



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

SESION 74 DEL 9 DE NOVIEMBRE DE 2015

Fecha Audiencia: 30 de Septiembre de 2015
Fecha Sesión: 9 de Noviembre de 2015
Hora de inicio: 4:00 p.m.
Lugar: Sala de Juntas Dirección General de la Unidad

MIEMBROS DEL GRUPO

Dr. Eduardo Enrique Tovar Añez	Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Cap. Freddy Augusto Bonilla	Secretario Seguridad Aérea
Cr. Edgar Francisco Sánchez Canosa	Director de Servicios a la Navegación Aérea

INVITADOS

Dr. Mario Franco	Delegado Ministerio de Transporte
Claudia B. Esguerra Barragán	Jefe Grupo Servicios Aerocomerciales - Oficina de Transporte Aéreo
Amparo Ospina Gutiérrez	Profesional - Grupo Servicios Aerocomerciales - Oficina de Transporte Aéreo

Asistente:	Dr. Gustavo Alberto Lenis Steffens
	Director General - U. A. E. Aeronáutica Civil

Delegación de Funciones:

Mediante resolución 0705 del 1 de abril de 2015, el Director de la Entidad delega en el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo presidir el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales y en consecuencia, decidir sobre los proyectos aerocomerciales que sean presentados a consideración de la Unidad. Dicho acto administrativo se anexa a la presente Acta como anexo número 1.

TEMAS DE AUDIENCIA:

- 1. AEROLINEA REGIONAL DE COLOMBIA S.A.S. – REGION AIR S.A.S.,** solicita se le autorice permiso de operación como empresa de Trabajos Aéreos Especiales, en la Modalidad de Aerofotogrametría, con base principal en el aeropuerto internacional Palonegro de la ciudad de Bucaramanga. El servicio será prestado con equipo Cessna C185.

Una vez evaluado el proyecto, y en consideración al concepto No favorable emitido por la Secretaria de Seguridad Aérea que indica que la aeronave propuesta para esta modalidad, es una aeronave con limitaciones de performance, y que el área de Bucaramanga (propuesta como base principal), presenta un ambiente operacional de cordillera, altitud y presión elevada, factores que conllevan a que dicha operación

presente una exposición alta de factores de riesgo operacional, el Grupo recomendó **Negar** la petición.

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 Aerofotogrametría, podrán presentar una nueva petición teniendo en cuenta el concepto sobre el equipo emitido por la Secretaría de Seguridad Aérea.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

2. **AVIACAÑA S.A.S.**, solicita se le autorice permiso de operación como empresa de Trabajos Aéreos Especiales, en la Modalidad de Fumigación Aérea, con base principal de operaciones en la pista Ingenio Providencia, Hacienda Santa Lucía, municipio El Cerrito, departamento del Valle del Cauca y las siguientes pistas como bases auxiliares: Ingenio Mayagüez, ubicado en el municipio de Candelaria, en el departamento del Valle del Cauca.
Ingenio San Carlos, ubicado en el municipio de Tuluá, en el departamento del Valle del Cauca.
Ingenio Risaralda, ubicado en el municipio de Balboa, en el departamento de Risaralda.

El servicio será prestado con aeronaves del tipo ultraliviano QUICKSILVER GT 500 ASS.

Como antecedente del caso, es pertinente citar que la AEROCIVIL envió el comunicado 1062.193.1 -2015022634 fechado 5 de junio de 2015, al representante legal de la empresa AVIACAÑA S.A.S, informándole que mediante Resoluciones 7285 de diciembre de 2012 y 1785 de 2013 se otorgó un término de transición para que las personas o terceros que realizan actividades de fumigación con aeronaves livianas, aplicaran al proceso para obtener permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola, plazo que venció en mayo de 2015 y fue prorrogado por doce meses mediante Resolución 1117 del 20 de mayo de 2015. Al efecto, se le solicitó a la empresa manifestar en un plazo de diez (10) días si le asiste interés de aplicar al proceso para obtener un permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves livianas, y en tal caso allegar el cronograma planeado para el proceso. En respuesta, la empresa AVIACAÑA S.A.S (radicado 2015054804 del 19 junio de 2015), manifestó que si le asistía interés en aplicar al proceso para obtener permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves livianas, y allegó el cronograma respectivo.

En concordancia con lo anterior, AVIACAÑA S.A.S presentó la solicitud formal para ser autorizada como empresa de trabajos aéreos especiales en la modalidad de aviación agrícola, la cual fue considerada en la audiencia pública del 30 de septiembre de 2015 convocada por la Entidad, y bajo el trámite reglado establecido en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, RAC, para estos casos. Evaluada la solicitud por las diferentes áreas competentes de la Entidad, emitieron concepto favorable, el cual permite verificar que cumple con los requisitos exigidos; además la solicitud se enmarca dentro de las políticas de libre acceso al mercado de servicios aéreos comerciales que se viene aplicando por la autoridad aeronáutica.



