



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

SESION 73 DEL 16 DE JULIO DE 2015

Fecha Audiencia: 30 de Junio de 2015
Fecha Sesión: 16 de Julio de 2015
Hora de inicio: 11:00 a.m.
Lugar: Sala de Juntas Dirección General de la Unidad

MIEMBROS DEL GRUPO

Dr. Eduardo Enrique Tovar Añez	Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Capitán 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
Gustavo Moreno Cubillos	Jefe Grupo Servicios Aerocomerciales - Oficina de Transporte Aéreo
Patricia Russo Montaña	Profesional - Grupo Servicios Aerocomerciales - Oficina de Transporte Aéreo

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

TEMAS DE AUDIENCIA:

1. Delegación de Funciones:

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo informa al Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPA), que el Señor Director de la Unidad ha tenido a bien delegarlo para presidir el GEPA y en consecuencia, decidir sobre los proyectos aerocomerciales que sean presentados a consideración de la Unidad.

Por lo anterior se procede a dar lectura a la resolución 0705 del 1 de abril de 2015, "Por la cual se delegan en el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de aeronáutica Civil", acto administrativo que se anexa a la presente Acta como anexo número 1.



2. AEROLINEA DEL CARIBE S.A., AER CARIBE S.A. Solicita se adicione a su Permiso de Operación, en la modalidad de Transporte Aéreo de Carga, ciento treinta y uno (131) rutas, así:

- 17 rutas internacionales con equipo Boeing 737-400, con derechos de tráfico hasta de cuarta libertad del aire y equipo Boeing 737-400, y una (1) de ellas con equipo Antonov AN32 Series y AN26.
- 114 rutas nacionales distribuidas para los equipos Boeing 737- 400, AN32 y AN26.
Anexo 2. Listado de rutas solicitadas por la Sociedad Aer Caribe S.A.

Una vez evaluada la petición de las rutas internacionales, el Grupo recomendó **Aprobarlas**, teniendo en cuenta que las mismas se enmarcan en los instrumentos bilaterales vigentes entre Colombia-Venezuela, Colombia-Bolivia, Colombia-Panamá, Colombia-Costa Rica, Colombia-Costa Rica, Colombia-El Salvador, Colombia-República Dominicana, Colombia-cuba, Colombia-Aruba.

Igualmente recomendó **Aprobar** las rutas de puntos de Colombia a Nicaragua, Honduras, Guatemala y Haití, ofreciendo reciprocidad en caso de solicitudes de empresas de esos países, en consideración que no hay acuerdos aerocomerciales con los mismos.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas, la sociedad Aer Caribe debe tener en cuenta lo siguiente:

- a) Cumplir con el mínimo de equipo exigido para cada una de las modalidades autorizadas de forma independiente.
- b) Para la certificación de rutas a ser operadas con el equipo AN26, éste equipo debe surtir el proceso de adición al Permiso de Operación como empresa de transporte aéreo de carga, toda vez que el autorizado para esta modalidad a la sociedad Aer Caribe S.A. son aeronaves Antonov AN32. Lo anterior también aplica a las rutas aprobadas con aeronaves Boeing 737-400, donde debe culminarse el trámite de adición ya iniciado ante la Secretaría de Seguridad Aérea.
- c) Las rutas que tienen como punto de origen o destino Medellín se aprueban para ser operadas desde el aeropuerto José María Córdoba de Rionegro.
- d) Para el cumplimiento efectivo de las rutas solicitadas, la empresa deberá demostrar, durante el proceso de certificación, que cuenta con la capacidad operacional y técnica suficiente (aeronaves, tripulaciones) para la prestación de los nuevos servicios.
- e) La empresa deberá demostrar, durante el proceso de certificación, su capacidad para mantener la aeronavegabilidad continuada en cada una de las bases nacionales como



internacionales y dar cumplimiento a las regulaciones locales de cada país en el caso de las rutas internacionales.

