

La publicación en la página Web de la Aeronáutica Civil del Acta del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, GEPA, no supe la notificación personal que debe surtirse a los interesados en las decisiones contempladas en dicha Acta.



**GRUPO EVALUADOR DE PROYECTOS AEROCOMERCIALES
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL**

SESION 59 DE JUNIO DE 2012

Fecha Audiencia: Junio 13 de 2012
 Fecha Sesión: Junio 26 de 2012
 Hora: 09:30 a 10:30 A.M.
 Lugar: Dirección General

MIEMBROS DEL GRUPO

Dr. Santiago Castro Gómez	Director General, Aeronáutica Civil
Adriana Sanclemente Alzate	Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Cr (r) Germán R. García Acevedo	Secretario Seguridad Aérea
Sr. Joy Caballero - Controlador	Delegado del Director de Servicios a la Navegación Aérea (E).

INVITADOS:

Tatiana Orjuela Vega	Delegado del Ministerio de Transporte
Claudia Esguerra Barragán	Jefe Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
Leonor Cristina Reyes Acevedo	Jefe Grupo Servicios Aerocomerciales
Edgar Rivera Florez	Jefe Grupo Normas Aeronáuticas

TEMAS DE AUDIENCIA

1. TAME LINEA AEREA DEL ECUADOR, solicita se le autorice prestar un servicio regular internacional de pasajeros, correo y carga, con derechos hasta de 3ª, 4ª y 5ª libertad del Aire, en equipos Embraer 190, Embraer 170, Airbus 320 y Airbus 319, en la ruta QUITO-BOGOTA-CARACAS y regreso, con siete (7) frecuencias semanales.

Una vez evaluada la petición y teniendo en cuenta que la Decisión 582 de 2004 de la Comunidad Andina de Naciones y el instrumento bilateral vigente entre Colombia y Ecuador contempla la operación propuesta, el Grupo recomendó **aprobar** la solicitud.

Así mismo se debe indicar a los interesados que la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de fecha mayo 21 de 2012, para la asignación de los números de vuelo estos deberán ser acordados con el Sistema de Control de Tránsito Aéreo a fin de evitar posibles incidentes debido a similitudes en la identificación con otros vuelos.

Adicionalmente, la compañía TAME deberá contar con el respectivo SLOT aeroportuario suministrado por el concesionario OPAIN en la ciudad de Bogotá, el cual tiene que ser concordante con las horas de utilización del sistema de espacio aéreo, pistas y calles de rodaje, a la vez tendrá que realizar las coordinaciones con los entes aeroportuarios a fin de

Handwritten signatures and initials.



evitar inconvenientes referentes a salas de embarque, posiciones de parqueo, utilización de bandas de equipajes y procedimientos para reabastecimiento de combustible.

El Director General de la Aerocivil como Presidente del Grupo acogió la anterior recomendación.

2. AEROPACIFIC CARGA S.A.S, solicita se le autorice prestar un servicio de Transporte Aéreo Regular de Carga, con Base Principal en el Aeropuerto Eldorado de Bogotá, con equipo BOEING 727 Series en las siguientes rutas :

- Bogotá-Pereira-Bogotá
- Bogotá-Bucaramanga-Bogotá
- Bogotá-Rionegro-Bogotá
- Bogotá-Cali-Bogotá
- Bogotá-Leticia-Bogotá
- Bogotá-San Andrés-Bogotá
- Bogotá-Barranquilla-Bogotá
- Bogotá-Cartagena-Bogotá

Una vez evaluada la petición y teniendo en cuenta: **1)** La política general de estimular los servicios exclusivos de carga, necesarios para el desarrollo del país, **2)** Que el proyecto presentado se ajusta a lo establecido en los numerales 3.6.3.2.5 y 3.6.3.3.1.9 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, el Grupo recomendó **aprobar** la solicitud, advirtiendo a los interesados que la base solicitada en el aeropuerto de Bogotá, queda condicionada a la asignación de espacios por parte del Concesionario del aeropuerto Eldorado, OPAIN.

Así mismo se debe indicar a los interesados que conforme al concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea del 2 de junio de 2012, la compañía deberá observar y cumplir la restricción en los horarios de operación de acuerdo a lo descrito en la Circular de información Aeronáutica AIC A17/12 del 17 de Mayo de 2012, (esto debido a la operación con equipo no considerado de etapa cuatro (4) B727), y lo descrito en la AIP COLOMBIA Sección En Ruta 1.9 Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) para la solicitud del respectivo SLOT Operacional, y adicionalmente la operación de la compañía sea efectuada de acuerdo a los siguientes horarios:

- NO SE AUTORIZA LA SALIDA DE SKBO Entre las 10:30 UTC y las 14:00 UTC, Entre las 19:30 UTC y las 21:30 UTC.
- NO SE AUTORIZA LA LLEGADA A SKBO Entre las 12:30 UTC y las 13:30 UTC, Entre las 22:00 UTC y las 03:00 UTC.

