los estados financieros a 31 de diciembre de 2023 refieren a unos pasivos por COP\$56.602.861, en contraste con lo reportado ante la Cámara de Comercio de Medellín al renovar la matrícula en 2024, que refiere a pasivos de COP\$746.096.439 en esa misma fecha de corte; así como unas diferencias en gastos por \$691.231.902 entre ambos reportes. Esas diferencias inciden de manera sustancial los estados de situación financiera, dando lugar a discrepancias entre la utilidad y justifican el rechazo de la petición:

Imagen No. 3

Estados financieros con corte al 31 de diciembre de 2023 (Skyports Colombia S.A.S. – hoy Alma Air S.A.S.)

SKYPORTS COLOMBIA S.A.S
NIT. 901.577.672 -4
Estado de Resultado Integral
Al 31 de diciembre del 2023 - 2022 (Comparativo)
Cifras en pesos colombianos

	Nota	31 de Diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Resultado de periodo			
Ingresos de actividades ordinarias	(8)	125.074.058	-
Resultados de actividades de la operación		125.074.058	-
Gasto de Administración	(9)	134.297.158	-
Resultados de actividades de la operación	-	9.223.100	-
Ingresos no operacionales	(10)	129.185	-
Gastos financieros	(11)	1.738.325	-
Utilidad antes de impuestos	-	10.832.239	-
Resultado del Periodo	-	10.832.239	-
Otro resultado integral		-	-
Resultado integral total del año	-	10.832.239	-

SKYPORTS COLOMBIA S.A.S
NIT. 901.577.672 -4
Estado de Situación Financiera
Al 31 de diciembre del 2023 - 2022 (Comparativo)
Cifras en pesos colombianos

	Nota	31 de Diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Activos			
Efectivo y equivalentes al efectivo	(4)	30.129.660	-
Cuentas por cobrar a socios		1.000.000	1.000.000
Anticipo impuestos y contribuciones		15.640.962	-
Activos corrientes		46.770.622	1.000.000
Activos totales		46.770.622	1.000.000
Pasivos			
Cuentas comerciales por pagar y otras cuentas por pagar	(5)	53.699.861	-
Pasivos por Impuestos corrientes	(6)	2.903.000	-
Pasivos corrientes		56.602.861	-
Pasivos totales		56.602.861	-
Patrimonio			
Capital Social		1.000.000	1.000.000
Excedentes (perdida) del ejercicio	-	10.832.239	-
Patrimonio total	(7) -	9.832.239	1.000.000
TOTAL PASIVO + PATRIMONIO		46.770.622	1.000.000

Imagen No. 4
Estado de resultados reportado a la Cámara de Comercio corte al 31 de diciembre de 2023:

INFORMACIÓN FINANCIERA					
En los términos de la Ley, debe tomarse de los Estados Financieros con corte a 31 de diciembre del año anterior. Expresar las cifras en pesos colombianos.					
ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA			ESTADO DE RESULTADOS		
Activo Corriente	\$	46.770.622,00	Activo Corriente	\$	746.096.439,00
Activo No Corriente	\$	0,00	Activo No Corriente	\$	0,00
Activo Total	\$	46.770.622,00	Activo Total	\$	746.096.439,00
			Patrimonio Neto	\$	-699.325.817,00
			Activo + Patrimonio	\$	46.770.622,00
			Balance Social (*)	\$	0,00
			(*) Solamente si es Entidad sin ánimo de lucro		
			Ingresos Actividad Ordinaria	\$	125.074.058,00
			Otros Ingresos	\$	0,00
			Costo de Ventas	\$	0,00
			Gastos Operacionales	\$	134.297.158,00
			Otros Gastos	\$	691.231.902,00
			Gastos por impuestos	\$	0,00
			Utilidad / Perdida Operacional	\$	-700.325.817,00
			Resultado del Periodo	\$	-700.325.817,00

En suma, se aprecian inconsistencias en la información financiera allegada por la solicitante que motivan el rechazo de la solicitud. Además, estas discrepancias consideramos que motivan una posible compulsión de copias por parte de la Aerocivil a la Fiscalía General de la Nación, a la Superintendencia de Sociedades y a la Junta Central de Contadores por posibles delitos e infracciones administrativas”.