- f) A consecuencia de los futuros cambios en la estructura del espacio aéreo de la TMA de Bogotá, las aeronaves deben contar con especificaciones de navegación (RNAV (5)(1)(2) RNP APCH).
- g) La operación de rutas con destino o salida de la base aérea de Tolemaida debe contar con la autorización por parte de la Fuerza Aérea.
- h) 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 sociedad Aer Caribe S.A. debe cumplir con lo previsto en el numeral 14.6.40 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y aportar el análisis de riesgo que le permita operar en dichas condiciones, conforme lo establece el literal (c)(3) del referido numeral como parte del proceso de certificación.
- i) La empresa debe surtir el proceso de coordinación de slots acorde a la normatividad vigente.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

3. LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREO S.A.S. LASER AEREO SAS.

Presenta su proyecto aerocomercial con el fin de aplicar al proceso que le permita obtener un permiso de operación para prestar servicios aéreos comerciales en la modalidad de Transporte Aéreo Especial de Carga, con aeronave Antonov AN 26B-100 (Combi - Servicios combinados y simultáneos de pasajeros y carga), y Base Principal de Operación en el Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio, así:

Frecuencias	Rutas Semanales
Cumaribo - Puerto Inírida - Cumaribo	1
Villavicencio - Mitú- San José del Guaviare - Villavicencio	2
Villavicencio - Cumaribo - Villavicencio	3
Cumaribo - Puerto Carreño - Cumaribo	2

Una vez evaluado el proyecto, el Grupo recomendó **Aprobar** el mismo resaltando que para obtener el Permiso de Operación, la empresa solicitante debe cumplir con el proceso de certificación, en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas.

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

- a) 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 sociedad Laser



SAS debe cumplir con lo previsto 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) del referido numeral como parte del proceso de certificación.

- b) En la Fase IV del proceso de Certificación la sociedad Laser Aéreo SAS debe demostrar que el TAR propuesto (Laser Aéreo SAS) tiene adicionado el equipo (AN26) o precisar como ejecutará el mantenimiento; de lo contrario, el proceso de certificación quedará suspendido.
- c) La sociedad Laser Aéreo SAS debe cumplir con el mínimo de equipo exigido para la cada una de las modalidades autorizadas de forma independiente.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

4. UNIWORLD AIR CARGO CORP - SUCURSAL COLOMBIA. Presenta su proyecto aerocomercial para que se autorice aplicar al proceso que le permita obtener en Colombia un permiso de operación como empresa 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.

Una vez evaluada la petición, el Grupo recomendó **Aplazar**, la decisión hasta tanto la empresa cumpla con la designación del estado panameño como empresa de transporte aéreo público regular internacional de carga, en los términos señalados en los RAC.

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

5. NEOVID SAS. Presenta su proyecto aerocomercial con el fin de aplicar al proceso que le permita obtener un permiso de operación para prestar servicios aéreos comerciales como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la Modalidad de Ambulancia Aérea, con aeronave Beechcraf King Air 200 y base principal de operaciones en el aeropuerto Enrique Olaya Herrera de la Ciudad de Medellín.

Una vez evaluado el proyecto el Grupo recomendó **Aplazar** el mismo, teniendo en cuenta que la reglamentación aplicable a la operación en el aeropuerto Enrique Olaya Herrera



(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) relacionada con la destinación, condiciones de operación, servicios autorizados desde y hacia el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera, 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 razón por la cual la representante legal de la sociedad deberá manifestar su intención, con el fin de decidir sobre la viabilidad de este proyecto.

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

6. SAE SERVICIOS AEREOS ESPECIALES SAS. Presenta su proyecto aerocomercial con el fin de aplicar al proceso que le permita obtener un permiso de operación y prestar al público servicios aéreos comerciales como empresa de Transporte Aéreo No Regular (Aerotaxi), con aeronaves Cessna T207 y PIPER PA28R-201T y base principal de operaciones en el aeropuerto Vanguardia.