Finalmente, en cuanto al uso de aviones ultralivianos propuesto por el solicitante, se debe tener en cuenta que tanto en las leyes 812 de 2003, 1450 de 2011 y 1753 de 2015, establecieron el estímulo a la fumigación con ultralivianos, indicando que la Aeronautica Civil concederá permisos especiales (Ley 812) y reglamentará las condiciones y requisitos técnicos para la operación de vehículos aéreos ultralivianos en actividades agrícolas y pecuarias (Ley 1450), y en aplicación de estas directrices de la Ley, la autoridad aeronáutica estableció un marco normativo especial, contenido en el actual RAC 26 (adoptado por la Resolución 07283 de 2012, relativa a requisitos de aeronavegabilidad para aeronaves de categoría liviana (ALS) en Colombia) y en el RAC 137 (adoptado por la Resolución 7285 de diciembre de 2012 sobre normas de aeronavegabilidad y operaciones en aviación agrícola). Este marco normativo general define los requisitos y condiciones bajo los cuales cualquier persona puede desarrollar las actividades aéreas comerciales de fumigación aérea (certificación de la empresa), así como el uso de ultralivianos, los cuales requieren previamente ser certificados (certificación del ultraliviano).

Las normas contenidas en el RAC 26 mencionado, denominan a dichas aeronaves, como aeronaves de categoría liviana ALS, para diferenciarlas de aquellos ultralivianos destinados a propósitos recreativos o deportivos, en el entendido que están en el mismo rango de peso y características.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas, la empresa AVIACAÑA S.A.S, debe tener en cuenta lo siguiente:

- a) Para las operaciones en aeropuertos, aeródromos 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 Entidad, será responsabilidad del operador el asumir los riesgos y consecuencias que dicha operación implica.
- b) Una vez finalizada la fase II del proceso de Certificación se deberán presentar todos los manuales exigidos por la regulación para Aceptación / Aprobación, entre otros: Manual General de Mantenimiento, Manual General de Operaciones, Carta de Cumplimiento, Programa de Mantenimiento y Programas de Entrenamiento.
- c) Para la fase IV del proceso de certificación la empresa deberá contar con: personal y Licenciado, Materiales, Equipos y Herramientas, Datos Técnicos y Facilidades acorde a lo requerido por la Regulación.
- d) Al inicio de la fase IV se debe contar con las Aeronaves debidamente Certificadas por esta Autoridad.

En consideración de todo lo anterior, el Grupo recomendó **Aprobar** la petición presentada por AVIACAÑA S.A.S, para obtener permiso de operación como empresa de Trabajos Aéreos Especiales, en la Modalidad de Fumigación Aérea, con aeronaves del tipo ultraliviano QUICKSILVER GT 500 ASS, en las pistas solicitadas, advirtiendo que las aeronaves del tipo ultraliviano propuestas deberán ser certificadas como ALS,

cumpliendo con lo previsto en la Parte 26 del RAC, la Parte 137 del RAC, y en las demás normas que sean aplicables.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

- 3. FUMICAÑA LTDA**, solicita se le autorice obtener permiso de operación como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la Modalidad de Aviación Agrícola, con base principal de operaciones en la pista la Esmeralda ubicada en el Municipio de Villagorgona-Candelaria- departamento del Valle del Cauca y las siguientes pistas como bases auxiliares:

Pista San Fernando, ubicada en la vereda el Ortigal – Municipio de Miranda en el departamento del Valle del Cauca.

Pista Cachimbalito ubicada en el municipio de Villa Rica en el departamento del Valle del Cauca.

Pista Mayagüez, ubicada en el Municipio de Candelaria departamento del Valle del Cauca.

Pista San Carlos ubicada en el Municipio de Tuluá departamento en el departamento del Valle del Cauca.

Pista La Cabaña, ubicada en el Municipio de Guachene – Puerto Tejada, en el departamento del Valle del Cauca.

El servicio será prestado con aeronaves del tipo ultraliviano Quicksilver GT 500.

Como antecedente del caso, es pertinente citar que la AEROCIVIL envió el comunicado 1062.193.1.– 2015022630 del 05 de junio de 2015, al representante legal de la empresa FUMICAÑA LTDA, informándole que mediante Resoluciones 7285 de diciembre de 2012 y 1785 de 2013 se otorgó un término de transición para que las personas o terceros que realizan actividades de fumigación con aeronaves livianas, aplicaran al proceso para obtener permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola, plazo que venció en mayo de 2015 y fue prorrogado por doce meses mediante la Resolución 1117 del 20 de mayo de 2015. Al efecto, se le solicitó a la empresa manifestar en un plazo de diez (10) días si le asiste interés de aplicar al proceso para obtener un permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves livianas, y en tal caso allegar el cronograma planeado para el proceso. En respuesta, la empresa FUMICAÑA LTDA (radicado 2015054029 del 18 de junio de 2015), manifestó que si le asistía interés en aplicar al proceso para obtener permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves livianas, y allegó el cronograma respectivo.

En concordancia con lo anterior, FUMICAÑA LTDA, presentó la solicitud formal para ser autorizada como empresa de trabajos aéreos especiales en la modalidad de aviación agrícola, la cual fue considerada en la audiencia pública del 30 de septiembre de 2015 convocada por la Entidad, y bajo el trámite reglado establecido en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, RAC, para estos casos. Evaluada la solicitud por las diferentes áreas competentes de la Entidad, emitieron concepto favorable, el cual permite verificar que cumple con los requisitos exigidos; además la solicitud se enmarca



dentro de las políticas de libre acceso al mercado de servicios aéreos comerciales que se viene aplicando por la autoridad aeronáutica.

