

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 70 DEL 7 DE OCTUBRE DE 2014

Fecha Audiencia: Septiembre 29 de 2014
Fecha Sesión: Octubre 7 de 2014
Hora: 05:00 p.m.
Lugar: Dirección General

MIEMBROS DEL GRUPO

Dr. Gustavo Alberto Lenis Steffens	Director General, Aeronáutica Civil
Dra. Adriana Sanclemente Alzate	Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Capitán Manfred Jancke Valencia	Secretario Seguridad Aérea (E)
Dr. Germán Javier Palomino Hernández	Secretario de Sistemas Operacionales (E)

INVITADOS:

Gustavo Moreno Cubillos	Jefe Grupo Servicios Aerocomerciales, Oficina de Transporte Aéreo
Patricia Russo M.	Economista – Grupo Servicios Aerocomerciales, Oficina de Transporte Aéreo

TEMAS DE AUDIENCIA:

1. **KLM ROYAL DUTCH AIRLINES** solicita se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular internacional de pasajeros y carga, en la ruta AMSTERDAM-BOGOTA-CALI-AMSTERDAM, ejerciendo derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, 3 frecuencias semanales, sin ejercer derechos de tráfico en el trayecto Bogotá-Cali y viceversa.

El servicio será prestado con aeronaves Boeing 747-400, Boeing 777-300 y Boeing 777-200.

Evaluada la petición y teniendo en cuenta que:

- a) La solicitud se enmarca en el instrumento bilateral vigente que rige las relaciones aerocomerciales entre Colombia y Holanda.
- b) La Embajada del Reino de los Países Bajos mediante nota BOGNAL/2014/500 del 17 de Julio de 2014, informa al Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección de Europa que el Gobierno del Reino de los Países Bajos, ha designado a la Aerolínea KLM para que opere vuelos hacia y desde Colombia, con base en el Artículo 3, "Designación y Autorización", parágrafo 1 del Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Colombia sobre Servicios Aéreos, según rubricado del 17 de enero de 2012 en Amsterdam.



- c) Se presentaron y analizaron los conceptos emitidos por las dependencias de la Unidad, concluyendo que las limitantes del SEI en el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Cali, para la operación de aeronaves B777-200 y 747-400, deben ser superadas para prestar el mismo en la categoría apropiada para este tipo de aeronaves.
- d) La Oficina de Transporte Aéreo recuerda al GEPA que una vez se conoció la intención de KLM de reiniciar sus operaciones en Colombia, la alta Dirección de la Unidad adoptó la decisión de aumentar la Categoría SEI del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Cali, con el propósito de alcanzar una mejor conectividad entre los dos países.

Sobre el particular se da lectura al mensaje electrónico del Secretario de Sistemas Operacionales, fechado el 16 de junio de 2014, por medio del cual se imparten instrucciones para aumentar la Categoría SEI del referido aeropuerto.

En consecuencia, El Grupo recomendó Aprobar la solicitud y pidió al Secretario de Sistemas Operacionales rendir un informe con cronograma sobre las actividades necesarias para aumentar de categoría SEI, el cual debe estar listo el 1 de marzo de 2015.

Así mismo, se debe indicar al Director General Región de Países Andinos y Centro América de KLM ROYAL DUTCH AIRLINES, lo siguiente:

- a) De conformidad con el Artículo 473 del Código de Comercio, el representante y los suplentes de las sociedades extranjeras deben ser ciudadanos colombianos.
- b) Teniendo en cuenta que esa sociedad tiene proyectado iniciar operaciones el 15 de marzo de 2015, además de lo señalado por la Oficina de Transporte Aéreo, Grupo Servicios Aerocomerciales en el oficio 1062-193.1-2014044424 del 11 de septiembre, se debe aportar un nuevo certificado de Seguros de responsabilidad civil contractual (daños a pasajeros), daños a terceros, toda vez que el aportado en el estudio vence el 30 de noviembre de 2014.

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

- 2. **FEDERAL EXPRESS CORPORATION**, solicita que se autorice ejercer derechos de tráfico de quinta libertad en la siguiente ruta:

Memphis (EE.UU.)-Bogotá-Ciudad de Panamá-San José de Costa Rica - Memphis (EE.UU.), con derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire en el trayecto Bogotá-Ciudad de Panamá y Bogotá-San José de Costa Rica, con cinco (5) frecuencias a la semana.

El servicio será prestado con aeronaves Marca Boeing modelo 757F, Airbus modelo A300 y Airbus modelo A310.

Evaluada la petición y teniendo en cuenta:



- a) Que la misma se enmarca en el Acuerdo de Transporte Aéreo entre Estados Unidos de América y Colombia, el cual está pleno vigor y permite el ejercicio de derechos de tráfico de quinta libertad del aire y no limita el acceso, Unidos.
- b) Que la aerolínea fue designada por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América desde el año 2010.