“3. CONSIDERACIONES FORMALES FRENTE A LA SOLICITUD DE PERMISO DE OPERACIÓN

La solicitud presentada por Irelandia y por Alma Air S.A.S., así como sus diversas complementaciones, no está llamada a obtener una respuesta favorable por parte de la Aerocivil, en tanto, no cumplen tampoco con requisitos formales que permitan dar lugar a la concesión de un permiso de operación. A continuación, se detallan los aspectos que motivarían una inadmisión de la petición por falta de requisitos de forma. Estos aspectos, en los términos de los artículos 16 y 17 de la Ley 1437 de 2011, dan lugar a la inadmisión y confieren un mes (1) para subsanar.

3.1. La solicitud de permiso aeronáutico fue presentada por una persona carente de poder. La solicitud elevada por Irelandia fue presentada por el señor Francisco Lalinde sin acreditar el respectivo poder. En efecto, el señor Francisco Lalinde manifestó obrar como apoderado especial de esa sociedad extranjera; sin embargo, nunca aportó poder alguno. La solicitud refiere a un “Anexo A Poder Especial”, pero dicho documento no cuenta con un acto de apoderamiento y se limita a señalar que “el poder especial se encuentra incorporado por la presente referencia en este anexo”. Claramente, esa sola manifestación, sin identificación del poderdante, ni del apoderado y, sobre todo, sin exponer las facultades propias del apoderamiento no constituye un poder. Por tanto, en los términos de los artículos 1505 del Código Civil, 832 y 833 del Código de Comercio, el señor Francisco Lalinde no actuó como apoderado de dicha sociedad y, en consecuencia, su solicitud no vincula a Irelandia Investments Unlimited Company. En otros términos, la solicitud no puede tenerse por presentada por Irelandia Investments Unlimited Company. En adición, el numeral 2 del artículo 16 de la Ley 1437 de 2011 establece que las peticiones deben ir acompañadas de la identificación del apoderado. Aspecto que, claramente, implica acompañar el respectivo poder para acreditar tal calidad, en concordancia con el artículo 837 del Código de Comercio que faculta a acreditar el acto de apoderamiento. No obstante, se reitera, tal anexo es inexistente en la solicitud suscrita por Francisco Lalinde.

Si bien es cierto que el artículo 5, numeral 1, de la Ley 1437 de 2011 exige a los administrados de obrar ante la administración mediante apoderado. De modo que se trata de una hipótesis en que no se requiere de abogado; sin embargo, en el presente caso el señor Francisco Lalinde elevó la solicitud de permiso aeronáutico aduciendo obrar como apoderado y, por tanto, resultaba indispensable que este acreditara tal calidad.

3.2. La solicitud fue presentada por una sociedad extranjera que no acreditó su existencia y representación legal. La solicitud elevada a nombre de Irelandia Investments Unlimited Company no venía acompañada de prueba de la existencia y representación legal de esa sociedad extranjera. En la petición de permiso aeronáutico, Irelandia es presentada como una sociedad constituida bajo las leyes de la República de Irlanda. Sin embargo, tal afirmación carece de soporte alguno. El documento público que acredita la existencia de esa sociedad, con su respectiva apostilla conforme a la Convención de la Haya -de la que son miembros, es indispensable para tener certidumbre sobre la veracidad de esa sociedad y, por tanto, para analizar la viabilidad de concederle un permiso de operación. Este requisito se deriva del numeral 1 del artículo 471 del Código de Comercio, y 58 del Código General del Proceso, y, pese a lo cual, no fue acreditado por la peticionaria.