Handwritten initials and marks:
 H B
 m



El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió la anterior recomendación.

3. ISATECH CORPORATION S.A.S., solicita constituirse como empresa de Trabajos Aéreos Especiales para prestar servicios en aerofotografía, tecnofotogrametría y similares, con Base Principal de Operaciones en el Aeropuerto de Guaymaral y Base Auxiliar en el Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín. El servicio será prestado con equipo CESSNA Modelo TURBO 182 SKYLANE.

Evaluada la solicitud, y teniendo en cuenta que el proyecto presentado no se ajustó a lo establecido en los numerales 3.6.3.2.5 y 3.6.3.3.3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, y adicionalmente analizado el mismo como unidad de negocios no presenta información financiera suficiente para analizar la viabilidad económica, el Grupo recomendó negar la petición.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió la anterior recomendación.

4. SOLAIR S.A.S., solicita se adicione al permiso de operación de Transporte público aéreo no regular "AEROTAXI", la Modalidad de Trabajos Aéreos Especiales para prestar servicios en Aviación Agrícola, con Base Principal pista Las Águilas, situada en el municipio de Yumbo (Valle) y Sub-base en la pista Santa Rosalía en el Departamento del Vichada. El servicio será prestado con equipos Piper PA 18, Piper PA-25, Cessna C-188, Air Tractor AT-402 y Air Tractor AT-502.

Evaluada la solicitud, y teniendo en cuenta que el proyecto presentado se ajusta a lo establecido en los numerales 3.6.3.2.5 y 3.6.3.3.3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, el Grupo recomendó aprobar la petición de adicionar al permiso de operación de Aerotaxi, la nueva modalidad de Trabajos Aéreos para prestar servicios en Aviación Agrícola.

En todo caso deberán cumplir con los requerimientos técnicos (certificándose en la modalidad de aviación agrícola cumpliendo lo establecido en la Parte Cuarta capítulos II, VII y XXI de los RAC), operacionales y administrativos para el trámite de esta adición. Así mismo se debe advertir al interesado que: **1)** Deberá tener el equipo apropiado para desarrollar el objeto social de cada una de las modalidades que tenga en forma independiente, es decir contar con el equipo necesario para la modalidad de aerotaxi y el necesario para la modalidad que se pretende adicionar, **2)** El equipo de vuelo autorizado será únicamente para modalidad de aviación agrícola y **3)** Conforme al concepto de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de fecha 12 de junio de 2012, se hace la **salvedad** que para las operaciones en aeropuertos NO CONTROLADOS y/o pistas de fumigación en las cuales no se preste servicio de Control de Tránsito Aéreo y Extinción de Incendios (SEI) por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil, será



responsabilidad del operador el asumir los riesgos y consecuencias que dicha operación implica.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió la anterior recomendación.

5. AEROVIAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL AIRES S.A. Y/O LAN COLOMBIA AIRLINES S.A. Y/O LAN COLOMBIA AIRLINES, solicita se le autorice prestar un servicio de Transporte Aéreo Regular Internacional de Pasajeros Correo y Carga, con derechos de 3ª y 4ª libertad del aire así:

<u>Ruta</u>	<u>Frec.sem</u>	<u>Equipo</u>
Bogotá – Sao Paulo y regreso	2	Airbus A320 y/o Boeing 767-300 y/o Boeing 737-700
Bogotá – Madrid y regreso	6	Airbus A330 ; Boeing 767-300

Una vez evaluada la petición para el caso de la ruta **Bogotá – Sao Paulo y regreso**, y teniendo en cuenta que de conformidad con el instrumento bilateral vigente suscrito entre Colombia y Brasil existen solamente dos (2) frecuencias disponibles y para acceder a las mismas confluye el interés de tres operadores, el Grupo recomendó **Aprobar una (1) frecuencia semanal**.

Respecto a la ruta **Bogotá – Madrid y regreso**, y teniendo en cuenta que de conformidad con el instrumento bilateral vigente suscrito entre Colombia y España existen solamente ocho (8) frecuencias disponibles y para acceder a las mismas confluye el interés de dos operadores, el Grupo recomendó **Aprobar cuatro (4) frecuencias semanales**, procurando un reparto equitativo de las frecuencias disponibles.