En consecuencia, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud.

Así mismo, se debe indicar al representante legal de **Federal Express Corporation** que conforme concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, las operaciones a ser realizadas en territorio Colombiano deben ser operadas con equipos que cuenten con especificaciones de navegación (RNAV (5) (1) (2) RNP APCH) y, a partir del 2016 las aeronaves deben contar con especificaciones de navegación RNP (1), (2) y RNP AR.

Igualmente, de acuerdo a la información de la Oficina de Coordinación de SLOTS, se aprueba la ruta Memphis - Bogotá, con SLOT de llegada a Bogotá 08:46 HL (13:46 UTC), y la ruta Bogotá - Panamá con SLOT de salida de Bogotá 13:29 HL (18:29 UTC).

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

3. AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. "AVIANCA", solicita que se le autorice adicionar algunas frecuencias a las siguientes rutas autorizadas:

- Bogotá - Madrid y/o Barcelona y regreso, con derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire, con 5 frecuencias semanales.
- Bogotá y/o Cali - Madrid y regreso, con derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire, con 2 frecuencias semanales.

El servicio será prestado con equipo A330.

Evaluada la petición y teniendo en cuenta que la misma se enmarca en el instrumento bilateral vigente que rige las relaciones aerocomerciales entre Colombia y España, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud.

Así mismo Avianca, conforme concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, antes de iniciar la operación deberá:

- Cumplir con el procedimiento de solicitud y asignación de Slot Operacional para el Aeropuerto Eldorado, descrito en el Apéndice A del RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.



- Los Slots del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón deben ser coordinados con el Concesionario del aeropuerto de Cali, 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 UAEAC como Presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.

4. / FAST COLOMBIA SAS, marca Viva Colombia solicita se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular troncal de pasajeros, correo y carga nacional e internacional con equipo Airbus A320-214 en las siguientes rutas:

Rutas	Frecuencias Semanales	Derechos de Tráfico
Nacionales		
Cali-San Andrés-Cali	7	
Cartagena-San Andrés-Cartagena	7	
Internacionales		
Bogotá-Caracas-Bogotá	7	Tercera y Cuarta libertad del aire
Cúcuta-Caracas-Cúcuta	7	Tercera y Cuarta libertad del aire
Bogotá-Miami-Bogotá	7	Tercera y Cuarta libertad del aire
Bogotá-Fort Lauderdale-Bogotá	7	Tercera y Cuarta libertad del aire
Bogotá-West Palm Beach-Bogotá	7	Tercera y Cuarta libertad del aire
Medellín-Miami-Medellín	7	Tercera y Cuarta libertad del aire
Medellín-Fort Lauderdale-Medellín	7	Tercera y Cuarta libertad del aire
Medellín-West Palm Beach-Medellín	7	Tercera y Cuarta libertad del aire

Una vez evaluada la petición, se tiene lo siguiente:

En cuanto a las rutas nacionales, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud teniendo en cuenta los lineamientos de política para el acceso al mercado nacional, consignada en la Sesión 61 del 21 de diciembre de 2012, liberando los cupos de operadores máximos permitidos, dando libertad de acceso frente al número de aerolíneas que pueden prestar el servicio en el mercado doméstico de Colombia.



Respecto a las rutas internacionales y teniendo en cuenta lo contemplado en los instrumentos bilaterales vigentes suscritos entre Colombia-Venezuela, Colombia-Estados Unidos, que contemplan regímenes libres, el Grupo recomendó Aprobar la petición.

Así mismo se debe indicar al representante legal de Fast Colombia, que conforme al concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, antes de iniciar operaciones debe:

- Cumplir con el procedimiento de solicitud y asignación de Slot Operacional para el Aeropuerto Eldorado, descrito en el Apéndice A del RAC 3.
- Los Slots de los aeropuertos Alfonso Bonilla Aragón de Cali, Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés, Camilo Daza de Cúcuta, Rionegro de Medellín, deben coordinarse con los respectivos Concesionarios, 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 UAEAC como Presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.

- 5. **AEROCHARTER ANDINA S.A.S.** Solicita se le autorice permiso de operación como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la modalidad de Trabajos Geofísicos, con base Principal en el aeropuerto Enrique Olaya Herrera de Medellín y Base Auxiliar en Bucaramanga.

El servicio será prestado con aeronaves Bell 206 B3.

