



Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Acta No. 84

Principio de
Procedencia
1060.001

Área / Proceso que realiza la reunión:	Oficina de Transporte Aéreo- Grupo de Servicios Aerocomerciales				
Tema de la reunión:	SESIÓN 84 DEL COMITÉ EVALUADOR DE PROYECTOS AEROCOMERCIALES – CEPA				
Lugar:	Sala de Juntas Dirección General				
Fecha:	07/06/2018	Hora Inicio:	4:00 p.m.	Hora Final:	6:00 p.m.
Asistentes:	Ver listado de participantes y/o asistentes				

1. AGENDA

Orden del Día:

- A. Verificación de quórum
- B. Temas Sesión 84
- C. Temas aplazados

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 |
| • Nelson Becerra | Director de Estándares de Vuelo (E) - Delegado Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil |
| • Gral. Juan Carlos Ramirez | Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil Ad Hoc para Avianca |
| • Cr. Arnaud Penent D'Izarn | Director de Servicios a la Navegación Aérea - Delegado del Secretario de Sistemas Operaciones |

Invitados de la Oficina de Transporte Aéreo: Diana Yolanda Pardo - Coordinadora del Grupo de Servicios Aerocomerciales, Manuel Francisco Ruiz - Profesional Grupo de Servicios Aerocomerciales y María Isabel Rojas- Profesional Grupo de Asuntos Internacionales

0.11

B. Temas Sesión 84

Antes de iniciar con el orden del día de la sesión 84, el Secretario del CEPA contextualizó al Presidente sobre el desarrollo de la Audiencia Pública llevada a cabo el día 31 de mayo de 2018, resaltando los temas de mayor interés en la misma, especialmente las solicitudes de rutas hacia Argentina en referencia a la reciente actualización del instrumento bilaterales con ese país. Paso seguido se continuó con la lectura de cada uno de los proyectos presentados en la sesión, para la toma de la decisión respectiva:

1. **TURKISH AIRLINES INC. - SUCURSAL COLOMBIA** (Anexo 1), solicita prestar el servicio de Transporte Aéreo Regular Internacional de carga, en la siguiente ruta:

Ruta	Frecuencias semanales	Derechos de Tráfico
Estambul (Turquía) y/o Zaragoza (España) y/o Nueva York (Estados Unidos) y/o Ciudad de México (México) - Bogotá (Colombia) y/o Aguadilla (Puerto Rico) y/o Maastricht (Países Bajos) - Estambul (Turquía).	Una (1)	Tercera, Cuarta y Quinta Libertad del Aire
• Pudiendo omitir cualquier punto o puntos en la ruta. • Los puntos en los cuales se ejercerán los derechos de tráfico de quinta libertad del aire estarán sujetos a lo determinado entre las autoridades aeronáuticas de Colombia y Turquía		

El servicio será prestado con aeronaves Boeing 777F.

Una vez evaluado el estudio presentado por la empresa para esta autorización, se observa que la sociedad cumple con los requisitos formales exigidos por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y la solicitud se ajusta al Acuerdo bilateral suscrito el 18 de noviembre de 2011, aprobado por Ley 1689 de 2013, de Servicios Aéreos entre Colombia y Turquía, que prevé para las aerolíneas designadas por Turquía, la posibilidad de operar servicios aéreos en ambas direcciones, con puntos intermedios y más allá y sin límite de frecuencias en los servicios exclusivos de carga.

En esta solicitud, el Secretario del CEPA informa al Presidente que durante la revisión de la documentación se observó que la Autoridad Aeronáutica de Turquía mediante comunicación DGCA 68754916-724.01.03 [KOLOMBIYA] - 1350 de 18 de enero de 2018, solicitó actualizar el instrumento bilateral ya que puntos solicitados como intermedios y más allá no estaban incluidos en el mismo. Por esta razón, luego de consultar y analizar comentarios remitidos por los operadores aéreos de carga nacionales y las estadísticas de operaciones a los destinos solicitados, se consideró procedente otorgar los puntos *New York, Zaragoza y Maastricht* y proteger los puntos *Ciudad de México, Aguadilla y Madrid*. La actualización del instrumento bilateral se materializó por intercambio de comunicaciones el 17 de abril de 2018.

Se recibieron conceptos de la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, mediante oficio No. 2018014328 de 17 de mayo de 2018, de la Dirección de Servicios Aeroportuarios con oficio 2018016484 de 05 de junio de 2018, del Grupo de Planeación de Franjas Horarias a través de correo electrónico de 29 de mayo de 2018 y del Grupo de Asuntos Internacionales y de Política Aerocomercial con

oficio de fecha 17 de abril de 2018, adicionalmente se recibió comunicación de la Autoridad Aeronáutica Turca cuya referencia es DGCA 68754916-724.01.03(KOLOMBIYA)-1350 de 18 de enero de 2018, conceptos que se encuentran incluidos dentro del (Anexo 1) del acta.