Una vez evaluado el proyecto, el Grupo recomendó **Aprobar** el mismo, resaltando que para obtener el Permiso de Operación, la empresa solicitante debe cumplir con el proceso de certificación, en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas.

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

- a) Enviar los balances proyectados, situación que no incide en el análisis del proyecto y precisar el escenario propicio (base, optimista y pesimista).
- b) No podrán efectuar operaciones de itinerario o que afecten los servicios regulares existentes.
- c) 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 SAE SAS debe cumplir 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) del citado numeral, como parte del proceso de certificación.



- d) La operación de aeronaves a pistón en el Aeropuerto "Eldorado" debe enmarcarse dentro de lo previsto en la resolución 08332 del 28 de diciembre 1994 y demás normas o procedimientos que regulen la operación en el citado aeropuerto.

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

7. SOCIEDAD TRANSPACÍFICO & CIA SAS. Presenta su proyecto aerocomercial con el fin de aplicar al proceso que le permita obtener un permiso de operación y prestar al público servicios aéreos comerciales como empresa de Transporte Aéreo No Regular (Aerotaxi), con aeronaves Cessna P206 y PIPER Navajo PA-31-350 y base principal de operaciones en el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de la Ciudad de Cali, Valle.

Una vez evaluada el proyecto, el Grupo recomendó **Aprobar** el mismo, resaltando que para obtener el Permiso de Operación, la empresa solicitante debe cumplir con el proceso de certificación, en las condiciones previstas en los Reglamentos y normas aeronáuticas.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas, la sociedad Transpacífico & Cía. SAS, debe tener en cuenta lo siguiente:

- a) No podrán efectuar operaciones de itinerario o que afecten los servicios regulares existentes.
- b) Para las operaciones en aeropuertos NO CONTROLADOS en los cuales no se presten servicio de Control de Tránsito Aéreo y/o Extinción de Incendios (SEI), la sociedad Transpacífico & Cía. SAS debe cumplir 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) del citado numeral como parte del proceso de certificación.
- c) La operación de aeronaves a pistón en el Aeropuerto "Eldorado" debe enmarcarse dentro de lo previsto en la resolución 08332 del 28 de diciembre 1994 y demás normas o procedimientos que regulen la operación en el citado aeropuerto.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

8. AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A "AVIANCA S.A." Solicita se le autorice adicionar a su permiso de operación en las siguientes rutas:



- Bogotá - Boston y regreso con 7 frecuencias semanales, equipo A319 y derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire.
- Bogotá - Salvador - Toronto y regreso con 7 frecuencias semanales, equipo A319 y A320, y derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire.
- Bogotá - Madrid y/o Barcelona y regreso con 4 frecuencias semanales, equipo A330 y derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire.

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-Estados Unidos, Colombia-España y Colombia-El Salvador.

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) Las operaciones a ser realizadas en territorio Colombiano deben ser ejecutadas 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.
- c) Se recomienda que la Oficina de Transporte Aéreo revise y asigne los números de vuelo de acuerdo con los criterios establecidos por la OACI, con el fin de mitigar riesgos de seguridad operacional.
- d) 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) y debe evaluarse nuevamente para la temporada de verano 2016 (S16).

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

9. AEROVIAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A., siglas AIRES S.A. Y/O LAN COLOMBIA AIRLINES S.A. Y/O LAN COLOMBIA AIRLINES, solicita que autorice para adicionar a su permiso de operación las siguientes rutas:

- Ruta Nacional: Cali - Cartagena - Cali con 7 Frecuencias Semanales



- Ruta Internacional: Bogotá - La Habana - Bogotá con 4 Frecuencias Semanales y Derechos de Tráfico de 3 y 4 libertad del aire.
- Equipo: AIRBUS A320.

Una vez evaluada la solicitud de adición de ruta nacional, el Grupo recomendó **Aprobarla** teniendo en cuenta la política aerocomercial vigente de acceso al mercado nacional.