Finalmente, en cuanto al uso de aviones ultralivianos propuesto por el solicitante, se debe tener en cuenta que tanto en las leyes 812 de 2003, 1450 de 2011 y 1753 de 2015, establecieron el estímulo a la fumigación con ultralivianos, indicando que la Aeronáutica Civil concederá permisos especiales (Ley 812) y reglamentará las condiciones y requisitos técnicos para la operación de vehículos aéreos ultralivianos en actividades agrícolas y pecuarias (Ley 1450), y en aplicación de estas directrices de la Ley, la autoridad aeronáutica estableció un marco normativo especial, contenido en el actual RAC 26 (adoptado por la Resolución 07283 de 2012, relativa a requisitos de aeronavegabilidad para aeronaves de categoría liviana (ALS) en Colombia) y en el RAC 137 (adoptado por la Resolución 7285 de diciembre de 2012 sobre normas de aeronavegabilidad y operaciones en aviación agrícola). Este marco normativo general define los requisitos y condiciones bajo los cuales cualquier persona puede desarrollar las actividades aéreas comerciales de fumigación aérea (certificación de la empresa), así como el uso de ultralivianos, los cuales requieren previamente ser certificados (certificación del ultraliviano).

Las normas contenidas en el RAC 26 mencionado, denominan a dichas aeronaves, como aeronaves de categoría liviana ALS, para diferenciarlas de aquellos ultralivianos destinados a propósitos recreativos o deportivos, en el entendido que están en el mismo rango de peso y características.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas, la empresa FUMICANA LTDA, debe tener en cuenta lo siguiente:

- a) Para las operaciones en aeropuertos, aeródromos 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 Entidad, será responsabilidad del operador el asumir los riesgos y consecuencias que dicha operación implica.
- b) Una vez finalizada la fase II del proceso de Certificación se deberán presentar todos los manuales exigidos por la regulación para Aceptación / Aprobación, entre otros: Manual General de Mantenimiento, Manual General de Operaciones, Carta de Cumplimiento, Programa de Mantenimiento y Programas de Entrenamiento.
- c) Para la fase IV del proceso de certificación la empresa deberá contar con: personal Entrenado y Licenciado, Materiales, Equipos y Herramientas, Datos Técnicos y Facilidades acorde a lo requerido por la Regulación.
- e) Al inicio de la fase IV se debe contar con las Aeronaves debidamente Certificadas por esta Autoridad.

En consideración de todo lo anterior, el Grupo recomendó **Aprobar** la petición presentada por la empresa FUMICANA LTDA, para obtener permiso de operación como empresa de Trabajos Aéreos Especiales, en la Modalidad de Fumigación Aérea, con aeronaves del tipo ultraliviano QUICKSILVER GT 500, en las pistas solicitadas,

advirtiéndole que las aeronaves del tipo ultraliviano propuestas deberán ser certificadas como ALS, cumpliendo con lo previsto en la Parte 26 del RAC, la Parte 137 del RAC, y en las demás normas que sean aplicables.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

- 4. SERVICIOS AEREOS ULTRALIVIANOS S.A.S. - SAU S.A.S.**, solicita se le autorice permiso de operación como empresa de Trabajos Aéreos Especiales, en la Modalidad de Fumigación Aérea, con base principal de operaciones en Las Águilas en el municipio Yumbo en el departamento del Valle, y las siguientes pistas como bases auxiliares:

Ingenio Carmelita, ubicado en el municipio Rio Frio, departamento del Valle.
Ingenio Riopaila- Castilla ubicado en el municipio de Zarzal, departamento del Valle.
Palmar Oriente, ubicado en el municipio Villanueva, departamento del Casanare.
Palmas de Tumaco, ubicado en el municipio Invili, departamento de Nariño.

El servicio será prestado con aeronaves del tipo ultraliviano QUICKSILVER GT 500; WA - 500 AG (VISION) y equipo convencional PIPER PA-25 (Lavia PA25 PUELCHE II).

Como antecedente del caso, es pertinente citar que la AEROCIVIL envió el comunicado 1062.193.1 -2015022633 fechado 5 de junio de 2015, al representante legal de la empresa SERVICIOS AEREOS ULTRALIVIANOS S.A.S. - SAU SAS, informándole que mediante Resoluciones 7285 de diciembre de 2012 y 1785 de 2013 se otorgó un término de transición para que las personas o terceros que realizan actividades de fumigación con aeronaves livianas, aplicaran al proceso para obtener permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola, plazo que venció en mayo de 2015 y fue prorrogado por doce meses mediante la Resolución 1117 del 20 de mayo de 2015. Al efecto, se le solicitó a la empresa manifestar en un plazo de diez (10) días si le asiste interés de aplicar al proceso para obtener un permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves livianas, y en tal caso allegar el cronograma planeado para el proceso. En respuesta, la empresa SERVICIOS AEREOS ULTRALIVIANOS S.A.S (radicados 2015054816 y 2015068777 del 1 de junio y 31 de julio de 2015), manifestó que si le asistía interés en aplicar al proceso para obtener permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves livianas, y allegó el cronograma respectivo.

En concordancia con lo anterior, SERVICIOS AEREOS ULTRALIVIANOS S.A.S presentó la solicitud formal para ser autorizada como empresa de trabajos aéreos especiales en la modalidad de aviación agrícola, la cual fue considerada en la audiencia pública del 30 de septiembre de 2015 convocada por la Entidad, y bajo el trámite reglado establecido en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, RAC, para estos casos. Evaluada la solicitud por las diferentes áreas competentes de la Entidad, emitieron concepto favorable el cual permite verificar que cumple con los requisitos exigidos; además la solicitud se enmarca dentro de las políticas de libre acceso al mercado de servicios aéreos comerciales que se viene aplicando por la autoridad aeronáutica.