Por lo anterior, los miembros CEPA recomendaron **APROBAR** la solicitud en los términos aquí descritos.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

2. CARGOJET AIRWAYS LTD. (Anexo 2), solicita obtener el Permiso de Operación como empresa de Transporte Aéreo Regular Internacional de Carga, con derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire, la siguiente ruta internacional:

- Hamilton (Canadá) – Atlanta (USA) – Bogotá – Lima (Perú) – Hamilton (Canadá), Dos (2) frecuencias semanales.

El servicio será prestado con aeronaves Boeing 767-300.

El Secretario del CEPA informa que la empresa ha venido operando a través de la figura de vuelos chárter desde junio de 2016. Igualmente, informa al Comité sobre las gestiones que se han realizado para actualizar el instrumento bilateral con Canadá sin obtener respuesta hasta el momento.

Se recibieron conceptos de la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil SSOAC con oficio No. 2018014324 de 17 de mayo de 2018, de la Dirección de Servicios Aeroportuarios mediante radicado No. 2018016484 de 05 de junio de 2018, del Grupo de Asuntos Internacionales y de Política Aerocomercial con oficio de fecha 17 de abril de 2018, del Grupo de Planeación de Franjas Horarias mediante correo electrónico de 29 de mayo de 2018 y del Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo se recibió correo electrónico de 30 de mayo de 2018, conceptos que se encuentran contenidos en el (Anexo 2) de la presente acta.

Después de escuchar a los miembros del CEPA y en aras de continuar con la actualización de la política aérea internacional del país, se recomendó **APLAZAR** la solicitud del permiso de operación como empresa de Transporte Aéreo Regular Internacional de Carga, hasta tanto la Autoridad de Aviación Civil de Canadá no se pronuncie sobre la flexibilización del bilateral.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

3. ALIANZA GLANCELOT, C.A / ALBATROS AIRLINES C.A (Anexo 3), solicita se le autorice 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 servicio será prestado con equipos Boeing 737-500 y Embraer 120.

El Secretario del CEPA informal al Presidente lo acontecido en la Audiencia Pública, en la cual los representantes de la empresa no realizaron presentación alguna. También hace referencia a la intervención de la empresa AVIANCA en cuanto a esta solicitud, la cual manifiesta que, aunque está de acuerdo con la entrada de nuevos operadores llama la atención sobre el incremento de las solicitudes de las empresas venezolanas teniendo en cuenta la desventaja competitiva de los operadores colombianos en ese mercado como lo han plasmado las comunicaciones de las aerolíneas Avianca (Anexo 4) y AeroRepública (Anexo 5) radicadas en esta Entidad en mayo de 2016, lo que más tarde llevó a AVIANCA a suspender sus operaciones en este país en julio de 2017.

Actualmente Avianca solicita a la Aerocivil retomar los contactos con el INAC (Instituto Nacional de Aviación Civil) de Venezuela, para coordinar la visita de la comisión técnica de seguridad operacional y de la aviación civil al aeropuerto de Maiquetía en Caracas.

En cuanto a la solicitud presentada por la empresa ALIANZA GLANCELOT C.A. Y/O ALBATROS AIRLINES C.A., se observa que la sociedad cumple con los requisitos formales exigidos por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, además la petición se ajusta al Acuerdo de Transporte Aéreo suscrito el 8 de mayo de 1991 entre Colombia y Venezuela, que establece entre otros asuntos, que las líneas aéreas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico hasta de quinta libertad del aire, sin limitación de frecuencia, con libertad de equipo y de capacidad. Así las cosas, en principio desde lo consagrado en el instrumento aplicable, dicha solicitud se ajusta al marco bilateral vigente entre los dos países, dejando en consideración la situación actual de los operadores colombianos. En este punto, se le presenta al Presidente del CEPA un informe de la evolución de las solicitudes de empresas venezolanas en el Comité para su conocimiento y actualización.

Así mismo, se recibieron conceptos de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil mediante oficio No. 2018014370 de 17 de mayo de 2018 de la Dirección de Servicios Aeroportuarios con la comunicación No. 2018016484 de 05 de junio de 2018, Grupo de Asuntos Internacionales y de Política Aero comercial con oficio 2018004285 de 30 de mayo de 2018 y del Grupo de Planeación de Franjas Horarias con el correo electrónico de 30 de mayo 2018, además el Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S., operador aeroportuario del Ernesto Cortissoz de Barranquilla, indica que cuenta con la infraestructura física y técnica tanto en el lado aire, como en el lado tierra, la disponibilidad y los recursos para facilitar la operación con el oficio No. 000831 de 24 de mayo de 2018, comunicaciones que se encuentran incluidas en el (Anexo 3) del acta.

Por lo anterior, los miembros del CEPA recomiendan **APROBAR** la solicitud del permiso de operación como empresa de transporte aéreo regular internacional de pasajeros.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

En el marco de esta solicitud, el Presidente instruye a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y a la Oficina de Transporte para que se coordine con la INAC de Venezuela los temas pendientes.