Así mismo se debe indicar a la representante legal de Aires, que conforme al concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de fecha 12 de junio de 2012, en el sentido que de acuerdo a la complejidad y saturación del sistema de espacio aéreo (lado aire), sistema de pista (lado tierra) del aeropuerto Internacional Eldorado, la operación de los trayectos Sao Paulo-Bogotá en equipos Boeing 767-300 y/o Boeing 737-700, y Madrid-Bogotá con equipos A330 y Boeing 767-300, debe realizarse con hora de llegada al aeropuerto Eldorado posterior a las 22:00 HL (03:00 UTC). Para la asignación de los números de vuelo estos deberán ser acordados con el Sistema de Control de Tránsito Aéreo a fin de evitar posibles incidentes debido a similitudes en la identificación con otros vuelos.

Así mismo la empresa Aires S.A., deberá cumplir con el procedimiento de asignación de SLOT OPERACIONAL para el Aeropuerto Eldorado establecido en la AIP COLOMBIA en la **sección EN RUTA 1.9 Organización de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)**. Adicionalmente deberá contar con el respectivo SLOT aeroportuario del aeropuerto El

lh
mz
B



Dorado, el cual debe ser concordante con las horas de utilización del sistema de espacio aéreo, pistas y calles de rodaje, a la vez tendrá que realizar las coordinaciones con los entes aeroportuarios esto a fin de evitar inconvenientes referentes a salas de embarque, posiciones de parqueo, utilización de bandas de equipajes y procedimientos para reabastecimiento de combustible.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.

6. AEROREPUBLICA S.A., operando bajo la marca COPA AIRLINES COLOMBIA, solicita se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, correo y carga, con aeronaves Boeing 737-700/800, en las siguientes rutas y frecuencias:

Cartagena - Toronto (Canadá) y regreso, 7 frecuencias semanales, con derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire.

Bogotá - Sao Paulo (Brasil) y regreso, 4 frecuencias semanales, con derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire.

Una vez evaluada cada petición se tiene lo siguiente :

Cartagena - Toronto (Canadá) y regreso: Teniendo en cuenta que el instrumento bilateral vigente suscrito entre Canadá y Colombia contempla la operación propuesta, el Grupo recomendó Aprobar este servicio. Es de precisar que de estas frecuencias, tres están disponibles de manera inmediata, y las otras cuatro deben sujetarse a la condición prevista en el instrumento bilateral, es decir 2 frecuencias semanales adicionales al inicio de la temporada de verano IATA 2013 y 2 frecuencias semanales adicionales, al inicio de la temporada de verano IATA 2014.

Bogotá - Sao Paulo (Brasil) y regreso: Teniendo en cuenta que conforme al instrumento bilateral vigente suscrito entre Brasil y Colombia, existe solo disponibilidad de dos (2) frecuencias y para acceder a las mismas confluye el interés de tres operadores, y las mismas fueron otorgadas a otros dos operadores, el Grupo recomendó Negar a Aerorepública las frecuencias solicitadas.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.

7. AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA S.A., solicita se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros correo y carga así:

Handwritten initials and a signature mark.



RUTAS	EQUIPO DE VUELO PROPUESTO	FRECUENCIAS SEMANALES	DERECHOS DE TRAFICO
Rutas Nacionales			
Barranquilla-San Andrés-Barranquilla	A-318/319/320	1	
Bucaramanga-Medellín-Bucaramanga	A-318/319/320	7	
Medellín-Montería-Medellín	A-318/319/320	7	
Medellín-Leticia-Medellín	A-318/319/320	1	
Bogotá-Leticia-Bogotá	A-318/319/320	2	
Bucaramanga-Cartagena-Bucaramanga	A-318/319/320	7	
Medellín-Pereira-Medellín	A-318/319/320	7	
Cali-Leticia- Cali	A-318/319/320	1	
Cali- Barranquilla –Cali	A-318/319/320	7	
Cali –Bucaramanga – Cali	A-318/319/320	7	
Cali – Santa Marta –Cali	A-318/319/320	7	
Cali –Cartagena – Cali	A-318/319/320	7	
Rutas Internacionales	A-330	7	3 y 4 libertad
Bogotá – Londres-Bogotá			
Bogotá – Brasilia- Bogotá	A-319	3	3 y 4 libertad
Bogotá - Frankfurt – Bogotá	A-330	7	3 y 4 libertad
Medellín-Panamá-Medellín	A318/319/320	2	3 y 4 libertad
Bucaramanga-Panamá-Bucaramanga	A318/319/320	2	3 y 4 libertad
San Andres –Panamá-San Andres	A318/319/320	1	3 y 4 libertad
Pereira-Panamá- Pereira	A318/319/320	2	3 y 4 libertad
Cali-Panamá-Cali	A318/319/320	2	3 y 4 libertad
Bogotá-San Juan – Bogotá	A319	4	3 y 4 libertad
Adición de Frecuencias			
Bogotá- Barcelona-Bogotá	A330	3	3 y 4 libertad
Bogotá –Rio Janeiro-Bogotá	A319	1	3 y 4 libertad
Bogotá- Madrid – Bogotá	A330	4	3 y 4 libertad
Bogotá y/o Medellín-Madrid y regreso	A330	1	3 y 4 libertad