En cuanto a la ruta internacional el Grupo recomendó **Aplazar** la decisión, hasta tanto se liberen las frecuencias necesarias.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas, la empresa Aires S.A., y/o LAN Colombia Airlines 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) Las operaciones a ser realizadas en territorio Colombiano deben ser ejecutadas 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.
- c) Se recomienda que la Oficina de Transporte Aéreo revise y asigne los números de vuelo de acuerdo con los criterios establecidos por la OACI, con el fin de mitigar riesgos de seguridad operacional.
- d) 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) y debe evaluarse nuevamente para la temporada de verano 2016 (S16).
- e) Debe adelantar las coordinaciones del caso con los aeropuertos Concesionados de Cali y de Cartagena para 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 las anteriores recomendaciones.

10. AIR PANAMA SUCURSAL COLOMBIA solicita que se le autorice para adicionar a su Permiso de operación la siguiente ruta:



- Panamá - Armenia - Panamá con 3 frecuencias semanales y derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire.
- 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-Panamá y **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 y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Panamá Marcos A. Gelabert y/o Panamá Pacífico - Armenia, Colombia y regreso, con tres (3) frecuencias semanales, con derechos de tráfico hasta de cuarta libertad del aire, mediante Nota DG-DTA-493-15 del 27 de mayo de 2015.

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

- a) Informar la fecha prevista de inicio de operaciones en Colombia.
- b) 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.
- c) La sociedad Air Panamá Sucursal Colombia debe adelantar las coordinaciones del caso con el explotador del aeropuerto El Edén, 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 las anteriores recomendaciones.

11. OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A SUCURSAL COLOMBIA, solicita que se le autorice modificar la autorización otorgada por el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPA) en sesión 72, celebrada el día 30 de marzo de 2015, en el sentido de adicionar puntos en la ruta para prestar un servicio de transporte aéreo internacional regular exclusivo de carga con aeronave A330-243, en la ruta con origen Brasil, vía puntos intermedios, con destino Colombia y viceversa, así:



- BRASIL (Sao Paulo/Guarulhos y/o Viracopos y/o Curitiba) - CHILE (Santiago de Chile) - COLOMBIA (Bogotá) y regreso, con una (1) frecuencia semanal, 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 de Brasil.

Una vez evaluada la petición, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud, teniendo en cuenta:

- No obstante no estar en el cuadro de rutas flexibles del instrumento bilateral vigente, los derechos de quinta libertad en Santiago de Chile, la autoridad aeronáutica brasilera mediante oficio No. 099/2015/SRI/DF-ANAC del 19 de junio de 2015 designó a la aerolínea OceaAir Linhas Aéreas S/A, para la ruta y servicios objeto de la audiencia pública. Adicionalmente, respecto a los derechos de tráfico de quinta libertad del aire, la Autoridad Aeronáutica de Brasil confirmó autorizar, bajo el principio de reciprocidad, solicitudes similares de las aerolíneas de Colombia.
- Teniendo en cuenta las excelentes relaciones aerocomerciales entre Colombia-Brasil, así como la promoción y fortalecimiento del comercio exterior de Colombia y Brasil, la autoridad colombiana está en condiciones de aceptar la operación solicitada bajo el principio de reciprocidad ofrecido por la autoridad aeronáutica brasilera.
- Mediante radicado 2015065013 del 22 de julio de 2015, la Directora de Asuntos Aeronáuticos de Tampa Cargo, solicitó se acoja el ofrecimiento del Gobierno de Brasil de manera que les permita contar con las libertades necesarias para competir de manera adecuada, conectándose de manera directa la región con otras partes de Suramérica y el mundo.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas, la empresa Oceanair Linhas Aéreas S.A., Sucursal Colombia, debe tener en cuenta lo siguiente:

- a) Las operaciones deberán ser realizadas con aeronaves que cuenten con especificaciones de navegación (RNAV (5)(1)(2) RNP APCH).
- 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) Surtir el proceso de coordinación de slot acorde a la normatividad vigente.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo como Presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.