4. CNV VOLAR S.A.S. (Anexo 6), solicita se le autorice constituirse como empresa de Transporte Aéreo no Regular - Aerotaxi, con Base Principal en el Aeropuerto Olaya Herrera de Medellín.

El servicio será prestado con aeronaves Robinson 22 y Robinson R44 y Robinson R66.

El Secretario del CEPA informa al Presidente sobre la intervención en audiencia pública del concesionario aeroportuario Air Plan, en referencia a la necesidad de coordinar con los operadores los espacios para este tipo de proyectos. En esta línea, el Secretario explica que se ha incorporado como insumo para el análisis de las solicitudes en audiencia pública, los conceptos de recursos disponibles emitidos por los operadores aeroportuarios; requisito que será incorporado de manera oficial en el nuevo procedimiento de audiencia pública.

En cuanto a la presente solicitud, como resultado del estudio y análisis de los aspectos formales de la misma, disposiciones legales, aspectos administrativos, financieros y en general sobre los aspectos de capital, mercado y tarifas, la Oficina de Transporte Aéreo evidencia que la empresa CNV VOLAR S.A.S., dio cumplimiento con lo exigido en el numeral 3.6.3.2.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, para aplicar al trámite destinado a la obtención de un Permiso de Operación como Empresa de Transporte Aéreo No Regular – AEROTAXI, en consecuencia emitió concepto Favorable.

Igualmente, se indica que las aeronaves propuestas con las que pretende prestar el servicio son suficientes para operar bajo la modalidad solicitada, en virtud del numeral 3.6.3.3.1.7. de los RAC.

Adicionalmente, el proyecto cuenta con concepto favorable por parte del Grupo de Estudios Sectoriales, el cual fue otorgado como resultado de la respuesta a los requerimientos realizados a la empresa en relación

con los requisitos contenidos en los literales d), g), h) i) y k) del numeral 3.6.3.2.5., aportado mediante correo electrónico de 29 de mayo de 2018, así mismo, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil con el oficio 2018014360 de 17 de mayo de 2018 conceptuó favorablemente para que se le autorice a la presente sociedad constituirse en la modalidad solicitada, además se recibieron conceptos de la Dirección de Servicios Aeroportuarios con la comunicación No. 2018016484 de 05 de mayo de 2018 y del Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo se recibió correo electrónico de 30 de mayo de 2018, todos estos contenidos en el anexo (Anexo 6) de la presente acta.

El Presidente del CEPA consulta sobre la restricción operacional del aeropuerto Enrique Olaya Herrera de Medellín, el cual se observa como base principal en esta solicitud. La Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil manifiesta que los equipos a utilizar cuentan con concepto favorable y son actualmente operados por la sociedad SARPA S.A.S – marca mixta volar.

Por lo anterior, los miembros del CEPA recomiendan **APROBAR** la solicitud de la empresa **CNV VOLAR S.A.S.**

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

5. FLYSAFE S.A.S. (Anexo 7), solicita constituirse como Empresa de Transporte Aéreo No Regular de Pasajeros (Aerotaxi), con base principal en el aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta.

El servicio será prestado con equipos PIPER PA-34-200T Y BEECHCRAF BARON 58P.

En cuanto a esta solicitud, el Grupo estudios Sectoriales conceptuó que el proyecto en lo que se refiere al aspecto financiero, se considera que el proyecto es viable financieramente conforme a lo requerido en el RAC3.

La sociedad FLYSAFE S.A.S., dio cumplimiento con lo exigido en los numerales 3.6.3.2.5; 3.6.3.2.6 y 3.6.3.3.1.6.2 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, para la solicitud de obtención de un Permiso de Operación como Empresa de Transporte Aéreo No Regular – (Aerotaxi), y cuenta con los conceptos emitidos por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil conceptuó favorablemente para que se le autorice a la presente sociedad constituirse en la modalidad solicitada con el oficio No. 2018014330 de 17 de mayo de 2018, del Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo se recibió correo electrónico de 30 de mayo de 2018 y del Grupo de Estudios Sectoriales, mediante comunicación de 30 de mayo de 2018, comunicaciones que se encuentran incluidas (Anexo 7) del acta.

Por lo anterior, los miembros del CEPA recomiendan **APROBAR** la solicitud de la empresa.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

6. REGIONAL EXPRESS AMERICAS S.A.S. (Anexo 8), solicita se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo comercial secundario, con base principal en la ciudad de Bogotá y bases auxiliares en: Cali, El Yopal, Florencia, Ibagué, Manizales, Popayán, y Tumaco:

RUTAS	Frecuencias semanales
Bogotá - El Yopal – Bogotá	10
Bogotá - Florencia – Bogotá	10
Bogotá - Ibagué – Bogotá	24
Bogotá - Manizales – Bogotá	19
Bogotá - Popayán – Bogotá	8
Bogotá - Villavicencio – Bogotá	5
Cali - Tumaco – Cali	3

El servicio será prestado con aeronaves ATR 72 Series.