3.3. Respecto al cambio de solicitante de Irelandia Investments Unlimited Company a Skyports Colombia S.A.S. (hoy "Alma Air S.A.S."). En documento del 10 de junio de 2024, el señor Francisco Lalinde pretendió subsanar la solicitud del permiso aeronáutico. Señaló que el permiso no sería solicitado por Irelandia Investments Unlimited Company, sino por Skyports Colombia S.A.S. Este aspecto resulta del todo particular, pues en ese documento reitera que obra como apoderado de la sociedad irlandesa, pero solicita el permiso en favor de una sociedad colombiana respecto de la cual no manifiesta -ni acredita su calidad de apoderado. Por tanto, en los términos de los artículos 1505 del Código Civil, 832 y 833 del Código de Comercio, y 73 y 74 del Código General del Proceso, el señor Francisco Lalinde no actuó como apoderado de por Skyports Colombia S.A.S.; razón por la cual no estaba facultado para solicitar un permiso de operación en nombre de esa sociedad. De allí que, nuevamente, se trata de una solicitud -o, más propiamente, de su subsanación- que no puede tenerse por presentada por Irelandia Investments Unlimited Company, ni por Skyports Colombia S.A.S. Ahora, si bien el señor Francisco Lalinde podría haber actuado como agente oficioso, refiere que la solicitud se presenta en calidad de futuro accionista de Skyports Colombia S.A.S. Sin embargo, tal situación -además de no encontrarse acreditada en el documento del 10 de junio de 2024- no legitima o faculta a Irelandia Investments Unlimited Company a solicitar un permiso aeronáutico en nombre de otra sociedad. Ciertamente, sin mediar acto de apoderamiento de por medio o autorización legal, una persona no está llamada a obligar a otra u a obtener permisos administrativos -de naturaleza alguna- en nombre de otra sociedad.

3.4. La subsanación presentada en nombre de Skyports Colombia S.A.S fue presentada por una persona carente de poder. El 23 de julio de 2024, el señor Jhon Freddy Luna Murcia radicó un documento alegando obrar en representación de Skyports Colombia S.A.S. No obstante, al analizar los anexos a tal solicitud se aprecia que el poder no fue debidamente conferido, pues carece de presentación personal. Por consiguiente, y conforme a los artículos 1505 del Código Civil, 832 y 833 del Código de Comercio, el señor Jhon Freddy Luna Murcia no actuó como apoderado de Skyports Colombia S.A.S y, en consecuencia, su solicitud no vincula a esa sociedad. Los poderes para actuar ante autoridades administrativas requieren de presentación personal o autenticación ante notario, conforme al artículo 5 del Decreto-Ley 19 de 2012. En gracia de discusión, el poder podría otorgarse mediante mensaje de datos proveniente del correo de notificaciones judiciales de Skyports Colombia S.A.S, tal como lo prevé el artículo 5 de la Ley 2213 de 2022. Sin embargo, el documento aportado como poder en el memorial del 23 de julio de 2024 no cumple con ninguna de estas exigencias. De suerte que, por tercera vez, la solicitud -o, más propiamente, de la segunda subsanación- que no puede tenerse por presentada por Irelandia Investments Unlimited Company, ni por Skyports Colombia S.A.S.

3.5. En cuanto a la carta de intención de inversión. Junto al memorial del 23 de junio de 2024, el señor Jhon Freddy Luna Murcia aportó una carta de intención de inversión en Skyports Colombia S.A.S. Sin perjuicio de los reparos sustanciales frente a dicho documento, no es posible verificar que el mismo sea atribuible a Irelandia Investments Unlimited Company. Nuevamente, la falta de un certificado de existencia y representación legal de esa sociedad extranjera, con la debida apostilla conforme al Convenio de la