Evaluada la petición, el Grupo recomienda **Negar** la misma, en consideración a que la sociedad Aerocharter Andina S.A.S., presentó inconsistencias en el estudio, las cuales fueron objeto de requerimiento por parte de la Oficina de Transporte Aéreo, y que no obstante haber dado respuesta parcial en forma extemporánea, una vez evaluada la misma, el Grupo de Estudios Sectoriales encontró que falta la composición accionaria y otros documentos (avalúos técnicos y/o documentos que respalden el registro contable) que evidencien el cumplimiento de la norma en lo que se refiere a las valorizaciones que registra contablemente por valor de \$1.500.000.000, y los conceptos de GOOD WILL, MARCA etc., se registran en la cuenta 16 INTANGIBLES y no en la cuenta 19 VALORIZACIONES. En consecuencia, no dio cumplimiento a lo exigido en el numeral 3.6.3.2.5 literales d) e i).

No obstante lo anterior, se sugiere señalar a los interesados que si continúan con el interés de obtener un permiso como empresa de Trabajos Aéreos Especiales, en la modalidad de Ambulancia Aérea, podrán presentar una nueva petición dando cumplimiento con lo establecido en el numeral 3.6.3.2.5 y 3.6.3.3.3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC.

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



6. **AEROLLANOS DEL ORIENTES S.A.S.** Solicita se le autorice el permiso de operación como empresa de Transporte Aéreo comercial No regular, Aerotaxi, con base Principal en el aeropuerto El Alcaraván de la ciudad de Yopal y base Auxiliar en el Aeropuerto de San José del Guaviare.

El servicio será prestado con aeronaves Piper Seneca-PA34 y Cessna 402-C402

La sociedad Aerollanos del Oriente S.A.S., dio respuesta a los requerimientos efectuados por la Oficina de Transporte Aéreo y efectuada su evaluación y análisis, arrojó indicadores favorables y positivos demostrando viabilidad financiera, según lo exigido en el numeral 3.6.3.2.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

En consecuencia, el Grupo recomendó Aprobar la solicitud, resaltando que para obtener el Permiso de operación, la empresa deberá cumplir cabalmente el proceso de certificación en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas, e indicando a los interesados lo siguiente:

- a) No podrá efectuar operaciones de itinerario o que afecten los servicios regulares existentes.
- b) Para las operaciones en aeropuertos NO CONTROLADOS en los cuales no se preste servicio de Control de Tránsito Aéreo y Extinción de Incendios (SEI), la empresa explotadora de la aeronave deberá dar cumplimiento con lo estipulado en el numeral 14.6.40 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC., y aportar el análisis de riesgo para operar en dichas condiciones, conforme lo establece el literal c)(3) de este numeral, como parte del proceso de certificación.
- c) La empresa propone realizar en la base principal los servicios de mantenimiento donde espera contar con instalaciones adecuadas y obtener los servicios de un TAR contratado, certificado y autorizado por la UAEAC; motivo por el cual debe definir y demostrar ante la Unidad la capacidad de mantenimiento, tanto en la base principal como la base auxiliar de operación.

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

7. **COMPAÑÍA DE VUELO DE HELICÓPTEROS COMERCIALES S.A.S. HELIFLY S.A.S.** Empresa que ya cuenta con permiso de operación en la modalidad de Aerotaxi, solicita se le autorice permiso como empresa de Trabajos Aéreos Especiales, en la Modalidad de Geología, con base principal en el Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín y Bases Auxiliares en el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, de la Ciudad de Cali y aeropuerto Guaymaral. El servicio será prestado con helicópteros marca Bell 206 L3.



Una vez evaluada la petición, y teniendo en cuenta que el proyecto arrojó indicadores favorables y positivos demostrando su viabilidad financiera, ajustándose a lo exigido en el numeral 3.6.3.2.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud, resaltando que para obtener el permiso de operación, la empresa cumpla cabalmente el proceso de certificación en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas, e indicando a los interesados lo siguiente:

- a) Conforme concepto de la Secretaría de Seguridad Aérea, la empresa debe demostrar que disponen de aeronaves diseñadas o modificadas para desarrollar el trabajo propuesto, cumpliendo con el numeral 4.7.3.1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Igualmente, la empresa debe disponer de personal suficiente para prestar el servicio propuesto, debidamente entrenado, capacitado y licenciado; así como de instalaciones, material y equipo para el cumplimiento de los requisitos mínimos, lo cual será verificado durante el proceso de certificación.

- b) La realización de los vuelos en los que se ejecuten trabajos aéreos especiales se debe informar a la Fuerza Aérea Colombiana.
- c) Conforme concepto de la Oficina de Transporte Aéreo, Grupo de Estudios Sectoriales, la empresa debe actualizar su capital de acuerdo a los requerimientos previstos en los RAC. En el mismo sentido, el capital social de la empresa debe garantizar la capacidad financiera para mantener las dos actividades aeronáuticas en operación (aerotaxi y trabajos aéreos especiales).

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

8. **EMPRESA AEREA DE SERVICIOS Y FACILITACIÓN LOGISTICA INTEGRAL S.A. EASYFLY S.A.**, solicita se le autorice adicionar la ruta Bogotá - Arauca - Bogotá con trece 13 frecuencias semanales y con equipo JETSTREAM 41 y ATR 42.