Una vez evaluada cada servicio solicitado, se tiene:

En cuanto a los servicios nacionales, el Grupo recomendó **aprobar** las rutas Cali-Cartagena-Cali (no puede acceder al carácter de pionero porque la empresa Fast inició el servicio el 1 de junio), Cali-Barranquilla-Cali (pionero), Cali-Bucaramanga-Cali (pionero), Cali-Santa Marta-Cali (no puede acceder al carácter de pionero porque Fast está autorizado); Cali-Leticia-Cali (pionero), Barranquilla-San Andrés-Barranquilla, Medellín-Montería-Medellín (no puede acceder al carácter de pionero porque el mercado Medellín-Montería se encuentra servido por tres operadores); Bogotá-Leticia-Bogotá, Bucaramanga-Cartagena-Bucaramanga, Medellín-Leticia-Medellín (no puede acceder al carácter de pionero, teniendo en cuenta que Fast se encuentra autorizada en esta ruta). Todo lo anterior, considerando que estos servicios se enmarcan dentro de los criterios de política de acceso a los mercados nacionales.

De otra parte el Grupo recomendó **negar** los siguientes servicios:

lh
m
E



- Bucaramanga-Medellín-Bucaramanga y Medellín-Pereira-Medellín, dado que conforme a los criterios de la política aerocomercial para el acceso a los mercados nacionales, estas rutas cuentan con tres (3) operadores, y de acuerdo con las cifras de mercado se registran para el año 2011 menos de 100.000 pasajeros en cada una de ellas.
- Así mismo, el Grupo ilustró sobre las consideraciones para **negar** la aplicación al régimen de servicio pionero a las siguientes rutas, sobre las cuales el Grupo recomendó su aprobación sin este carácter, por cuanto el alcance del Numeral 3.6.3.4.3.9.1 sobre el Régimen Especial de Servicios Pioneros, se aplicará **“si durante un (1) año de operación efectiva”** una empresa es la prestadora del servicio, caso en el cual la Autoridad Aeronáutica se abstendrá de autorizar la operación de un competidor, situación en la que no se encuentra Avianca, así las cosas se analizan cada una de las rutas solicitadas así :

Respecto de las rutas Cali-Cartagena-Cali y Cali-Santa Marta-Cali, a la empresa Avianca se le concedió un permiso provisional en mayo 3 de 2012, mientras se surtía el procedimiento de Audiencia Pública, teniendo en cuenta que no existía operador regular de las mismas y se trataba de atender una necesidad del servicio de transporte aéreo a esas regiones. Sin embargo, esta situación no le da el carácter de servicio pionero establecido en la normatividad aeronáutica (numeral 3.6.3.4.3.9.1 de los RAC) por cuanto la misma prevé que si “...existen autorizaciones otorgadas a otras aerolíneas, estas se respetarán en los términos y condiciones inicialmente concedidos” y la empresa Fast Colombia SAS se encuentra prestando este servicio en la ruta Cali-Cartagena y regreso de conformidad con el permiso provisional que le fue otorgado, y en la ruta Cali-Santa Marta y regreso, está la misma aerolínea autorizada, no obstante aún no ha iniciado la operación efectiva, para lo cual cuenta con un término que vence el 2 de febrero de 2013:

- En cuanto a la ruta Medellín-Leticia-Medellín, sobre la cual el Grupo recomendó su aprobación, no es viable dar aplicación al régimen de servicio pionero, por cuanto de acuerdo a lo previsto en el numeral 3.6.3.4.3.9.1 de los RAC debe respetarse la aprobación otorgada a la empresa Fast Colombia, la cual puede iniciar el servicio dentro de los términos concedidos. En este punto, el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales considero necesario referirse a la autorización concedida a la empresa Fast Colombia, en cuanto a la aplicación del Régimen Especial de Servicio Pionero, recordando que la norma prevé que la Autoridad Aeronáutica se abstendrá de autorizar la operación de un competidor, durante el primer año de operación efectiva

14
 2



del mismo por parte de una empresa, y en este caso procede la aprobación de la ruta solicitada por Avianca por cuanto la empresa Fast Colombia no ha iniciado la operación de la misma. Sin embargo, ninguna de las dos empresas tendrá el carácter de Pionera.

- En relación con la ruta Medellín-Montería-Medellín, sobre la cual el Grupo recomendó su aprobación, no es viable dar aplicación al régimen de servicio pionero, teniendo en cuenta que esta ruta está siendo servida por otros operadores, que si bien prestan el servicio desde y hacia el aeropuerto Enrique Olaya Herrera, se tiene en cuenta que el mercado de Medellín es atendido desde éste y el aeropuerto de Rionegro.