Revisada y evaluada la documentación presentada por la empresa REGIONAL EXPRESS AMERICAS S.A.S se evidencia que la sociedad cumple con los requisitos formales exigidos por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, teniendo en cuenta lo siguiente:

- Los lineamientos de política para el acceso al mercado de las rutas nacionales, consignada en la Sesión 61 del 21 de diciembre de 2012, en cuanto a que se liberan los cupos de operadores máximos permitidos para las rutas nacionales, de manera que haya libertad de acceso en el número de aerolíneas que puedan prestar el servicio en las rutas del mercado doméstico de Colombia.
- Que los estados financieros proyectados por la empresa demuestran utilidad operacional y neta, sin evidenciar causales de disolución arrojando un estudio estable y sostenible financieramente.
- Que la sociedad cuenta con el músculo financiero de Avianca Holdings.
"Avianca Holdings es un consorcio creado en febrero de 2010 por Synergy Group (propietario de Avianca) y Kingsland Holding Limited (propietario de Taca), donde la aerolínea colombiana es la mayor accionista con el 70% y la aerolínea salvadoreña con un 30%. La sede del grupo empresarial se encuentra ubicada en Panamá"
- El concepto emitido por el Grupo de Planeación de Franjas Horarias que indica: 1) Respecto a aquellas rutas que tienen como origen o destino la ciudad de Bogotá: "...basados en que la operación se iniciará a partir de la temporada INVIERNO 2018 (28/Oct./2018 - 30/Mar./2019), y la misma aún no se ha terminado de planificar, corresponderá a la empresa a través del proceso del envío de la mensajería SSIM reservar los slots que más se encuentren cercanos a su intención de operación descrita en el estudio...". 2) En cuanto a los horarios propuestos en la ruta Cali - Tumaco - Cali "...la aerolínea deberá asegurar con el explotador aeroportuario la disposición de los recursos para la atención de la aeronave con base en las franjas donde no existan niveles de sobredemanda, puesto que el Grupo de Franjas Horarias no ejerce control directo de capacidad de recursos en el aeropuerto de CLO por su nivel de congestión, debiendo entonces la aerolínea mediar con el explotador aeroportuario la franja horaria para la atención de las operaciones y que no afecte la capacidad del aeropuerto. Adicionalmente, es importante reiterarle a la empresa que debe surtir también el envío de la mensajería SSIM, pese que este aeropuerto sea diferente a NIVEL 3, pues la información de los itinerarios de su operación debe estar registrada en SCORE por razón de las funciones de control que ejerce la Autoridad Aeronáutica sobre la cobertura de rutas y frecuencias ofrecidas a los diferentes puntos de Colombia".
- Los conceptos favorables emitidos por la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, con los oficios No. 2018014364 de 17 de mayo de 2018 y 2018016835 de 6 de junio de 2018, el Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo envió correo electrónico de 30 de mayo de 2018, el Grupo de Planes Maestros Aeroportuarios con el oficio No. 2018015963 de 30 de mayo de 2018, Grupo de Estudios Sectoriales remitió correo electrónico de 24 de mayo 2018 y el Grupo de Planeación de Franjas Horarias con el correo electrónico de 27 de mayo de 2018, conceptos que se encuentran contenidos en el (Anexo 8) de la presente acta.

Por lo anterior, los miembros del CEPA recomiendan **APROBAR** la solicitud de prestación de un servicio de transporte aéreo comercial secundario.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

7. AEROREPÚBLICA S.A. sigla COPA COLOMBIA S.A. Y/O WINGO (Anexo 9), solicita se le autorice adicionar al permiso de operación un nuevo servicio de transporte aéreo internacional de pasajeros, correo y carga, en la siguiente ruta:

- Bogotá – Panamá - Buenos Aires (Argentina) y regreso con siete (7) frecuencias semanales, con derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad del aire**.

** Solicita además tener la flexibilidad de vincular el tramo de quinta libertad con cualquiera de los restantes puntos que operan 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 servicio será prestado con aeronaves Embraer 190, Boeing 737 NG (700-800) y Boeing 737-800 premium.

El Secretario del CEPA realiza un recuento al Presidente de las presentaciones de las empresas que solicitan rutas haciendo uso del instrumento bilateral con Argentina. En el caso particular de esta solicitud, menciona lo expuesto por el representante de la empresa en cuanto a la vigencia del acuerdo CLAC (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil) y la consideración de los tiempos para iniciar la operación teniendo en cuenta que la aerolínea debe realizar los trámites aeronáuticos y societarios antes la autoridad de aviación civil de Argentina.