12. TAM - LINHAS AEREAS S.A - SUCURSAL COLOMBIA solicita que se le autorice para obtener un permiso de operación en Colombia que le permita prestar servicios de Transporte Aéreo Regular Internacional de Pasajeros, Correo y Carga entre Brasil y Colombia, en la siguiente ruta:

- Sao Paulo (Guarulhos) - Bogotá - Sao Paulo (Guarulhos) con 7 frecuencias semanales y derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire.
- El servicio será prestado con aeronaves Boeing 767 y Airbus 330.

Una vez evaluada la petición, el Grupo recomendó **Aprobar** la solicitud, teniendo en cuenta: **a)** La ruta solicitada se enmarca en los instrumentos bilaterales vigentes suscritos entre Colombia-Brasil, **b)** Que la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), notificó a la unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, mediante oficio número 107/2015/SRI-ANAC del 6 de julio, sobre la asignación de siete (7) frecuencias semanales mixtas entre Brasil y Colombia en la ruta Guarulhos - Bogotá - Guarulhos a la empresa TAM Linhas Aéreas S.A. y **c)** Que la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), notificó a la unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, mediante comunicado del 4 de agosto de 2010, sobre la designación de TAM Linhas Aéreas S.A., para prestar un servicio de transporte aéreo público regular internacional mixto, entre Brasil y Colombia.

Así mismo, conforme las observaciones formuladas por las diferentes áreas de la Unidad, la empresa TAM Linhas Aéreas S.A., Sucursal Colombia, debe tener en cuenta 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) 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.
- c) Se recomienda que la Oficina de Transporte Aéreo revise y asigne los números de vuelo de acuerdo con los criterios establecidos por la OACI, con el fin de mitigar riesgos de seguridad operacional.
- d) 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) y debe evaluarse nuevamente para la temporada de verano 2016 (S16).



- e) La presente aprobación no incluye autorización de Slot ni horarios específicos, motivo por el cual la sociedad TAM Linhas Aéreas S.A. Sucursal Colombia, debe gestionar y obtener por separado sus respectivos horarios ante la Oficina de Slot para el Aeropuerto Eldorado conforme al Sistema Score y bajo mensajería SSI.
- f) Adelantar las coordinaciones del caso con el concesionario del aeropuerto Eldorado, 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 las anteriores recomendaciones.

13. PROYECTOS O SOLICITUDES DE INTERES AERONAUTICO O APLAZADOS

a. Terminal de Aviación General en el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera

El señor Aníbal Gaviria en su condición de alcalde de Medellín, solicita que se habilite el terminal de aviación general del aeropuerto "Enrique Olaya Herrera" para operar vuelos internacionales.

i. Notas de información:

- Una solicitud similar, elevada por el Concesionario AirPlan, fue presentada y discutida en SESION 70 del GEPA celebrada el 7 de Octubre de 2014.
- La operación del aeropuerto "Enrique Olaya Herrera" se rige por lo establecido en el Decreto 264 de 1998 "Por medio del cual se modifica la destinación del aeropuerto "Olaya Herrera" de la ciudad de Medellín" y las resoluciones 1066 de 16 de febrero de 1988, 2867 del 01 de agosto de 1997 y 2561 del 12 de julio de 2001 expedidas por la autoridad aeronáutica de esos años.
- La operación del aeropuerto Enrique Olaya Herrera está sujeta a restricción de horaria (Horas diurnas).
- Autorización para el desarrollo de un proyecto de terminal de aviación general en el aeropuerto José María Córdoba, instalación que cuenta con instalaciones, servicios y facilitación para operaciones internacionales.
- En el citado GEPA se decide que la operación del aeropuerto debe mantenerse en las condiciones que actualmente opera, motivo por el cual esa solicitud fue resuelta de forma no favorable.