Respecto las rutas sobre las cuales se solicita dar aplicación al Régimen Especial de Servicios Pioneros, el Grupo recomendó comunicar a la empresa que es viable dar aplicación a la protección que contempla dicho régimen para las siguientes rutas, recordando que este se podrá conceder durante el primer año de operación efectiva del servicio, así: Cali-Barranquilla-Cali, Cali-Bucaramanga-Cali, Cali-Leticia-Cali .

Sobre los servicios y frecuencias adicionales internacionales y teniendo en cuenta que en los instrumentos bilaterales vigentes entre Colombia-Alemania, Colombia-Reino Unido, Colombia-Panamá y Colombia-Estados Unidos, el Grupo recomendó **aprobar** lo siguiente:

Rutas Internacionales

- Bogotá-Londres-Bogotá, 7 frecuencias semanales, con equipo Airbus A-330
- Bogotá-Frankfurt-Bogotá, 7 frecuencias semanales, con equipo Airbus A-330
- Medellín-Panamá-Medellín, 2 frecuencias semanales, con equipo Airbus A318, A319 y A320.
- Bucaramanga-Panamá-Bucaramanga, 2 frecuencias semanales, con equipo Airbus A318, A319 y A320.
- San Andrés-Panamá-San Andrés, 1 frecuencia semanal, con equipo Airbus A318, A319 y A320.
- Pereira-Panamá-Pereira, 2 frecuencias semanales, con equipo Airbus A318, A319 y A320.
- Cali-Panamá-Cali, 2 frecuencias semanales, con equipo Airbus A318, A319 y A320.
- Bogotá-San Juan-Bogotá, 4 frecuencias semanales, con equipo Airbus A319

Frecuencias adicionales internacionales

Adición de Frecuencias			
Bogotá- Barcelona-Bogotá	A330	3	3 y 4 libertad
Bogotá -Rio Janeiro-Bogotá	A319	1	3 y 4 libertad
Bogotá- Madrid - Bogotá	A330	4	3 y 4 libertad

Handwritten signatures and initials.



Bogotá y/o Medellín-Madrid y regreso	A330	1	3 y 4 libertad
--------------------------------------	------	---	----------------

Una vez evaluada la petición para el caso de la ruta **Bogotá - Rio de Janeiro y regreso**, y teniendo en cuenta que de conformidad con el instrumento bilateral vigente suscrito entre Colombia y Brasil existen solamente dos (2) frecuencias disponibles y para acceder a las mismas confluye el interés de tres operadores, el Grupo recomendó **Aprobar una (1) frecuencia semanal**.

Respecto a la rutas desde Colombia a España, y teniendo en cuenta que de conformidad con el instrumento bilateral vigente suscrito entre Colombia y España existen solamente ocho (8) frecuencias disponibles y para acceder a las mismas confluye el interés de dos operadores, el Grupo recomendó **Aprobar cuatro (4) frecuencias semanales**, procurando un reparto equitativo de las frecuencias disponibles, así: Tres (3) frecuencias semanales en la ruta Bogotá - Barcelona y regreso y una (1) frecuencia semanal en la ruta Bogotá y/o Medellín-Madrid y regreso.

Así mismo recomendó **Negar** las frecuencias restantes a España (Bogotá-Madrid y regreso con 4 frecuencias semanales) y Brasil (Bogotá-Brasilia y regreso con 3 frecuencias semanales, con equipo Airbus A319), por cuanto no existe capacidad.

Así mismo se debe indicar a la representante legal de Avianca, que conforme a los conceptos emitidos por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea mediante memorandos de fecha marzo 27, junio 12 de 2012, y memo 4100-109-2012019080 de junio 13 de 2012, respecto a los horarios propuestos para algunas rutas, se debe tener en cuenta lo siguiente:

- Bogotá-Leticia-Bogotá y Cali-Leticia-Cali, con los equipos AIRBUS 318/319/320 **no conceptuó favorablemente** la solicitud de utilización del sistema de espacio aéreo (lado aire), pistas y calles de rodaje (lado tierra), debido a que el aeropuerto Vásquez Cobo que sirve a la Ciudad de Leticia no cuenta con la infraestructura necesaria para cumplir en las horas propuestas de salida y llegada.
- Los números de vuelo en las siguientes rutas deben corresponder a lo siguiente: Cali-Barranquilla vuelo AVA9782 y Barranquilla-Cali vuelo AVA9783; Cali-Cartagena vuelo AVA9762, y Cartagena-Cali vuelo AVA 9763; Cali-Bucaramanga vuelo AVA9970 y Bucaramanga-Cali vuelo AV 9971, Cali-Santa Marta vuelo AVA9972 y Santa Marta-Cali AVA 9973.