Previamente se señala que la aerolínea Easyfly está operando la ruta solicitada de acuerdo al permiso provisional concedido por la Oficina de Transporte Aéreo mediante comunicación 1062-193.1-2014041706 del 1 de septiembre de 2014.

Evaluada la petición, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud teniendo en cuenta los lineamientos de política para el acceso al mercado de las rutas nacionales, establecida en la Sesión 61 del 21 de diciembre de 2012, donde se liberó los cupos de operadores máximos permitidos en el mercado doméstico de Colombia.



Así mismo, se aprueba dar aplicación al Régimen de Servicios Pioneros contemplado en el numeral 3.6.3.4.3.9.1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, dado que al inicio de la prestación del servicio no se encontraba otra aerolínea operando la misma ruta.

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

9. **FUNDACION PATRULLA AEREA DEL CHOCO.** Solicita que se le autorice constituirse como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la modalidad de Ambulancia Aérea, con Base Principal en el Aeropuerto "El Caraño" de la ciudad de Quibdó en el Departamento del Chocó. El servicio será prestado con aeronaves PIPER PA-31-350 y NAVAJO CHIEFTAIN.

Una vez evaluado el proyecto, el Grupo recomendó **Negar** la petición teniendo en cuenta que la Fundación Patrulla Aérea del Chocó, presentó inconsistencias en el estudio, que fueron objeto de requerimiento por parte de la Oficina de Transporte Aéreo, y que no obstante haber dado respuesta en forma extemporánea, una vez evaluada la misma, el Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo concluyó que no se acreditó los gastos pre-operativos, exigidos en el numeral 3.6.3.2.5 literal h); es decir, los costos en que incurre la empresa cuando crea un nuevo proyecto, tales como infraestructura física (costos del hangar, adecuación, etc.), equipamiento (equipo médico aeroportuario, herramientas, etc.), entre otros.

No obstante lo anterior, se sugiere señalar a los interesados que si continúan con el interés de obtener el permiso como empresa de Trabajos Aéreos Especiales, en la modalidad de Ambulancia Aérea, podrán presentar una nueva solicitud dando cumplimiento con lo establecido en el numeral 3.6.3.2.5 y 3.6.3.3.3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

10. **HANGAR 29 S.A.S.** Solicita que se le autorice constituirse como empresa de Transporte Aéreo no Regular Aerotaxi, con base principal en el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera de la ciudad de Medellín, con aeronaves Bell 206-L1C30P y Bell 206-L3.

Una vez evaluada la petición, y teniendo en cuenta que el proyecto arrojó indicadores favorables y positivos financieros, ajustándose a lo exigido en el numeral 3.6.3.2.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud, resaltando que para obtener el permiso de operación, la empresa deberá cumplir cabalmente el proceso de certificación en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas, e indicando a los interesados lo siguiente:

- a) No podrá efectuar operaciones de itinerario o que afecten los servicios regulares existentes.



- b) Para las operaciones en aeropuertos NO CONTROLADOS en los cuales no se preste servicio de Control de Tránsito Aéreo y Extinción de Incendios (SEI), la empresa explotadora de la aeronave deberá dar cumplimiento con estipulado en el numeral 14.6.40 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC., y aportar el análisis de riesgo para operar en dichas condiciones, conforme lo establece el literal c)(3) de este numeral, como parte del proceso de certificación.
- c) La operación de aeronaves a pistón en el Aeropuerto Eldorado se encuentra prohibida desde el año 2009

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

11. HELICOPTEROS AGRICOLAS DE COLOMBIA S.A.S. - HELIAGRO DE COLOMBIA S.A.S. Solicita que se le autorice constituirse como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la Modalidad de Fumigación Aérea, con base principal de operaciones en el Aeropuerto de Cartago-Valle, con helicóptero Robinson R44 RAVEN II.

El representante legal de la sociedad Heliagro de Colombia S.A.S., dió respuesta extemporánea al requerimiento efectuado por la Oficina de Transporte Aéreo, Grupo de Servicios Aerocomerciales, la cual fue evaluada, acreditando cumplimiento del numeral 3.6.3.2.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC.

En consecuencia, el Grupo recomendó Aprobar la solicitud, resaltando que para obtener el permiso de operación, se deberá cumplir cabalmente el proceso de certificación en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas.

La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea no emitió concepto favorable, por considerar que el aeropuerto de Cartago continuamente presenta deficiencias en el servicio SEI. No obstante, el GEPA consideró que para las operaciones en aeropuertos NO CONTROLADOS en los cuales no se preste servicio de Control de Tránsito Aéreo y Extinción de Incendios (SEI), la empresa explotadora de la aeronave deberá dar cumplimiento a lo estipulado en el numeral 14.6.40 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC., y aportar el análisis de riesgo para operar en dichas condiciones, conforme lo establece el literal c)(3) de este numeral, como parte del proceso de certificación.