Revisado el estudio presentado por Aerorepública a consideración del CEPA, para la adición de nuevas rutas internacionales, se observa que la sociedad cumple con los requisitos formales de la solicitud, establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia conforme con lo dispuesto en el numeral 3.6.3.3.2.1., en concordancia con el numeral 3.6.3.4.2. Se cuentan con los conceptos favorables de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil con el oficio No. 2018014368 de 17 de mayo de 2018, del Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo mediante correo electrónico de 30 de mayo de 2018, del Grupo de Asuntos Internacionales y de Política Aerocomercial con oficio No. 2018014171 de 24 de mayo de 2018, del Grupo de Planeación de Franjas Horarias con el correo electrónico 30 de mayo 2018, del Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo mediante el correo electrónico de 30 de mayo de 2018 y la Dirección de Servicios Aeroportuarios con el oficio 2018016484 de 05 de junio de 2018, todos estos se encuentran contenidos en el anexo (Anexo 9) del acta.

Respecto al concepto del Grupo de Asuntos Internacionales, este presenta una síntesis de los instrumentos bilaterales vigentes con Panamá y la operación de Aerorepública hacia Argentina vía Panamá, señalando que:

“• Para el caso de AEROREPÚBLICA:

“Bilateral Colombia - Panamá:

*“Las relaciones aerocomerciales entre los dos países se rigen por los Memorandos de Entendimiento suscritos el 26 de julio de 2012 y el 06 de diciembre de 2013, los cuales prevén, entre otros, que: “... las líneas aéreas designadas por Colombia podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad del aire a cualquier punto o puntos en Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, además de puntos en Ecuador, que podrán ser ejercidas por aerolíneas colombianas hasta un máximo total de **56** frecuencias semanales ..”.*

“Así las cosas, los derechos de quinta libertad solicitados por Copa Colombia entre Panamá y Argentina, no se encuentran previstos dentro del instrumento bilateral aplicable”.

“Por lo anterior, la empresa Aerorepública fundamentó su petición en el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC, suscrito por Colombia el 28 de julio de 2011, el cual prevé, entre otros aspectos, derechos irrestrictos de quinta libertad en la Región Latinoamericana. Sin embargo y no obstante que Colombia haya firmado este Acuerdo y haya notificado sus respectivas reservas frente al contenido del mismo, a la fecha Colombia no lo ha ratificado ni se ha adherido al mismo, conforme lo indican los Artículo 38 y 39 de este Convenio. En consecuencia, al no haber avanzado en estos pasos, para Colombia este Acuerdo Multilateral aún no ha entrado en vigor en los términos del artículo 40 del mencionado Convenio.

"Por lo expuesto anteriormente, los derechos de quinta libertad solicitados por Aerorepública no se enmarcan dentro del instrumento bilateral vigente entre Colombia y Panamá y por lo tanto no es viable su petición.

Por lo anterior, el CEPA recomendó **APLAZAR** la solicitud de las frecuencias solicitadas por la empresa. Es necesario que la empresa brinde mayores elementos que permitan dilucidar de manera precisa el inicio de las operaciones, así como el interés de la compañía por operar las rutas entre Colombia y Argentina con derechos de tráfico de terceras y cuartas libertades del aire, ya que actualmente de acuerdo con el instrumento bilateral suscrito entre Colombia y Panamá no se contemplan los derechos de quinta libertad solicitados por la empresa.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

8. AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. – AVIANCA S.A. (Anexo 10), solicita adicionar al permiso de operación como empresa de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, correo y carga, las siguientes rutas:

Ruta	Frecuencia Semanal	Derechos de Tráfico	Equipo de Vuelo
Bogotá – Buenos Aires y/o Santiago de Chile y/o Sao Paulo (Brasil) y regreso	17*	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

*De las 17 frecuencias solicitadas, siete (7) con derechos de quinta libertad del aire hacia Chile y/o Brasil.

** Las frecuencias asignadas corresponden a las siete (7) frecuencias que podrán ser explotadas a partir del 22 de febrero de 2019.

En este punto, el Secretario del CEPA informa al Presidente de la intervención de la Delegada de la empresa Avianca en cuanto a la solicitud de Aerorepública mencionando la necesidad de garantizar la conectividad directa entre los territorios y adoptar decisiones que se rijan por los principios de necesidad. Manifiesta igualmente que dicha solicitud estaría incrementando la conexión entre Colombia y Panamá, la cual se encuentra atendido por un total de 228 frecuencias semanales según comunicación enviada a la Autoridad el día 6 de junio (Anexo 11) ampliando la conexión entre el mercado panameño y argentino a través de los derechos de quinta libertad.