Finalmente, en cuanto al uso de aviones ultralivianos propuesto por el solicitante, se debe tener en cuenta que tanto en las leyes 812 de 2003, 1450 de 2011 y 1753 de 2015, establecieron el estímulo a la fumigación con ultralivianos, indicando que la Aeronáutica Civil concederá permisos especiales (Ley 812) y reglamentará las condiciones y requisitos técnicos para la operación de vehículos aéreos ultralivianos en actividades agrícolas y pecuarias (Ley 1450), y en aplicación de estas directrices de la Ley, la autoridad aeronáutica estableció un marco normativo especial, contenido en el actual RAC 26 (adoptado por la Resolución 07283 de 2012, relativa a requisitos de aeronavegabilidad para aeronaves de categoría liviana (ALS) en Colombia) y en el RAC 137 (adoptado por la Resolución 7285 de diciembre de 2012 sobre normas de aeronavegabilidad y operaciones en aviación agrícola). Este marco normativo general define los requisitos y condiciones bajo los cuales cualquier persona puede desarrollar las actividades aéreas comerciales de fumigación aérea (certificación de la empresa), así como el uso de ultralivianos, los cuales requieren previamente ser certificados (certificación del ultraliviano).

Las normas contenidas en el RAC 26 mencionado, denominan a dichas aeronaves, como aeronaves de categoría liviana ALS, para diferenciarlas de aquellos ultralivianos destinados a propósitos recreativos o deportivos, en el entendido que están en el mismo rango de peso y características.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas, la empresa SERVICIOS AEREOS ULTRALIVIANOS S.A.S, debe tener en cuenta lo siguiente:

- a) Para las operaciones en aeropuertos, aeródromos 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 Entidad, será responsabilidad del operador el asumir los riesgos y consecuencias que dicha operación implica.
- b) Una vez finalizada la fase II del proceso de Certificación se deberán presentar todos los manuales exigidos por la regulación para Aceptación / Aprobación, entre otros: Manual General de Mantenimiento, Manual General de Operaciones, Carta de Cumplimiento, Programa de Mantenimiento y Programas de Entrenamiento.
- c) Para la fase IV del proceso de certificación la empresa deberá contar con: personal Entrenado y Licenciado, Materiales, Equipos y Herramientas, Datos Técnicos y Facilidades acorde a lo requerido por la Regulación.
- d) Al inicio de la fase IV se debe contar con las Aeronaves debidamente Certificadas por esta Autoridad.

En consideración de todo lo anterior, el Grupo recomendó **Aprobar** la petición presentada por la sociedad SERVICIOS AEREOS ULTRALIVIANOS S.A.S, para obtener permiso de operación como empresa de Trabajos Aéreos Especiales, en la Modalidad de Fumigación Aérea, con aeronaves del tipo ultraliviano QUICKSILVER GT 500; WA - 500 AG (VISION) y equipo convencional PIPER PA-25 (Lavia PA25 PUELACHE II), en las pistas solicitadas advirtiendo que las aeronaves del tipo ultraliviano propuestas deberán

ser certificadas como ALS, cumpliendo con lo previsto en la Parte 26 del RAC, la Parte 137 del RAC, y en las demás normas que sean aplicables.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

- 5. SERVICIOS AÉREOS ESPECIALES LTDA**, solicita se le autorice obtener permiso de operación como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la Modalidad de Aviación Agrícola, con base principal de operaciones en el Club UDELVA ubicado en el Municipio de Jamundí en el departamento del Valle del Cauca y con las siguientes pistas como bases auxiliares:

Ingenio Manuelita ubicado en el Municipio de Palmira en el departamento del Valle del Cauca.

Ingenio Pichichi ubicado en el Municipio de Guacarí en el departamento del Valle del Cauca.

Ingenio Central – Castilla, planta Castilla Pradera, en el departamento del Valle del Cauca.

Ingenio Riopaila – Castilla, Planta Riopaila, Zarzal, en el departamento del Valle del Cauca.

El servicio será prestado con aeronaves del tipo ultraliviano QUICKSILVER GT500 ASS.

Como antecedente del caso, es pertinente citar que la AEROCIVIL envió el comunicado 1062.193.1 -2015022632 fechado 5 de junio de 2015, al representante legal de la empresa SAE LTDA, informándole que mediante Resoluciones 7285 de diciembre de 2012 y 1785 de 2013 se otorgó un término de transición para que las personas o terceros que realizan actividades de fumigación con aeronaves livianas, aplicaran al proceso para obtener permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola, plazo que venció en mayo de 2015 y fue prorrogado por doce meses mediante la Resolución 1117 del 20 de mayo de 2015. Al efecto, se le solicitó a la empresa manifestar en un plazo de diez (10) días si le asiste interés de aplicar al proceso para obtener un permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves livianas, y en tal caso allegar el cronograma planeado para el proceso. En respuesta, la empresa SAE LTDA (radicado 2015053826 del 17 de junio de 2015), manifestó que si le asistía interés en aplicar al proceso para obtener permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves livianas, y allegó el cronograma respectivo.