Haya, impide tener certidumbre en cuanto a la firma de ese documento. Sin tal exigencia no es posible cerciorarse de que el señor Michael Lynch realmente sea representante legal de esa sociedad extranjera. De hecho, como no aportó copia de su pasaporte, tampoco hay claridad sobre su existencia como persona natural. De modo que, cuando menos desde el punto de vista formal, tal documento no acredita la intención de hacerse accionista o capitalizar Skyports Colombia S.A.S. Debe agregarse que la carta de intención es suscrita por el señor Jhon Freddy Luna Murcia, alegando tener la calidad de representante de Skyports Colombia S.A.S. Circunstancia que, como se vio, no es acertada, puesto que poder carece de las exigencias legales”

Adicionalmente, el Secretario del Comité expresó las conclusiones del análisis efectuado por el Grupo de Asuntos Aerocomerciales de la Dirección de Transporte Aéreo, indicando lo siguiente:

- La respuesta a los requerimientos fue presentada el 10 de junio de 2024, por el señor Francisco Lalinde, quien firma como Apoderado Especial, cuando esa situación no corresponde, toda vez que, verificado en el certificado de existencia y representación legal vigente, quien figura como representante legal principal es el señor Rupert James Stebbings desde el 16 de mayo de 2024.
- Sobre la información del costo hora bloque desagregado para la aeronave Cessna Gran Caraván C208, se evidencia que en el primer año el costo hora bloque es de 4.333 USD, sin embargo, para el segundo año y siguientes este disminuye en un 43% con un valor de 2.465 USD; 2.269 en el tercer año, 2.121 en el cuarto año y 2.116 en el quinto año. Situación que no es clara en el proyecto presentado, ni obedece a la operación en condiciones normales, como tampoco muestra coherencia ni explicación en la información presentada.
- Si bien la empresa, presenta información de horas bloque proyectadas por destino, la misma no indica de dónde se originan, es decir no indica el número de vuelos.
- Así mismo, llama la atención que, la tarifa promedio propuesta y confirmada en la respuesta a los requerimientos efectuados por la Autoridad Aeronáutica el 9 de mayo de 2024, dice:

*“...La tarifa promedio propuesta por US\$1.680 corresponde a la aeronave Cessna Grand Caravan C208 por cada vuelo contratado independiente del número de pasajeros a bordo. **Es importante aclarar que es el costo por segmento de vuelo y no corresponde al ingreso por hora bloque...**”*

(Subraya y negrilla fuera de texto)

Conforme las normas aeronáuticas, la tarifa para el transporte no regular de pasajeros es el precio que se **paga por hora de vuelo**, entre puntos dentro del territorio nacional o entre estos y puntos situados en el extranjero o viceversa, independiente de la cantidad de pasajeros para quienes se contrate el servicio, de acuerdo con la capacidad de la aeronave; **y no por segmento**.

La tarifa es un aspecto esencial para determinar la viabilidad de un proyecto, razón por la cual no fue posible analizar los Estados de resultados, flujo de caja ni Balance General proyectados, los cuales fueron presentados en otro idioma (inglés), por tanto, no es posible determinar si el proyecto tiene viabilidad financiera.

- Verificado al interior de nuestro sistema de información ALDIA, frente a la información presentada en el estudio de ALMA AIR S.A.S., observamos que, tres (3) personas aparecen tanto en este proyecto, como en el permiso de operación que tuvo vigente la empresa Fast Colombia S.A.S., marca Viva Air (se anexa cuadro).

El Presidente del Comité preguntó acerca del estado de las normas encaminadas a facilitar la operación de hidro aeródromos y de aeronaves anfibias ante lo cual el Secretario informó sobre los avances del proyecto de RAC existente y sobre la elaboración de una Circular conjunta de la Aerocivil con la DIMAR y el Grupo de Transporte Fluvial del Ministerio de Transporte, que se encuentra en curso para aquellas operaciones en áreas que no estén autorizadas como aeródromos, tal como lo permite la Ley.