Sobre las demás rutas nacionales aprobadas, y para la utilización del sistema de espacio aéreo (lado aire), pistas y calles de rodaje (lado tierra), la asignación de los números de vuelo deberán ser acordados con el Sistema de Control de Tránsito Aéreo a fin de evitar posibles incidentes debido a similitudes en la identificación con otros vuelos.



- Bogotá-Londres-Bogotá, Bogotá-Frankfurt-Bogotá y Bogotá-Barcelona-Bogotá (en equipos Airbus A330) y el trayecto San Juan-Bogotá (en equipo Airbus A 319) **no conceptuó favorablemente** la solicitud de utilización del sistema de espacio aéreo (lado aire), pistas y calles de rodaje (lado tierra) debido a que las horas propuestas de llegada y salida del Aeropuerto Internacional Eldorado se encuentran saturadas para los casos de los vuelos desde y hacia Londres y Frankfurt, y para la ruta San Juan-Bogotá para la hora propuesta de llegada.
- En cuanto a las rutas Bucaramanga-Panamá-Bucaramanga, Pereira-Panamá-Pereira, **no conceptuó favorablemente**, dado que las horas propuestas de salida y llegada no coinciden con el horario de prestación de los servicios de Tránsito Aéreo en los aeropuertos Palonegro que sirve a la ciudad de Bucaramanga, y Matecaña que sirve la ciudad de Pereira.

Respecto a las demás rutas internacionales, y para la utilización del sistema de espacio aéreo (lado aire), pistas y calles de rodaje (lado tierra), la asignación de los números de vuelo deberán ser acordados con el Sistema de Control de Tránsito Aéreo a fin de evitar posibles incidentes debido a similitudes en la identificación con otros vuelos.

Igualmente la compañía Avianca S.A., deberá cumplir con el procedimiento de asignación de SLOT OPERACIONAL para el Aeropuerto Eldorado establecido en la AIP COLOMBIA en la sección EN RUTA 1.9 Organización de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM). Adicionalmente para la utilización del sistema de espacio aéreo (lado aire), pistas y calles de rodaje (lado tierra) de los aeropuertos de Barranquilla, San Andrés, Bucaramanga, Rionegro, Montería, Cartagena, Pereira, y Bogotá, la compañía AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. "AVIANCA" deberá contar con los respectivos SLOT's aeroportuarios suministrados por los concesionarios, y realizar las pertinentes coordinaciones esto a fin de evitar inconvenientes referentes a salas de embarque, posiciones de parqueo, utilización de bandas de equipajes y procedimientos para reabastecimiento de combustible.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.

8. EMPRESA AÉREA DE SERVICIOS Y FACILITACIÓN LOGÍSTICA INTEGRAL - EASYFLY S.A., solicita se le autorice prestar un servicio público de transporte aéreo regular internacional y nacional de pasajeros, carga y correo, así:

<u>Ruta Internacional</u>	<u>Frecuencias semanales</u>	<u>Equipo propuesto</u>	<u>Derechos de Tráfico</u>
Barranquilla-Aruba-Barranquilla	4	Jet Stream 41 JS41	3ª y 4ª Libertad del aire

Handwritten notes: "lh", "ce", "42", and a signature.



Nacional

Barranquilla-Valledupar- 4 Jet Stream 41 JS41
Barranquilla

Una vez evaluada cada servicio solicitado, se tiene:

En cuanto a las ruta Barranquilla-Valledupar-Barranquilla, el Grupo recomendó **aprobar** la petición, considerando que este servicio se enmarca dentro de los criterios de política de acceso a los mercados nacionales.

Respecto al servicio internacional Barranquilla-Aruba-Barranquilla, el Grupo recomendó **aprobarla**, teniendo en cuenta que éste se enmarca en el instrumentos bilateral vigente entre Colombia-Aruba.

Así mismo se debe indicar al representante legal de Easyfly, lo indicado en el concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de fecha 21 de mayo de 2012, respecto a los horarios propuestos para la ruta Barranquilla-Valledupar-Barranquilla, en el sentido que para la asignación de los números de vuelo estos deberán ser acordados con el Sistema de Control de Tránsito Aéreo a fin de evitar posibles incidentes debido a similitudes en la identificación con otros vuelos.

Adicionalmente, la empresa EASYFLY para la utilización del sistema aeroportuario (plataformas) de los aeropuertos Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla, y Alfonso López Pumarejo de la ciudad de Valledupar, deberá contar con los respectivos SLOT aeroportuarios suministrados por las administraciones de los mismos, y a la vez realizar las coordinaciones con los entes aeroportuarios esto a fin de evitar inconvenientes referentes a salas de embarque, posiciones de parqueo, utilización de bandas de equipajes y procedimientos para el reabastecimiento de combustible.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.