En concordancia con lo anterior, SAE LTDA presentó la solicitud formal para ser autorizada como empresa de trabajos aéreos especiales en la modalidad de aviación agrícola, la cual fue considerada en la audiencia pública del 30 de septiembre de 2015 convocada por la Entidad, y bajo el trámite reglado establecido en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, RAC, para estos casos. Evaluada la solicitud por las diferentes áreas competentes de la Entidad, emitieron concepto favorable el cual permite verificar que cumple con los requisitos exigidos; además la solicitud se enmarca dentro de las políticas de libre acceso al mercado de servicios aéreos comerciales que se viene aplicando por la autoridad aeronáutica.



Finalmente, en cuanto al uso de aviones ultralivianos propuesto por el solicitante, se debe tener en cuenta que tanto en las leyes 812 de 2003, 1450 de 2011 y 1753 de 2015, establecieron el estímulo a la fumigación con ultralivianos, indicando que la Aeronáutica Civil concederá permisos especiales (Ley 812) y reglamentará las condiciones y requisitos técnicos para la operación de vehículos aéreos ultralivianos en actividades agrícolas y pecuarias (Ley 1450), y en aplicación de estas directrices de la Ley, la autoridad aeronáutica estableció un marco normativo especial, contenido en el actual RAC 26 (adoptado por la Resolución 07283 de 2012, relativa a requisitos de aeronavegabilidad para aeronaves de categoría liviana (ALS) en Colombia) y en el RAC 137 (adoptado por la Resolución 7285 de diciembre de 2012 sobre normas de aeronavegabilidad y operaciones en aviación agrícola). Este marco normativo general define los requisitos y condiciones bajo los cuales cualquier persona puede desarrollar las actividades aéreas comerciales de fumigación aérea (certificación de la empresa), así como el uso de ultralivianos, los cuales requieren previamente ser certificados (certificación del ultraliviano).

Las normas contenidas en el RAC 26 mencionado, denominan a dichas aeronaves, como aeronaves de categoría liviana ALS, para diferenciarlas de aquellos ultralivianos destinados a propósitos recreativos o deportivos, en el entendido que están en el mismo rango de peso y características.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas, la empresa SERVICIOS AÉREOS ESPECIALES LTDA, debe tener en cuenta lo siguiente:

- a) Para las operaciones en aeropuertos, aeródromos 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 Entidad, será responsabilidad del operador el asumir los riesgos y consecuencias que dicha operación implica.
- b) Una vez finalizada la fase II del proceso de Certificación se deberán presentar todos los manuales exigidos por la regulación para Aceptación / Aprobación, entre otros: Manual General de Mantenimiento, Manual General de Operaciones, Carta de Cumplimiento, Programa de Mantenimiento y Programas de Entrenamiento.
- c) Para la fase IV del proceso de certificación la empresa deberá contar con: personal Entrenado y Licenciado, Materiales, Equipos y Herramientas, Datos Técnicos y Facilidades acorde a lo requerido por la Regulación.
- d) Al inicio de la fase IV se debe contar con las Aeronaves debidamente Certificadas por esta Autoridad.

En consideración de todo lo anterior, el Grupo recomendó **Aprobar** la petición presentada por SERVICIOS AÉREOS ESPECIALES LTDA, para obtener permiso de operación como empresa de Trabajos Aéreos Especiales, en la Modalidad de Fumigación Aérea, con aeronaves del tipo ultraliviano QUICKSILVER GT 500 ASS, en las pistas solicitadas, advirtiendo que las aeronaves del tipo ultraliviano propuestas

deberán ser certificadas como ALS, cumpliendo con lo previsto en la Parte 26 del RAC, la Parte 137 del RAC, y en las demás normas que sean aplicables.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

6. AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A “AVIANCA S.A”, para que se le autorice adicionar al permiso de operación las siguientes rutas, con derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire:

Bogotá - Barbados - Bogotá, con 2 frecuencias semanales, equipo A318, A319 y A320.
Bogotá - Frankfurt - Bogotá, con 7 frecuencias semanales, equipo A330 y Boeing 787.

Una vez evaluado el proyecto, el Grupo recomendó **Aprobar** el mismo, teniendo en cuenta que las rutas propuestas se enmarcan en los instrumentos bilaterales vigentes suscritos entre Colombia y Barbados y Colombia y Alemania.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas, la empresa Aerovías del Continente Americano S.A., AVIANCA S.A., debe tener en cuenta lo siguiente:

- a) Debe demostrar, durante el proceso de certificación, que cuenta con la capacidad operacional y técnica suficiente (aeronaves, tripulaciones) para la prestación de los nuevos servicios.
- b) A consecuencia de futuros cambios en la estructura del espacio aéreo de la TMA de Bogotá bajo conceptos de la Navegación Basada en Performance (PBN), debe advertirse que una vez se publique y entren en vigencia las operaciones RNAV (5)(1)(2)-RNP APCH, las aeronaves deberán contar con la certificación y equipos requeridos para dicha operación.
- c) De acuerdo con la información emitida por parte de la Oficina de Coordinación de Slots, la propuesta de frecuencias y horarios se ubica en la temporada de Invierno 2015 (W15), para la operación en la siguiente temporada correspondiente a Verano 2016 (S16) se deberá gestionar ante la oficina de coordinación de Slot acorde al calendario de actividades IATA.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

7. EMPRESA AEREA DE SERVICIOS Y FACILITACIÓN LOGISTICA INTEGRAL S.A. EASYFLY S.A., solicita se le autorice prestar un servicio público de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo, en las siguientes rutas.