En cuanto a la actual solicitud, revisada la documentación presentada por la empresa Aerovías del Continente Americano S.A., AVIANCA S.A., se observa que la sociedad cumple con los requisitos formales exigidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y la solicitud se ajusta al marco bilateral aplicable entre Colombia, Argentina, Chile y Brasil. Adicionalmente, se cuentan con los conceptos favorables de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil con los oficios 2018014371 y 2018014372 de 17 de mayo de 2018, de la Dirección de Servicios Aeroportuarios mediante la comunicación No. 2018016484 de 5 de junio de 2018, del Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo mediante correo electrónico de 30 de mayo de 2018, del Grupo de Asuntos Internacionales y de Política Aerocomercial con oficio No. 2018014171 de 24 de mayo de 2018, del Grupo de Planeación de Franjas Horarias con el correo electrónico 21 de mayo 2018 y los pronunciamientos de los concesionarios aeroportuarios SACSA del aeropuerto

Rafael Núñez de Cartagena y AIRPLAN del aeropuerto José María Córdova de Rionegro, comunicaciones que se encuentran contenidas en el (Anexo 10) de la presente acta.

En este punto, el Secretario informa sobre la intervención en audiencia pública del concesionario Airplan, el cual manifiesta la necesidad de tener en cuenta para la asignación de frecuencias dos factores: la conectividad directa entre los países y la necesidad de conectar regiones distintas a las ciudades capitales.

Igualmente, se informan sobre las gestiones adelantadas ante la Autoridad Aeronáutica de Argentina para una posible flexibilización del instrumento bilateral suscrito entre Colombia y Argentina y el cual rige las relaciones aerocomerciales de los países, en vista de la cantidad de solicitudes de frecuencias.

Teniendo en cuenta los anteriores aspectos, los miembros del CEPA recomienda **APROBAR** diez (10) frecuencias semanales Bogotá (BOG) – Buenos Aires (EZE) y regreso con derechos de tráfico de terceras y cuartas libertades del aire.

Igualmente, **APLAZAR** la solicitud de las siete (7) frecuencias en la ruta Bogotá (BOG) – Buenos Aires (EZE) y/o Santiago de Chile (SCL) y/o Sao Paulo (GRU) y regreso con derechos de tráfico de quintas libertades, las siete (7) frecuencias semanales en la ruta Medellín (MDE) y/o Cartagena (CTG) - Buenos Aires (EZE) y regreso y las siete (7) frecuencias semanales en la ruta Bogotá (BOG) – Córdoba (COR) y regreso, hasta tanto no se reciba respuesta a la consulta elevada a la Autoridad Aeronáutica de Argentina.

El Presidente del CEPA **acogió** las anteriores recomendaciones.

9. AEROVIAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A, sigla: AIRES S.A Y/O LATAM AIRLINES COLOMBIA S.A Y/O LATAM AIRLINES COLOMBIA Y/O LAN COLOMBIA AIRLINES S.A Y/O LAN COLOMBIA AIRLINES (Anexo 12), solicita adicionar al permiso de operación un nuevo servicio internacional de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga en la ruta:

- Bogotá – Buenos Aires – Bogotá, con siete (7) frecuencias semanales con derechos de tráfico de hasta cuarta Libertad del aire.

El servicio será prestado con equipos Airbus A320 y/o Boeing 767-300.

Revisada y evaluada la documentación presentada por la empresa LATAM AIRLINES COLOMBIA S.A para que se le autorice adicionar a su permiso de operación la ruta Bogotá – Buenos Aires - Bogotá se observa que la sociedad cumple con los requisitos formales exigidos por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Se debe tener en cuenta que dentro de la flota actual de aeronaves la empresa no tiene registradas aeronaves marca Boeing 767-300 para la operación de dicha ruta tal como lo señala en su solicitud por lo tanto debe realizar la gestión para adicionarlo a su permiso de operación. Se cuentan con los conceptos favorables de las áreas técnicas como el de la Dirección de Estandares 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 mediante el oficio 2018014336 de 17 de mayo de 2018 de la Dirección de Servicios Aeroportuarios mediante la comunicación No. 2018016484 de 5 de junio de 2018, del Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo mediante correo electrónico de 30 de mayo de 2018, del Grupo de Planificación Aeroportuaría con el oficio No. 2018014396 de 17 de mayo de 2018 y del concepto del Grupo de Asuntos Internacionales en cuanto al instrumento bilateral vigente No. 2018014171 de 24 de mayo de 2018. En este punto, el Secretario hace referencia general al hecho que no se recibieron pronunciamientos por parte de OPAIN, concesionario aeroportuario del aeropuerto El dorado sobre las solicitudes que involucran operación dicha terminal, comunicaciones que se incluyen en el (Anexo 12) del acta.

Teniendo en cuenta lo mencionado, los miembros del CEPA recomiendan **APLAZAR** la solicitud de las siete (7) frecuencias en la ruta Bogotá (BOG) – Buenos Aires (EZE), hasta tanto no se reciba 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 brinde 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.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

C. Temas aplazados de sesiones anteriores

1. AEROLOGISTICA CHARTER S.A.S. (Anexo 13), solicita se le autorice constituirse como empresa de transporte aéreo no regular-aerotaxi, con base principal en el Aeropuerto La Vanguardia de Villavicencio y Base Auxiliar en el aeropuerto Javier Noreña Valencia, en la Macarena, para prestar el servicio con aeronaves Cessna 182P y Piper PA-31.