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

12. SIS SOLUCIONES INTEGRALES GNSS S.A.S. Solicita se le autorice constituirse como empresa de Transporte Aéreo no Regular Aerotaxi, con base principal en el aeropuerto Guaymaral de la ciudad de Bogotá, con Helicópteros MD 530F.



Sobre el particular la Secretaría de Seguridad Aérea, señala: *"... la empresa propone contratar el mantenimiento del equipo con el TAR ASERPA, el cual se encuentra en proceso de certificación con la Secretaría de Seguridad Aérea. Teniendo en cuenta que en el país a la fecha no hay un TAR certificado para prestar los servicios de mantenimiento al equipo de vuelo MD530F (MD369FF), se acepta esta propuesta; más si embargo, la empresa deberá tener en cuenta que para la fase 4 del proceso de certificación, deberá demostrar cómo efectuará el mantenimiento a su equipo de vuelo, para lo cual el TAR propuesto ya deberá estar certificado, de otra manera el proceso de certificación de la empresa quedará suspendido."*

Visto lo anterior y teniendo en cuenta que la empresa SIS SOLUCIONES INTEGRALES GNSS SAS en su proyecto tiene previsto contratar el mantenimiento del equipo MD 530F con el TAR ASERPA, organización que está adelantando su proceso de certificación, el Grupo recomienda Aplazar la decisión hasta tanto el TAR ASERPA culmine el proceso de certificación ante la Secretaría de Seguridad Aérea y obtenga el permiso de funcionamiento respectivo.

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

13. **TRABAJOS ESPECIALES AGRICOLAS S.A.S.** Solicita que se le autorice constituirse como Empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la modalidad de Aviación Agrícola, con Base Principal en el Aeródromo "El Juncal", ubicado en el Municipio de Palermo en el Departamento del Huila. El servicio será prestado con aeronaves PIPER PAWNEE 235-260.

La sociedad Trabajos Especiales Agrícolas S.A.S., dio respuesta a los requerimientos efectuados por la Oficina de Transporte Aéreo y finalizada su evaluación se concluyó que el proyecto evidencia indicadores favorables y positivos demostrando viabilidad financiera, según lo exigido en el numeral 3.6.3.2.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

En consecuencia, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud, resaltando que para obtener el permiso de operación, la empresa deberá cumplir cabalmente el proceso de certificación en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas.

Se señala a los interesados que para las operaciones en aeropuertos **NO CONTROLADOS** en los cuales no se preste servicio de Control de Tránsito Aéreo y Extinción de Incendios (SEI), la empresa explotadora de la aeronave deberá dar cumplimiento a lo estipulado en el numeral 14.6.40 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC., y aportar el análisis de riesgo para operar en dichas condiciones, conforme lo establece el literal c)(3) de este numeral, como parte del proceso de certificación.

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

**TEMAS APLAZADOS**

1. **AEROBARU S.A.S.** En Sesión 65 del 27 de noviembre de 2013, El Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, GEPA, recomendó Aplazar la decisión de la solicitud para que se le autorice constituirse como empresa de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo en la modalidad secundaria, con base principal de operación en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena y sub-bases en Santa Marta y Medellín (aeropuerto Olaya Herrera), con aeronaves del tipo Cessna Caravan, DHC-3 Otter, DHC-6 Twin Otter en configuración anfibia o convencional, así como aeronaves del tipo SAAB340, Embraer 120, LET-410-Tupolev y Beechcraft 1900, para prestar el servicio de transporte aéreo en las rutas que se indican en la tabla siguientes y con las con aeronaves: LET-410 - Tupolev, Beechcraft 1900, Saab 340 y Embraer 120.

R U T A S	FRECUENCIAS SEMANALES
Cartagena-Valledupar y regreso	7
Cartagena-Santa Marta y regreso	7
Santa Marta-Sincelejo y regreso	7
Cartagena-Montería y regreso	7
Montería-Santa Marta y regreso	7
Cartagena-Riohacha y regreso	7
Riohacha-Puerto Bolívar y regreso	4
Cartagena-Mompós y regreso	7
Cartagena-Aguachica y regreso	7

Aeronaves en configuración Anfibia o convencional: Cessna Caravan Amphibian DHC-3 Otter, DHC-6 Twin Otter.