Rutas	Frecuencias Semanales
Quibdó-Apartado- Quibdó	3
Quibdó- Pereira- Quibdó	3
Bucaramanga-Tame- Bucaramanga	3



Bogotá- Ibagué-Bogotá	7
Bogotá- Villavicencio-Bogotá	7

El servicio se prestará en equipo Jetstream 41 –JS41 y ATR 42-500

Una vez 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, consignada en la Sesión 61 del 21 de diciembre de 2012, en cuanto a que se liberan los cupos de operadores máximos permitidos, 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.

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, en las rutas Quibdó-Apartado-Quibdó y Bucaramanga-Tame-Bucaramanga, al momento de iniciar la prestación efectiva del servicio propuesto, siempre y cuando no se encuentre otra aerolínea operando estas mismas rutas.

Para el inicio de la operación de las rutas antes citadas, la sociedad EMPRESA AEREA DE SERVICIOS Y FACILITACION LOGISTICA INTEGRAL S.A. EASYFLY S.A., debe cumplir, dentro de los términos y procedimientos establecidos para cada caso, los requisitos establecidos en el numeral 3.6.3.4.2.1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).

Igualmente, conforme concepto emitido por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y la Secretaría de Seguridad Aérea, se debe indicar al representante legal de la EMPRESA AEREA DE SERVICIOS Y FACILITACION LOGISTICA INTEGRAL S.A. EASYFLY S.A., lo siguiente:

- a) A consecuencia de futuros cambios en la estructura del espacio aéreo de la TMA de Bogotá bajo conceptos de la Navegación Basada en Performance (PBN), debe advertirse que una vez se publique y entren en vigencia las operaciones RNAV (5)(1)(2)-RNP APCH, las aeronaves deberán contar con la certificación y equipos requeridos para dicha operación.
- b) En cuanto a los horarios de operación propuestos, la empresa deberá surtir el nuevo procedimiento de asignación de slot, mediante mensajería SSIM, formato requerido por el sistema Score.
- c) Para el cumplimiento efectivo de las rutas, la empresa deberá demostrar durante el proceso de certificación que cuenta con la capacidad operacional y técnica suficiente (aeronaves, tripulación) para la prestación de los nuevos servicios.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

8. AIR PANAMA SUCURSAL COLOMBIA, para que se le autorice adicionar al permiso de operación la siguiente ruta:

- Panamá – Medellín - Armenia – Medellín - Panamá, con 7 frecuencias semanales y derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire. Sin derechos de tráfico en el trayecto Medellín – Armenia - Medellín.

El servicio será prestado con aeronaves Fokker 100 y B737-300QC.

Una vez evaluada la petición, el Grupo recomendó **Aprobar** la misma, teniendo en cuenta: **a)** Que la ruta solicitada se enmarca en los instrumentos bilaterales vigentes suscritos entre Colombia y Panamá ; **b)** Que la aerolínea PARSA, S.A., AIR PANAMA ha sido designada por la Autoridad Aeronáutica de la República de Panamá para prestar servicio de transporte aéreo público regular internacional de pasajeros, correo y carga, en la ruta Panamá (Marcos A. Gelabert) – Medellín – Panamá, mediante comunicado DG-DTA-162-13 del 6 de febrero de 2013 y Panamá - Armenia – Panamá, según comunicado DG - DTA - 493-15 del 27 de mayo de 2015, con derechos de tráfico hasta de cuarta libertad del aire **c)** Que la aerolínea opera actualmente la ruta Panamá-Medellín- Panamá y cuenta con autorización para operar la ruta Panamá-Armenia-Panamá.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas, la empresa Air Panamá Sucursal Colombia, debe tener en cuenta lo siguiente:

- a) A consecuencia de futuros cambios en la estructura del espacio aéreo de la TMA de Bogotá bajo conceptos de la Navegación Basada en Performance (PBN), debe advertirse que una vez se publique y entren en vigencia las operaciones RNAV (5)(1)(2)-RNP APCH, las aeronaves deberán contar con la certificación y equipos requeridos para dicha operación.
- b) La sociedad Air Panamá Sucursal Colombia antes del inicio de las operaciones, debe contar con los respectivos SLOT aeroportuarios de los aeropuertos de Medellín y Armenia, a la vez tendrá que adelantar las coordinaciones con los entes Aeroportuarios, a fin de evitar inconvenientes referentes a salas de embarque, posiciones de parqueo, utilización de bandas de equipajes y procedimientos para reabastecimiento de combustible, etc.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

9. ARUBAANSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. ARUBA AIRLINES, solicita se le autorice prestar un servicio de Transporte Aéreo Regular Internacional de Pasajeros Correo y Carga, con derechos de tercera y cuarta libertad del aire en la ruta Aruba-Bogotá- Aruba con (5) frecuencias semanales.

El servicio será prestado con equipo Airbus A320-232.