En sesión 83 del CEPA de 30 de noviembre de 2017, el Comité recomendó Aplazar la decisión hasta que la empresa cumpla con los todos los requisitos formales de la solicitud, de tipo de mercado y se evidencie que la empresa estaría en condiciones financieras para que se le autorice la constitución como empresa de transporte aéreo no regular-aerotaxi.

La Oficina de Transporte Aéreo evidencia que la empresa AEROLOGISTICA CHARTER SAS, efectuó la radicación de las correcciones del proyecto que subsanan las observaciones realizadas en el CEPA Sesión 83 relativas al estudio del mercado y al análisis financiero del mismo y da cumplimiento con lo exigido en el numeral 3.6.3.2.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, para aplicar al trámite destinado a la obtención de un Permiso de Operación como Empresa de Transporte Aéreo No Regular – AEROTAXI.

Las aeronaves propuestas con las que pretende prestar el servicio son suficientes para operar bajo la modalidad solicitada.

Se recibieron conceptos de la de la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, mediante oficio No. 2017030964 de 10 de noviembre de 2017, de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea el día 21 de noviembre de 2017, del Grupo de Planeación de Franjas Horarias el día 21 de noviembre de 2017, del Grupo de Planes Maestros Aeroportuarios con el oficio No. 2017032874 de 29 de noviembre de 2017, de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de 21 de noviembre de 2017 y del Grupo de Estudios Sectoriales mediante correo electrónico de 26 de abril de 2018, conceptos que se encuentran incluidos dentro del (Anexo 13) del acta.

Por lo anterior y al haber subsanado lo pendiente, los miembros del CEPA recomiendan **APROBAR** la solicitud de la empresa.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

2. RUTAS AEREAS DE VENEZUELA S.A. – RAVSA

En sesión 75 de 10 de diciembre de 2015, la empresa solicita prestar servicio transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo en las rutas Maracaibo – Medellín y Maracaibo – Cartagena.

La decisión fue **APLAZADA** hasta tanto se normalice la aplicación del instrumento bilateral vigente con Venezuela y se superen las restricciones cambiarias que no les permiten a las aerolíneas colombianas competir en igualdad de condiciones en ese mercado, afectando el principio de reciprocidad.

En sesión 83 de 30 de noviembre de 2017, se decide requerir a la empresa para que actualice el proyecto.

Mediante correo electrónico la empresa solicita una prórroga de 30 días para el envío de la información solicitada, es así como el 24 de enero de 2018 la empresa ratifica su interés para continuar con el proyecto, sin embargo, la empresa desea cambiar la ruta Maracaibo – Cartagena y regreso, por Caracas – Medellín

y regreso, por lo que Grupo de Servicios Aerocomerciales el día 8 de marzo a través correo electrónico solicita a la empresa que confirme las rutas a operar, y mediante comunicación de 4 de abril la empresa solicita se reactive el trámite de solicitud inicialmente presentada, sin que a la fecha la empresa haya enviado el proyecto actualizado.

Por lo anterior y al no haber remitido la información, los miembros del CEPA recomiendan **NEGAR** la solicitud de la empresa.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

3. TRANSCARGA INTL AIRWAYS C.A.

En sesión 75 de 10 de diciembre de 2015, la empresa solicita prestar servicio transporte aéreo internacional de carga en unas rutas entre Venezuela y Colombia, pasando por unos puntos en Panamá, Ecuador y Perú, decisión que fue **APLAZADA** por las mismas razones de la empresa RAVSA. De acuerdo con lo decidido en la sesión 83 del CEPA, se requiere a la empresa para que actualice su proyecto.

La empresa solicita prórroga y solicita se aclare si se requiere una nueva designación por parte de la autoridad venezolana, por lo que el día 20 de diciembre la Coordinadora del GSA, dio respuesta a la solicitud aprobando el plazo solicitado y aclarando que, de acuerdo con el concepto emitido por el GAIPA, la empresa no debía solicitar una nueva designación, siempre y cuando fuera a operar la misma ruta. Sin embargo, a la fecha no ha enviado el proyecto actualizado.

Por lo anterior y al no haber remitido la información, los miembros del CEPA recomiendan **NEGAR** la solicitud de la empresa.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

4. CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONÁUTICAS Y SERVICIOS AÉREOS S.A. - CONVIASA

En sesión 81 el GEPA decidió **APLAZAR** la solicitud de la empresa hasta tanto el grupo no evalúe en un comité extraordinario los resultados de la reunión bilateral prevista entre las autoridades aeronáuticas de Colombia y Venezuela programada para el 14 de junio de 2017, es así que en el CEPA 83 de 30 de noviembre de 2017 el CEPA decidió mantener aplazada la decisión y requerir a la empresa sobre el interés de los mismos en reactivar sus operaciones. De acuerdo con el oficio remitido por la **CONVIASA** de 27 de diciembre de 2017, manifiestan su intención de reanudar las operaciones entre Caracas y Bogotá y reactivar la solicitud de operación entre Caracas y Medellín, por lo que el Jefe de la OTA, mediante oficio de fecha 15 de febrero de 2018, les informa que al no haber pasado un año de la suspensión de la operación, podrán reiniciarla dando cumplimiento a lo establecido en los reglamentos aeronáuticos, y lo correspondiente a la ruta entre Caracas y Medellín, se les informará el nuevo procedimiento para la adición de dicha ruta.