RUTAS	FRECUENCIAS SEMANAL
Cartagena-Islas del Rosario y regreso	6
Cartagena-Barú y regreso	6
Cartagena-Islas San Bernardo y regreso	3
Cartagena-El Banco y regreso	3
El Banco-Puerto Wilches y regreso	3
Puerto Wilches-Barrancabermeja y regreso	3
Barrancabermeja-Medellín (EOH) y regreso	3
Medellín (EOH)-Guatapé y regreso	3
Guatapé-Puerto Berrío y regreso	3
Puerto Berrío-Nare y regreso	3
Nare-Puerto Triunfo y regreso	3
Puerto Triunfo-Salgar y regreso	3
Salgar-Mariquita y regreso	3



Aerobarú radicó en la UAEAC el 24 de enero, 12 de febrero 1 de abril de 2014, documentos financieros que generaron dudas, razón por la cual la Oficina de Transporte Aéreo en reunión efectuada el 23 de abril de 2014 con los representantes legales de Aerobarú y los profesionales financieros encargados de este proyecto, aclararon las dudas que se presentaron en su momento.

El 25 de septiembre de 2014, Aerobarú aportó nuevos documentos (en inglés y español) expedidos por el Grupo Internacional NOA HENNING de Hong Kong, donde se exponen las condiciones de financiamiento a través de un préstamo por valor de US\$15.000.000 millones de dólares, con fecha inicial 11 de septiembre de 2014 y fecha vencimiento 24 de septiembre de 2024, a la sociedad AEROBARU AVIATION HOLDING CORP., como accionista con el 100% de las acciones.

En consecuencia, el Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo, señaló: *"...Documento que demuestra la procedencia de los recursos para el desarrollo del proyecto en la modalidad de transporte aéreo secundario..."*

Teniendo en cuenta que la sociedad AEROBARU S.A.S., ha dado cumplimiento con lo exigido en el numeral 3.6.3.2.5, literal d) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, el Grupo recomienda **Aprobar** la solicitud para constituirse como empresa de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo en la modalidad secundaria, con base principal de operación en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena y sub-bases en Santa Marta y Medellín (aeropuerto Olaya Herrera), para prestar el servicio de transporte aéreo Secundario en las rutas antes indicadas.

Se indica a la empresa solicitante que para obtener el Permiso de operación, debe cumplir cabalmente el proceso de certificación en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas, además:

- a. Que en el caso en que no exista norma aplicable al diseño y operación de hidropuertos en los RAC, podrá aplicarse directamente el estándar OACI o estándar técnico extranjero que establezca los referidos estándares, caso en el cual el solicitante debe manifestar expresamente que conoce dicho estándar y que está de acuerdo en ser autorizado bajo el mismo.
- b. La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea no emitió concepto para operaciones de hidroaviones y aeropuertos sin servicio SEI. No obstante, el GEPA considera que para las operaciones en aeropuertos NO CONTROLADOS en los cuales no se preste servicio de Control de Tránsito Aéreo y/o Extinción de Incendios (SEI), la empresa explotadora de la aeronave deberá dar cumplimiento con lo estipulado en el numeral 14.6.40 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC., y aportar el análisis de riesgo para operar en dichas condiciones,



conforme lo establece el literal c)(3) de este numeral, como parte del proceso de certificación.

- c. Que lo aprobado por el GEPA solo tienen alcance aeronáutico; por lo tanto, no se exige al solicitante del cumplimiento de otras normas no aeronáuticas ni de la necesidad de obtener permisos de otras autoridades.

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

2. **TROPICAL AIR S.A.S.** En Sesión 67 de febrero 27 de 2014, El Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, GEPA, recomendó aplazar la decisión de la solicitud para constituirse como empresa de transporte público aéreo de Aerotaxi, con base principal en la ciudad de Mompóx - Bolívar y sub base en el aeropuerto de Guaymaral, con aeronaves Cessna C-172 y Piper PA-31 series, hasta tanto se cuente con los servicios de mantenimiento de sus aeronaves en la base principal, toda vez que el proyecto señaló que contratará los servicios de mantenimiento con Talleres certificados por la UAEAC, y en Mompóx, no se cuenta con talleres certificados. Además en el proceso de certificación se debe demostrar cómo prestarán los servicios "rutinarios" de mantenimiento en sus aeronaves.

El representante legal de Tropical Air S.A.S, en marzo 14 de 2014 interpuso Recurso de Reposición, presentando a consideración de la Entidad propuestas, entre ellas, como base principal el aeropuerto de Guaymaral y sub-base el aeropuerto de Barranquilla.

En el desarrollo del recurso de reposición, el 9 de septiembre de 2014 se recibió de la Dirección General el concepto emitido por la Jefe de la Oficina Asesora Jurídica, señalando entre otros aspectos, que los recursos sólo proceden contra los actos administrativos que pongan fin a las actuaciones administrativas, aclarando que son actos definitivos, los que deciden directa o indirectamente el fondo del asunto, situación que no ocurre contra la decisión inicial del Grupo Evaluador, dado que se trata de un aplazamiento y por lo tanto es un actuación de trámite.

La Oficina de Transporte Aéreo en septiembre 12 de 2014 informó al representante Legal de Tropical Air S.A.S., que la petición presentada a través del recurso de reposición sería decidida en la próxima Sesión del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, GEPA.