Una vez evaluada la petición, y teniendo en cuenta: a) Que la misma se enmarca en el instrumento bilateral vigente suscrito entre Colombia y Aruba, b) Que la empresa Aruba Airlines cuenta con la designación DL/15672A del 29 de julio de 2011 emitida por la por la Autoridad Aeronáutica de Aruba, para prestar servicios de transporte aéreo internacional regular de pasajeros, correo y carga en la ruta Aruba-Bogotá-Aruba, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud presentada por la empresa **ARUBAANSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. ARUBA AIRLINES**.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas, la empresa ARUBA AIRLINES, debe tener en cuenta lo siguiente:

- a) A consecuencia de futuros cambios en la estructura del espacio aéreo de la TMA de Bogotá bajo conceptos de la Navegación Basada en Performance (PBN), debe advertirse que una vez se publique y entren en vigencia las operaciones RNAV (5)(1)(2)-RNP APCH, las aeronaves deberán contar con la certificación y equipos requeridos para dicha operación.
- b) Previo a iniciar operaciones deberá coordinar con la Oficina de Transporte Aéreo la asignación del número de vuelo, de acuerdo a los criterios establecidos por la OACI esto con el fin de mitigar riesgos de seguridad operacional.
- c) De acuerdo con la información emitida por parte de la Oficina de Coordinación de Slots, la propuesta de frecuencias y horarios se ubica en la temporada de Invierno 2015 (W15), para la operación en la siguiente temporada correspondiente a Verano 2016 (S16) se deberá gestionar ante la oficina de coordinación de Slot acorde al calendario de actividades IATA.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

10. SOLAR CARGO SUCURSAL COLOMBIA, solicita se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular internacional de carga y correo, en la ruta:

Maiquetía y/o Valencia y/o Maracaibo / Bogotá o Medellín o Cali y viceversa, con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, con siete frecuencias semanales.

Maiquetía y/o Valencia y/o Maracaibo / Bogotá / Quito y viceversa, con derechos de tráfico de quinta libertad del aire con siete frecuencias semanales.

El servicio propuesto será prestado con equipo DC 10-30F.

Teniendo en cuenta que esta autoridad aeronáutica ha tenido conocimiento que por decisiones internas del Gobierno venezolano, desde hace más de un año a las líneas aéreas extranjeras en ese país, incluidas las colombianas, no les es posible convertir y transferir la cantidad que exceda de los ingresos recibidos sobre sus gastos, en relación con su actividad como transportista aéreo, lo que ha generado restricciones apreciables en el acceso al mercado de tráfico aéreo venezolano, que afectan las condiciones de

reciprocidad efectiva y conlleva una inaplicabilidad de hecho del artículo 17 del Acuerdo sobre Transporte Aéreo vigente entre los dos países, el Grupo recomendó **Aplazar** la decisión sobre la solicitud de la empresa, mientras se consulta con otras autoridades competentes, diferentes alternativas que puedan ayudar a subsanar la situación y restablecer las condiciones de equilibrio.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

TEMAS APLAZADOS.

1. UNIWORLD AIR CARGO CORP - SUCURSAL COLOMBIA.

Sesión 73 del 16 de julio de 2015. EL GEPA recomendó **Aplazar** la decisión de autorizar a la empresa UNIWORLD AIR CARGO, para prestar un servicio de Transporte Aéreo Regular Internacional de carga y correo, con equipo Mc Douglas DC-9-33F, en la ruta: Panamá (ciudad de Panamá), Colombia (Bogotá y/o Medellín y/o Cali y/o Barranquilla y/o Cartagena) y regreso, con siete (7) frecuencias semanales y derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, hasta tanto la empresa cumpliera con la designación del estado panameño como empresa de transporte aéreo público regular internacional de carga, en los términos señalados en los RAC.

La decisión continúa **Aplazada**, por cuanto la empresa no ha aportado la designación para prestar un servicio de transporte aéreo de carga con carácter regular.

2. FAST COLOMBIA S.A.S, MARCA VIVA COLOMBIA.

Sesión 72 del 30 de marzo de 2015. Se Aplazó la decisión de autorizar a la empresa FAST COLOMBIA S.A.S, para prestar un servicio de transporte aéreo regular troncal de pasajeros, correo y carga, en la ruta Medellín-Apartadó-Medellín, con siete (7) frecuencias semanales, con aeronaves A320-214, hasta tanto se culminen las obras de implementación en la pista del Aeropuerto "Antonio Roldan Betancourt" de la ciudad de Apartadó, teniendo en cuenta los conceptos técnico-operacionales, referentes a que la categoría de incendios del aeropuerto de Carepa es 4 y la aeronave A-320 es categoría 6, de igual manera según la información del AIP de Colombia con respecto a la resistencia de la plataforma del aeropuerto "Antonio Roldan Betancourt" es de 51.256 kg y el PBMO del A-320 es de 73.500 Kg.

Sobre el particular, Airplan envió una comunicación a la Oficina de Transporte Aéreo (OTA) el día 19 de agosto de 2015 informando sobre las obras de reforzamiento y repotencialización que se están realizando actualmente en la pista del Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt. Teniendo en cuenta lo anterior, se solicitó concepto a la Oficina de Comercialización sobre el estado de las obras, sobre lo cual allegó la respuesta emitida por la Interventoría de la Concesión Centro Norte, en la que indica que: "...Revisado el tema contractual y constructivo de las obras de repavimentación en Carepa tenemos:

Vencimiento del Plazo contractual: 16 de febrero de 2016



Cronograma aprobado: hasta 16 de febrero de 2016
Notam vigente: hasta 30 de diciembre de 2015
Probable terminación de la obra: 15 de diciembre de 2015
Probable firma de acta de verificación 30 diciembre de 2015"

Teniendo en cuenta esta información, el GEPA recomienda mantener **Aplazada** la decisión hasta tanto culminen las obras en el aeropuerto Antonio Roldan Betancourt, y se verifique que estas se ajustan a las condiciones de operación planteadas.