A la fecha la empresa no ha solicitado asignación de SLOTS, ni registro de itinerarios.

Por lo anterior, los miembros del CEPA recomiendan **NEGAR** la solicitud de la empresa.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

5. AIRVAS PUBLICIDAD AÉREA S.A.S., en Sesión 75 del 10 de diciembre de 2015 se Aplazó la decisión de autorizar a la sociedad AIRVAS PUBLICIDAD AÉREA S.A.S. como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la modalidad de Publicidad Aérea y transporte de pasajeros para fines turísticos, con Base Principal en Guaymaral, servicio que será prestado con Globos Modelo IRVB, hasta tanto la empresa cumpla con los requerimientos técnicos efectuados por la Secretaría de Seguridad Aérea, toda vez que de acuerdo con lo informado por esa dependencia la documentación presentada por la sociedad AIRVAS PUBLICIDAD AÉREA S.A.S. no es suficiente respecto a la capacidad técnica para mantenimiento y

entrenamiento del personal de pilotos, así como tampoco especifica cómo se dará cumplimiento a lo establecido en los RAC, numerales 4.25.3.6 y 4.25.3.8.

A la fecha la empresa no ha dado cumplimiento a lo solicitado, por lo que los miembros del CEPA recomiendan **NEGAR** la solicitud de la empresa.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

6. PROVIDENCIA CONNECTION S.A.S, en Sesión 82 del 04 de septiembre de 2017, se aplazó la decisión de la sociedad PROVIDENCIA CONNECTION S.A.S para constituirse como empresa de transporte aéreo Comercial Secundaria con Base Principal en el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera de Medellín y Base Auxiliar en el Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla en San Andrés, con el equipo Embraer 120 ER y Embraer 145 Family, para operar las siguientes rutas:

Ruta Internacional:

San Andrés - San José (Costa Rica) y regreso con dos (2) Frecuencias semanales, con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire.

Rutas Nacionales:

Frecuencias Semanales

Enrique Olaya Herrera – Providencia y regreso	2
Enrique Olaya Herrera - Quibdó y regreso	14
Enrique Olaya Herrera - Montería y regreso	14
Enrique Olaya Herrera - Apartadó y regreso	14
San Andrés - Providencia y regreso	21

Como Servicios Pioneros:

San Andrés - Apartadó y regreso	1
San Andrés - Montería y regreso	2
San Andrés - Quibdó y regreso	2
Providencia - Cartagena y regreso	2
Providencia - Barranquilla y regreso	2

Por una parte, en relación con la solicitud de la empresa, el Secretario informó a los miembros del GEPA lo siguiente:

- **Ruta Internacional:** San Andrés - San José (Costa Rica) y regreso con dos (2) Frecuencias semanales, con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire se ajusta al marco bilateral aplicable entre los dos países y por lo tanto desde el punto de vista de lo previsto en el instrumento Aerocomercial es procedente aprobarla.
- **Rutas Nacionales:** Mediante comunicación 1062.019-2017028532 de fecha 08 de agosto de 2017, se hicieron varios requerimientos y también se informó a la sociedad Providencia Connection que la ruta propuesta, **Enrique Olaya Herrera - Providencia y regreso**, no se encuentra incluida en la Resolución 02867 del 01 de agosto de 1997, "Por la cual se efectúan unas modificaciones al régimen de operaciones aéreas en el Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín", por lo que no se tendría en cuenta para surtir el procedimiento de audiencia pública.
- **Como Servicios Pioneros:** En cuanto a las rutas donde se solicitaron servicios pioneros, a la luz del numeral 3.6.3.4.3.9.1, de los RAC que señala: "No se dará aplicación al régimen especial de servicios pioneros, a solicitudes de empresas de transporte aéreo regular de pasajeros, que no cuentan con un Permiso de Operación vigente, aun cuando se encuentren adelantando el trámite para su obtención". Por lo tanto, no procede la solicitud de dichas rutas como servicio pionero.

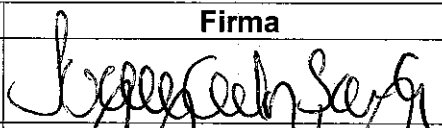
Se recomienda que la decisión sea **NEGAR** la solicitud, ya que la empresa no ha cumplido con los todos los requisitos formales de la solicitud, de tipo técnico y financiero para la constitución como empresa de Transporte Aéreo Comercial Secundario.

El Presidente del CEPA **acogió** la anterior recomendación.

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 15 del mes de junio 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	