Revisada la propuesta presentada por Tropical Air S.A.S., y los conceptos favorables emitidos por la Secretaría de Seguridad Aérea y Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud para constituirse como empresa de transporte público aéreo de Aerotaxi, con base principal en el Aeropuerto de Guaymaral y sub-base en el aeropuerto de Barranquilla, con aeronaves Cessna C-172 y Piper PA-31 series, resaltando que para obtener el permiso de operación, la empresa deberá cumplir



cabalmente el proceso de certificación en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas, e indicando a los interesados lo siguiente:

- a. No podrá efectuar operaciones de itinerario o que afecten los servicios regulares existentes.
- b. Para las operaciones en aeropuertos NO CONTROLADOS en los cuales no se preste servicio de Control de Tránsito Aéreo y Extinción de Incendios (SEI), la empresa explotadora de la aeronave deberá dar cumplimiento con lo estipulado en el numeral 14.6.40 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC., y aportar el análisis de riesgo para operar en dichas condiciones, conforme lo establece el literal c)(3) de este numeral, como parte del proceso de certificación.
- c. Conforme concepto de la Secretaría de Seguridad Aérea, en el proceso de certificación deberá demostrar cómo atenderá las aeronaves en todos los aeropuertos a operar incluyendo la ciudad de Mompox.
- d. Conforme al concepto de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, se recuerda la prohibición existente desde el 2009 para operación de aeronaves de pistón en el Aeropuerto Eldorado.

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

3. **SADI SOCIEDAD AEREA DE IBAGUE SAS**, en Sesión 69 del 19 de Junio de 2014, el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, GEPA, Aplazó la solicitud de SADI, empresa de aerotaxi, y que solicitó obtener permiso como Empresa de Trabajos Aéreos Especiales en las modalidades de: Labores Aéreas de Construcción, Aerofotografía y Aerofotogrametría; Emisiones de Radio, Televisión y Rodaje de Películas (Aerocinematografía) o Control de Tráfico Vehicular y Actos Públicos; Prevención Vigilancia, Extinción y Control de Incendios Forestales; Asistencia a Plataformas Petrolíferas (off-shore); Transporte de Valores; Patrullaje, Vigilancia, Instalación, Mantenimiento y Limpieza de Tuberías (Oleoductos, Gasoductos, Acueductos) y Redes o Tendidos Eléctricos; Búsqueda, Rescate y Evacuación, con Base Principal en el aeropuerto de Guaymaral, con aeronaves Hughes 500D; BELL 206 L3; EUROCOPTER AS 350 B3; EUROCOPTER AS 355N; EUROCOPTER BK 117 A4, hasta tanto pudiera justificar que los socios cuentan con los recursos suficientes para la obtención del permiso de operación en la modalidad de Trabajos Aéreos Especiales, sin afectar su estabilidad como Aerotaxi, a través de los documentos que le fueron solicitados por la Oficina de Transporte Aéreo.

El Representante Legal de SADI, interpuso recurso de reposición contra de esta decisión mediante comunicación radicada bajo el No.2014058287 del 1 de agosto de 2014.

112



El 9 de septiembre de 2014 se recibió de la Dirección General concepto emitido por la Jefe de la Oficina Asesora Jurídica, señalando entre otros aspectos, que los recursos sólo proceden contra los actos administrativos que pongan fin a las actuaciones administrativas, indicando que son actos definitivos, los que deciden directa o indirectamente el fondo del asunto, situación que no ocurre contra el acto recurrido dado que se trata de un aplazamiento y por lo tanto es un actuación de trámite.

En consecuencia, la Oficina de Transporte Aéreo en septiembre 30 de 2014 informó al representante Legal de SADI, que la petición presentada a través del recurso de reposición sería decidida en la próxima Sesión del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, GEPA.

El Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo, señaló el 18 de septiembre de 2014, que: *"...En consecuencia, se conceptúa que el proyecto es viable, financieramente, a la luz de las normas establecidas en la parte tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en especial el numeral 3.6.3.2.5..."*.

Teniendo en cuenta lo anterior el Grupo recomienda **Aprobar** la petición, para obtener el permiso de operación como Empresa de Trabajos Aéreos Especiales, en las modalidades de:

- a. Aerofotografía y Aerofotogrametría, incluyendo Emisiones de Radio, Televisión y Rodaje de Películas (Aero cinematografía)
- b. Extinción y Control de Incendios Forestal
- c. Vigilancia y Seguridad, incluyendo labores de:
 - o Control de Tráfico Vehicular y Actos Públicos
 - o Prevención y Vigilancia de Incendios Forestales
 - o Patrullaje y Vigilancia, (Oleoductos, Gasoductos, Acueductos) y Redes o Tendidos Eléctricos.
 - o Búsqueda y Rescate
- d. Construcción, incluyendo labores de:
 - o Labores Aéreas de Construcción.
 - o Instalación, de Oleoductos, Gasoductos, Acueductos y Redes o Tendidos Eléctricos.
- e. Ambulancia Aérea

Así mismo, la Secretaría de Seguridad Aérea, conceptuó que las siguientes labores aéreas no constituyen un trabajo aéreo especial:

- o Asistencia a Plataformas Petrolíferas (off-shore);
- o Transporte de Valores



- o Evacuación Aeromédica.