3. NEOVID SAS.

Sesión 73 del 16 de julio de 2015. EL GEPA recomendó **Aplazar** la decisión de autorizar a la empresa **NEOVID SAS** para obtener un permiso de operación como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la Modalidad de Ambulancia Aérea, con aeronave Beechcraft King Air 200 y base principal de operaciones en el aeropuerto Enrique Olaya Herrera de la Ciudad de Medellín, teniendo en cuenta que la reglamentación aplicable a la operación en dicho aeropuerto relacionada con la destinación, condiciones de operación, servicios autorizados desde y hacia el Aeropuerto EOH, no contempla los Trabajos Aéreos Especiales en la modalidad de ambulancia aérea. En consecuencia, si la empresa continúa con el interés en este proyecto de Trabajos Aéreos especiales en la modalidad de ambulancia aérea, podrá proponer como base principal el aeropuerto José María Córdoba de Rionegro.

La sociedad **NEOVID SAS**, mediante radicado 2015035438 de 2015 interpuso recurso de reposición y en subsidio de apelación contra la decisión de Aplazamiento contenida en el oficio GEPA 2015033359 del 18 de agosto de 2015, el cual se encuentra en trámite.

4. HELI SKY SAS

Sesión 72 del 30 de marzo de 2015. Se Aplazó la decisión de autorizar a la empresa Heli Sky SAS, para obtener Permiso de Operación como empresa de servicios aéreos comerciales de Transporte Público Aéreo no Regular (Aerotaxi), con base principal en el Aeropuerto Perales de la Ciudad de Ibagué y equipo Helicópteros MI 171, teniendo en cuenta, entre otros, que la base principal de operación propuesta en el Aeropuerto "Perales" de la ciudad de Ibagué, no contaba con la infraestructura, capacidad ni facilidad de mantenimiento para el equipo propuesto.

Sesión 73 del 16 de julio de 2015. Se decide mantener el Aplazamiento, por cuanto la Secretaría de Seguridad informa que las dificultades técnicas no han sido superadas.

Sesión 74 Teniendo en cuenta los inconvenientes presentados en el Aeropuerto Perales de la Ciudad de Ibagué, la empresa Heli Sky SAS replanteó la propuesta con una nueva base de operación en el aeropuerto Santiago Vila del municipio de Flandes-Tolima, modificación sobre la cual conceptuaron positivamente la Secretaria de Seguridad Aérea

(oficio 5103-193-2015029062 del 20 de octubre de 2015 y la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea (Sistema SETA), por lo que el Grupo recomienda **Aprobar** el proyecto para que la empresa Heli Sky, obtenga permiso de operación como empresa de Transporte Público Aéreo no Regular (Aerotaxi), con base principal en el aeropuerto Santiago Vila del municipio de Flandes y Helicópteros MI 171.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

5. OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A SUCURSAL COLOMBIA.

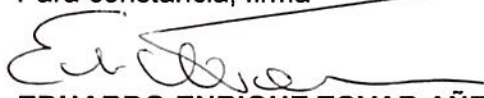
Sesión 72 del 30 de marzo de 2015. Se Aplazó la decisión de autorizar a la sociedad **OCEANAIR**, prestar un servicio de transporte aéreo internacional regular exclusivo de carga, en la siguiente ruta:

BRASIL (Sao Paulo/Guarulhos y/o Viracopos y/o Manaus y/o Curitiba y/o Rio de Janeiro y/o Porto Alegre y/o Belo Horizonte/Confins y/o Fortaleza y/o Recife y/o Brasilia y/o Salvador de Bahía y/o Cabo Frio y/o Florianópolis) – COLOMBIA (Bogotá y/o Medellín y/o Barranquilla y/o Cali) y/o destinos en quintas libertades y/o regreso (*) y/o VENEZUELA (Caracas y/o Valencia) y/o regreso y/o ESTADOS UNIDOS (Miami y/o New York) y/o regreso, con dos (2) frecuencias semanales.

Sobre esta petición sólo quedó **aplazada** la decisión del ejercicio de derechos de tráfico de quinta libertad aire a Estados Unidos, hasta tanto la sociedad aportara la designación correspondiente. Sobre el ejercicio de quinta libertad de aire a Venezuela, la sociedad en Audiencia Pública desistió parcialmente de la solicitud, en el sentido de excluir de la misma, la ruta Colombia-Valencia (Venezuela)-Colombia, manifestación que fue ratificada mediante radicado No. 2015026483 del 25 de Marzo de 2015.

Teniendo en cuenta que la sociedad aportó la designación y la aceptación de las especificaciones de operación, incluyendo el equipo A330-243, con oficio 1062.106-2015042180 del 8 de octubre de 2015, el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo le comunica a la empresa OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A SUCURSAL COLOMBIA, la decisión de **Aprobar** la operación de la ruta aplazada en Sesión 72 del 30 de marzo de 2015.

Para constancia, firma


EDUARDO ENRIQUE TOVAR AÑEZ
Presidente GEPA

Proyectó: Amparo Ospina G. - Profesional Grupo de Servicios Aerocomerciales 
Claudia B. Esguerra B. - Jefe Grupo de Servicios Aerocomerciales.
Revisó: Claudia B. Esguerra B. - Jefe Grupo de Servicios Aerocomerciales 