- ii. Secretaria de Seguridad Aérea. Con radicado 5004-2015018587 del 14 de julio de 2015 emite concepto desfavorable con fundamento en las siguientes observaciones:
- El aeropuerto Enrique Olaya Herrera se encuentra ubicado en el Valle de Aburra, lugar que por su topografía presenta un alto riesgo de accidentalidad en su operación aérea, dado que no es factible realizar operaciones de vuelo por instrumentos ni habilitar el aeropuerto para realizar operaciones en horario nocturno.
 - Presenta un crecimiento incontrolado de obstáculos representados en construcciones elevadas, que han llegado incluso a restringir parte de los circuitos de tránsito.
 - La pista del aeropuerto Enrique Olaya Herrera incumple con estándares internacionales referidos a la protección de superficies de aproximación y despegue.
 - Existen limitaciones en la provisión del control de tránsito.

Recomendación de la Oficina de Transporte Aéreo: Se atenderá las observaciones que al efecto formulen las áreas técnicas.

Decisión del GEPA:

- a) Convocar un Comité de Seguridad donde se analice la operación del aeropuerto Enrique Olaya Herrera y la eventual operación internacional del mismo.
- b) La Secretaria de Seguridad Aérea elaborará un estudio operacional del aeropuerto Enrique Olaya Herrera y emitirá el concepto del caso para conocimiento del GEPA.
- c) Informar al señor Alcalde de Medellín, por conducto de la Oficina de Comercialización, lo decido por el GEPA.

b. Hely Sky

La empresa Hely Sky presenta su proyecto para obtener un Permiso de Operación que le permita prestar servicios aéreos comerciales como nueva 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.

En GEPA 72 se aplazó por situaciones de orden técnico:

La Secretaria de Seguridad Aérea informa que las dificultades técnicas que llevaron al aplazamiento de este aerocomercial no han sido superadas.

Conforme con lo anterior, el Grupo recomienda mantener el aplazamiento de este proyecto.

**c. San-Ta**

La empresa SERVICIOS ASOCIADOS NACIONALES DE TRANSPORTE AEREO S.A.S. SAN-TA, presenta proyecto aerocomercial para aplicar al proceso que le permita obtener un Permiso de operación para prestar servicios como empresa de Transporte Aéreo Comercial Secundario en el Sur del país con base en el aeropuerto Benito Salas de Nieva.

Mediante radicado 20151018092 del 090715, la Secretaria de Seguridad Aérea informa que la empresa no ha demostrado asignación de áreas destinadas para la capacidad y facilidades de mantenimiento.

Sobre el particular el GEPA destaca la necesidad existente en el suroccidente del país de contar con más opciones de transporte aéreo, motivo por el cual la Unidad, a través de la Secretaria de Seguridad Aérea, acompañará este proyecto de forma que se superen las deficiencias técnicas y la empresa alcance su certificación y permiso de operación.

Una vez superadas las deficiencias técnicas del proyecto, previa reunión de la Secretaria de Seguridad Aérea con los gestores del mismo, el proyecto podrá aprobarse.

Siendo 12:30 a.m. del día 16 de julio de 2015, se da por terminada la Sesión del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, GEPA y se firma el acta hoy 29 de julio de 2015.

Para constancia, firma

EDUARDO ENRIQUE TOVAR AÑEZ
Presidente GEPA

Proyectó: Patricia Russo M - Profesional Aeronáutico, Grupo Servicios Aerocomerciales²¹
Revisó: Gustavo Moreno Cubillos - Jefe Grupo Servicios Aerocomerciales ²⁰
Vo.Bo.: Jazmin Alexandra Palomino - Jefe Grupo de Asuntos Internacionales y Regulatorios ²¹
Aprobó: Eduardo Enrique Tovar Añez - Jefe Oficina de Transporte Aéreo