A continuación, el Presidente pidió su concepto a cada uno de los integrantes del Comité con derecho a voz y voto: Secretario de Autoridad Aeronáutica (E), Secretario de Servicios a la Navegación Aérea, Secretario de Servicios Aeroportuarios (E), Dirección de Operaciones de Navegación Aérea – delegado del Secretario de Servicios a la Navegación Aérea y el Director de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales – Secretario Comité; sobre el proyecto presentado por la empresa ALMA AIR SAS, todos los cuales, de forma unánime, se pronunciaron en el sentido de recomendar al Presidente NEGAR la petición teniendo las inconsistencias, documentales, legales, y de aspectos financieros, encontradas, las cuales permiten establecer que el proyecto en esas condiciones no es viable ni conveniente.

Acto seguido, el Presidente solicitó su opinión a los demás integrantes con derecho a voz: Jefe Oficina de Analítica (E), Coordinadora Grupo Asuntos Aerocomerciales (A), y Coordinadora Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos (A); quienes igualmente, se pronunciaron en relación con la existencia e inconsistencias expuestas, indicando que se observa una deficiencia financiera y administrativa en aspectos de la representación legal y poderes que deben existir, indicando que, estos elementos hacen inviable e inconveniente el proyecto presentado por ALMA AIR SAS.

Concluida la deliberación, el Presidente del Comité solicitó continuar con el desarrollo de las normas para hidro aeródromos, teniendo en cuenta que ante esta u otras solicitudes de proyectos, con aeronaves hidro-aviones o anfibias, las mismas serían necesarias.

Observación: La Autoridad Aeronáutica viene trabajando en todo lo necesario para una normativa que permita una infraestructura adecuada de hidro-aeródromos, y en ese sentido se está coordinando con otras autoridades competentes como la Dirección Marítima y Portuaria -DIMAR; con la División de Asuntos Fluviales del Ministerio de Transporte, como autoridades competentes en transporte acuático y prevé coordinar los aspectos ambientales con las Corporaciones Autónomas Regionales, u otras autoridades competentes en la materia. No obstante, se destaca que, de conformidad con la Ley la Autoridad Aeronáutica puede permitir transitoriamente la operación de aeronaves en superficies que no sea aeródromos, en este caso superficies acuáticas. (artículo 1820 del Código de Comercio).

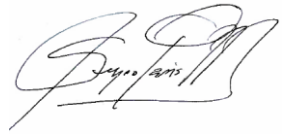
Concepto: En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, el Comité Técnico Asesor de Asuntos Aerocomerciales: **EMITE CONCEPTO DESFAVORABLE** respecto de la solicitud de permiso de operación en la modalidad de transporte aéreo no regular presentada por ALMA AIR S.A.S., debido a la falta de solidez jurídica, administrativa y financiera del proyecto, lo que compromete su conveniencia, viabilidad y sostenibilidad en el tiempo, recomendando **NEGAR** lo solicitado y compulsar copias a la Junta Central de Contadores y a la Superintendencia de Sociedades sobre las inconsistencias contables presentados por la empresa ALMA AIR S.A.S.,

Decisión: El Presidente del CTAA acogió el anterior concepto y en tal sentido, decide **NEGAR** lo solicitado por la empresa ALMA AIR SAS., y ordena y compulsar copias a la Junta Central de Contadores y a la Superintendencia de Sociedades sobre las inconsistencias contables presentados por la empresa ALMA AIR S.A.S.

Nota: De conformidad con lo previsto en el Manual de Trámites – Servicios Aéreos Comerciales, Sección 6(d), en concordancia con el Código del Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, CPACA, Arts 74 y siguientes, contra la decisión procederá el recurso gubernativo de reposición, en los términos de Ley.

Firmas:

Para constancia se firma en Bogotá D.C., el 2 de enero de 2025, por el Presidente y el Secretario del Comité Técnico Asesor de Asuntos Aerocomerciales.

Nombre completo	Cargo	Firma
SERGIO PARIS MENDOZA	Presidente del CTAA	
EDGAR BENJAMÍN RIVERA FLÓREZ	Secretario de Autoridad Aeronáutica (E) Secretario del CTAA	