9. C.V. CARGO S.A., solicita se autorice adicionar al permiso de operación de Transporte Aéreo Comercial de Carga, la modalidad de Transporte Aéreo Especial de Carga, con aeronaves M7 Fairchild SA227BC-Metro III.

Evaluada la solicitud, y teniendo en cuenta 1) La política general de estimular los servicios de carga, necesarios para el desarrollo del país, 2) que el proyecto presentado se ajustó a lo establecido en los numerales 3.6.3.2.5 y 3.6.3.3.1.9 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC., el Grupo recomendó **aprobar** la solicitud.

No obstante, se debe indicar al representante legal de la sociedad que deberá tener el equipo apropiado para desarrollar el objeto social de cada una de las modalidades que

Ch



tenga en forma independiente, es decir contar con el equipo necesario para la modalidad de Transporte Público Aéreo Comercial de Carga, y el necesario para la modalidad que se pretende adicionar.

Así mismo se debe indicar a la sociedad CV CARGO S.A., que conforme el concepto de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea emitido con memorando 4100-109-2012018729 de junio 12 de 2012, para la ruta Bogotá - Quibdó - Bogotá la empresa deberá primero contar con el respectivo permiso del concesionario del Aeropuerto de Quibdó, esto debido a los problemas de congestión y de demoras que este aeropuerto experimenta en estos momentos.

Igualmente, la empresa C.V. CARGO S.A., deberá cumplir con el procedimiento de asignación de SLOT OPERACIONAL para el Aeropuerto Eldorado establecido en la AIP COLOMBIA en la sección *EN RUTA 1.9 Organización de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)*. Adicionalmente deberá contar con el respectivo SLOT aeroportuario de los aeropuertos de Cali, Bahía Solano y El Dorado, y realizar las coordinaciones con los entes aeroportuarios esto a fin de evitar inconvenientes referentes a posiciones de parqueo, y procedimientos para reabastecimiento de combustible.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.

10. TAMPA CARGO S.A., solicita se le autorice adicionar y modificar al permiso de operación, para prestar un servicio de transporte aéreo internacional exclusivo de carga, con equipo Boeing 767-200 y Boeing 767-300, en las siguientes rutas:

1. **COLOMBIA** (Bogotá y/o Medellín y/o Barranquilla y/o Cali) - **BRASIL** (Manaus y/o Viracopos y/o Vitoria y/o Maringa y/o Curitiba y/o Rio de Janeiro y/o Porto Alegre y/o Belo Horizonte y/o Fortaleza y/o Recife y/o Brasilia y/o Salvador de Bahía y/o Cabo Frio y/o (Florianopolis) y/o **VENEZUELA** (Caracas) y/o **ESTADOS UNIDOS** (Miami, New York) y regreso, con tres (3) frecuencias semanales, ejerciendo derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad de aire, con equipo Boeing 767-200 y Boeing 767-300

Lo anterior con posibilidad de omitir o alternar en cualquier o en todos los vuelos cualquier punto o puntos siempre y cuando el vuelo inicie o termine en el territorio colombiano.

2. **COLOMBIA** (Bogotá y/o Medellín y/o Barranquilla y/o Cali) - **UN PUNTO EN EL TERRITORIO DE LOS ESTADOS UNIDOS - PARAGUAY** (Asunción y/o Ciudad del Este) y/o **SANTO DOMINGO** y/o **FORT DE FRANCE** y/o **CURAZAO** y/o



ARUBA y/o PUERTO PRINCIPE y regreso, con tres (3) frecuencias semanales, con equipo Boeing 767-200, con el ejercicio de las siguientes libertades del aire:

- a. De tercera y cuarta libertad en los puntos solicitados entre COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS-COLOMBIA, COLOMBIA-SANTO DOMINGO-COLOMBIA, COLOMBIA-FORT DE FRANCE-COLOMBIA, COLOMBIA-CURAZAO-COLOMBIA, COLOMBIA-ARUBA-COLOMBIA, COLOMBIA-PUERTO PRINCIPE-COLOMBIA, COLOMBIA-PARAGUAY-COLOMBIA.
- b. De quinta libertad en los puntos solicitados entre COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS a PARAGUAY, SANTO DOMINGO, FORT DE FRANCE, PUERTO PRINCIPE, ARUBA, CURAZAO y regreso.

COLOMBIA-PARAGUAY a ARUBA, CURAZAO y regreso.

Lo anterior con posibilidad de omitir o alternar en cualquier o en todos los vuelos cualquier punto o puntos siempre y cuando el vuelo inicie o termine en el territorio colombiano.