En consecuencia, las anteriores labores no se incluirán en el proceso de certificación, y el Grupo recomendó **Negarlas**.

Así mismo se debe señalar al representante legal de la empresa SADI, lo siguiente:

- a) Debe dar cumplimiento de forma independiente a los requisitos aplicables a cada modalidad de trabajo aéreo solicitado.
- b) Presentar la nueva composición accionaria.

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

VARIOS

1. OPERACIÓN DE HELICOPTEROS POR PARTE DE LA EMPRESA SADI

La empresa SOCIEDAD AEREA DE IBAGUE SAS (SADI), titular de un permiso de operación en la modalidad de aerotaxi, propuso operar desde y hacia el aeropuerto Eldorado con equipo de ala rotativa, frente de las instalaciones de la empresa RIOSUR y adecuar un helipuerto, identificándolo con la letra "H", mientras se define por parte de OPAIN un área donde puedan construir un helipuerto, destinado a realizar las operaciones helicodtransportadas de pasajeros y carga, para conectar el aeropuerto con los diferentes helipuertos ubicados en la ciudad.

Ilustrado el señor Director, por parte de las áreas técnico operacionales de la Entidad como son la Secretaria de Sistemas Operacionales y la Secretaria de Seguridad Aérea, se determinó que para adoptar una decisión en tal sentido es necesario contar con instalaciones (Helipuertos) apropiadas, procedimientos definidos y que los mismos sean previamente publicados en los AIP. Adicionalmente, los helipuertos de la ciudad de Bogotá son instalaciones autorizadas para operaciones privadas y su uso por parte de la aviación comercial no ha sido solicitado por sus explotadores. De otra parte, la capacidad operacional del aeropuerto Eldorado por el momento se encuentra destinada para las operaciones regulares de pasajeros, motivos por los cuales, si bien se tiene la solicitud como novedosa, hasta tanto no se superen las condiciones antes indicadas, **no podrá autorizarse** ese tipo de operaciones.

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

2. AIRPLAN. Terminal VIP Aeropuerto Enrique Olaya Herrera.



Solicitó que en el aeropuerto Olaya Herrera, exista un terminal VIP, donde puedan ofrecer el servicio de vuelos internacionales, para la aviación privada, ejecutiva, vuelos chárter, ambulancias aéreas y aviación de estado.

Señalan también, que es imperante que el Grupo Evaluador de proyectos Aerocomerciales (GEPA), conozca esta necesidad y se pronuncie, dado que dentro de sus muchas funciones está la de hacer una revisión global y cuidadosa al uso y destinación de la infraestructura aérea al servicio de la industria, cualquiera que sea su modalidad, y que la misma se ajuste a la política aero comercial vigente en Colombia.

Sobre esta solicitud se recuerda al GEPA del contenido del Decreto 264 de 1998, por medio del cual se modifica la destinación del aeropuerto "Olaya Herrera" de la ciudad de Medellín y de las resoluciones 1066 febrero 16 de 1988, 2867 de agosto 1 de 1997 y 2561 de julio 12 de 2001, por medio de las cuales la autoridad aeronáutica reguló la operación aérea en el citado terminal.

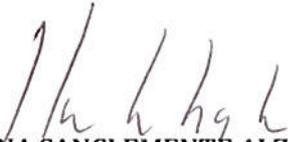
Igualmente se considera el contrato de concesión firmado entre Airplan y la UAEAC y las obras que allí se plasmaron, concluyendo que la operación del citado terminal debe mantenerse como actualmente se encuentra, motivo por el cual la solicitud se despacha de forma negativa.

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

Siendo 6:30 p.m. del día 7 de octubre de 2014, se da por terminada la Sesión del Grupo Evaluador de Proyectos Aero comerciales, GEPA y se firma el acta hoy 14 de octubre de 2014.

Para constancia, firman


GUSTAVO ALBERTO LENIS STEFFENS
 Presidente del GEPA


ADRIANA SANCLEMENTE ALZATE
 Secretaria GEPA

Proyectó Patricia Russo M, Profesional Aeronáutico, Grupo Servicios Aero comerciales
 Revisó: Gustavo Moreno Cubillos, Jefe Grupo Servicios Aero comerciales
 Aprobó: Adriana Sanclemente Alzate, Jefe Oficina de Transporte Aéreo 