Una evaluada la petición, se tiene lo siguiente:

Ruta 1: Teniendo en cuenta que la misma se enmarca en los instrumentos bilaterales suscritos con Brasil, Estados Unidos y Venezuela, el Grupo recomendó **aprobar** esta solicitud.

Ruta 2: Teniendo en cuenta los instrumentos bilaterales suscritos entre Colombia-Estados Unidos, Colombia-Paraguay, Colombia-República Dominicana, Colombia-Aruba y Colombia-Curazao, el Grupo recomendó **aprobar** lo siguiente:

Derechos de tráfico hasta de cuarta libertad del aire: las rutas Colombia (Bogotá y/o Medellín y/o Barranquilla y/o Cali) a República Dominicana (Santo Domingo), Curazao, Aruba, Paraguay (Asunción y/o Punta del Este). Así mismo, respecto a la ruta desde puntos en Colombia a Puerto Príncipe (Haití), la autorización se concederá bajo el ofrecimiento de reciprocidad a la Autoridad Aeronáutica de Haití, en el evento que alguna aerolínea de ese país pretenda operar al territorio de Colombia, teniendo en cuenta que no existe instrumento bilateral que regule las relaciones aerocomerciales entre los dos países.

Derechos de tráfico de quinta libertad del aire: las rutas Colombia-Estados Unidos-República Dominicana (Santo Domingo), Paraguay y Haití. Respecto a la ruta desde puntos en Colombia a Puerto Príncipe (Haití), la autorización se concederá bajo el ofrecimiento de reciprocidad a la Autoridad Aeronáutica de Haití, en el evento que alguna aerolínea de ese país pretenda operar al territorio de Colombia, teniendo en cuenta

lh
 ~~~~~  
 2



que no existe instrumento bilateral que regule las relaciones aerocomerciales entre los dos países.

Así mismo, teniendo en cuenta el instrumento bilateral suscrito entre Colombia-Antillas Francesas, el Grupo recomendó **negar** lo siguiente:

Derechos de tráfico hasta de cuarta libertad del aire: las rutas Colombia (Bogotá y/o Medellín y/o Barranquilla y/o Cali) a ANTILLAS FRANCESAS (Fort de France), teniendo en cuenta que el instrumento bilateral suscrito entre Colombia-Antillas francesas, estableció un régimen con puntos específicos desde Colombia, a saber desde Cartagena y/o Santa Marta y/ San Andrés.

Derechos de tráfico hasta de quinta libertad del aire: las rutas COLOMBIA (Bogotá y/o Medellín y/o Barranquilla y/o Cali) - UN PUNTO EN EL TERRITORIO DE LOS ESTADOS UNIDOS- ANTILLAS FRANCESAS (Fort de France), ARUBA, CURAZAO, dado que si bien están pactados respecto de Estados Unidos, no existen tales derechos de quinta libertad desde Fort de France, Aruba, Curazao a los Estados Unidos.

Igualmente el Grupo recomendó **negar** la petición de ejercer derechos de quinta libertad en la ruta COLOMBIA-PARAGUAY a ARUBA y CURAZAO y regreso, no obstante la empresa informó que dichos derechos han sido aprobados por las autoridades de esos países, toda vez que a la luz de los instrumentos bilaterales que rige las relaciones aerocomerciales con Aruba y Curazao no contemplan los derechos solicitados. En consecuencia se trataría de autorizaciones extra-bilaterales, sobre lo cual la política que se ha venido aplicando para estos casos es que no se otorgan autorizaciones por fuera de lo previsto en los marcos legales. Por lo tanto se le recomienda solicitar vuelos chárter para estos casos.

Así mismo se debe indicar al interesado, que conforme concepto de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea emitido con memorando 4100-109-2012018728 del 12 de junio de 2012, la compañía Tampa Cargo S.A., para la asignación de los números de vuelo deberán ser acordados con el Sistema de Control de Tránsito Aéreo a fin de evitar posibles incidentes debido a similitudes en la identificación con otros vuelos. Igualmente deberá contar con el respectivo SLOT aeroportuario suministrado por el concesionario OPAIN en la ciudad de Bogotá.

Por otro lado Tampa Cargo S.A. deberá cumplir con el procedimiento de asignación de Slot operacional para el Aeropuerto Eldorado establecido en la AIP COLOMBIA en la sección EN RUTA 1.9 Organización de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM).

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.

*Handwritten initials and marks:*  
lh  
B  
w

REPUBLICA DE COLOMBIA

**AERONAUTICA CIVIL**

Unidad Administrativa Especial



Siendo las 11:30 del día 26 junio de 2012 se da por terminada la Sesión del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales - GEPA.

Para constancia, firman

  
SANTIAGO CASTRO GOMEZ  
Presidente GEPA

  
ADRIANA SANCLEMENTE ALZATE  
Secretaria GEPA

ed.  
w