



Principio de  
Procedencia  
1060.001

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Acta No. 83

Área / Proceso que realiza la reunión:	Oficina de Transporte Aéreo- Grupo de Servicios Aerocomerciales				
Tema de la reunión:	SESIÓN 83 – COMITÉ EVALUADOR DE PROYECTOS AEROCOMERCIALES – CEPA -				
Lugar:	Sala de Juntas Dirección General				
Fecha:	30/11/2017	Hora Inicio:	11:40 a.m.	Hora Final:	1:40 p.m.
Asistentes:	Ver listado de participantes y/o asistentes				

1. AGENDA

Orden del Día:

1. Verificación de quórum
2. Temas a tratar
3. Temas Aplazados
4. Varios

2. DESARROLLO DE LA REUNIÓN

1. Verificación de quórum:

Se verificó la asistencia de los miembros del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (CEPA), con la asistencia del 100% de los convocados.

- Cr. Edgar Sánchez Canosa Director General (e) – Presidente del CEPA
- Oscar Imitola Madero Jefe Oficina de Transporte Aéreo – Secretario del CEPA
- Edgar Luciano Cadena Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil (e)
- Cr. Arnaud Penent D'izarn Director de Servicios a la Navegación Aérea, como delegado del Secretario de Sistemas Operaciones

Adicionalmente, fueron invitadas Diana Yolanda Pardo P., Coordinadora del Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo y Sandra Patricia Rangel, Profesional de dicho grupo.

2. Tema a Tratar:

Antes de iniciar con el orden del día de la sesión 83, el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo actuando como Secretario del CEPA contextualizó a los miembros del Comité en cuanto a la resolución 03264 del 23 de octubre de 2017, la cual crea y conforma el área de gestión denominada "Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales" en la Aeronáutica Civil. Resalta que, a través de dicha resolución, la presidencia del ahora Comité vuelve a la Dirección General de la entidad, y dicho documento define los

integrantes que la conforman, así como las fechas en las cuales se debe celebrar. Como referencia se adjunta la resolución en mención.

Igualmente, el Secretario del CEPA aclaró que para la audiencia pública se recibieron 14 solicitudes de empresas de servicios aéreos comerciales, llevándose nueve de estas a audiencia pública. La diferencia se presenta ya que algunos proyectos fueron devueltos y otros desistieron. Como referencia se adjunta listado completo de solicitudes.

**1. AEROLÍNEAS GALAPAGOS S.A. AEROGAL SUCURSAL COLOMBIA**, solicita se le autorice adicionar al permiso de operación las siguientes rutas:

- **Quito-Bogotá-Curazao y regreso**, con 7 frecuencias semanales, equipo A319/A320 y derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire.
- **Quito-Bogotá-Aruba y regreso**, con 7 frecuencias semanales, equipo A319/A320 y derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire.

Una vez evaluada la solicitud de nuevas rutas para la empresa ecuatoriana **AEROLINEAS GALAPAGOS S.A. AEROGAL SUCURSAL COLOMBIA**, por un lado, ésta se ajusta al marco bilateral entre Colombia y Ecuador el cual establece que las aerolíneas designadas de ambos países podrán ejercer derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire. Por otra parte, en la subregión andina en los servicios mixtos de pasajeros, correo y carga, ampliado mediante Acta de reunión de consulta de 10 y 11 de enero de 2012, la cual establece la concesión de derechos de tráfico extra-subregionales en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 9 de la Decisión 582 del 4 de mayo de la CAN, en el que se señala que para las aerolíneas designadas de ambas partes, se podrán ejercer derechos de quintas, sin limitación de frecuencias, en toda América, exceptuando Estados Unidos y Canadá, , por las quintas libertades a Curazao y Aruba están contempladas.

Referente a los conceptos de las demás áreas como el de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, SEI, Grupo de Planificación Aeroportuaria y la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, estos fueron favorables, así como el concepto del Grupo de Planeación de Franjas Horarias para la temporada verano 2018 (S18), con alcance hasta la temporada invierno 2018 (W18); donde se señaló que se deberá evaluar nuevamente para las temporadas verano 2019 (S19) e invierno 2019 (W19). Se observó que la empresa en su solicitud indica que las designaciones para operar han sido solicitadas a la aeronáutica civil respectiva.

Por lo anterior el CEPA recomendó **Aprobar** la solicitud de nuevas rutas, condicionada al envío de las designaciones requeridas para el desarrollo de estas operaciones.

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

**2. LINEAS AÉREAS COSTARRICENSES S.A. SUCURSAL COLOMBIA**, solicita se le autorice adicionar al permiso de operación las siguientes rutas:

- **San José-Bogotá-Montevideo y regreso**, con 7 frecuencias semanales, equipo A319/A320 y derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire.
- **San José-Bogotá-Santiago de Chile y regreso**, con 14 frecuencias semanales, equipo A319/A320 y derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire.

Una vez evaluada la solicitud se observa que la misma se ajusta al régimen acordado entre Costa Rica y Colombia, el cual prevé un régimen de cielos abiertos en América Latina.

Referente a los conceptos de Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, SEI, Grupo de Planificación Aeroportuaria y la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, son favorables, así como el concepto por parte del Grupo de Planeación de Franjas Horarias para la

temporada verano 2018 (S18), con alcance hasta la temporada invierno 2018 (W18); el que se deberá evaluar nuevamente para las temporadas verano 2019 (S19) e invierno 2019 (W19). Para la evaluación de disponibilidad se tomó en cuenta la capacidad de Pista y Terminal.

Adicionalmente, el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo indica que OPAIN se pronunció mediante comunicado 2017094820 del 28 de noviembre de 2017 manifestando no pueden emitir concepto respecto a declaración de capacidad del aeropuerto Eldorado puesto que requieren datos adicionales.

El Secretario del CEPA propone realizar reuniones con las empresas aéreas y concesionarios para tratar el tema de la capacidad operacional. Se define que dicha reunión debe ser convocada por la Oficina de Transporte Aéreo en el próximo mes.

Por lo anterior, el comité recomendó **Aprobar** la solicitud de las rutas mencionadas, condicionada al envío por parte de LACSA de las designaciones requeridas para el desarrollo de estas operaciones.

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

**3. OCEANAIR LINHAS AÉREAS S.A. SUCURSAL COLOMBIA**, solicita adicionar al permiso de operación la siguiente ruta, con derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire, en la ruta **Recife (Brasil) – Bogotá y regreso**, con una (1) frecuencia semanal. El servicio será prestado con aeronaves Airbus A318 / A319 / A320

Una vez evaluada la solicitud se observa que la misma se ajusta al régimen acordado entre Colombia y Brasil, el cual establece a Noviembre de 2017 56 frecuencias semanales; se tiene en consideración el Oficio No.209(SEI)/2017/SAS-ANAC del 20 de septiembre de 2017 de la autoridad aeronáutica brasilera relacionado con la distribución de frecuencias a las líneas aéreas designadas por Brasil, esto es una adicional para Oceanair para un total de 10 frecuencias y 25 para TAM Linhas Aéreas S.A para un total de 35 frecuencias semanales; no existe inconveniente respecto a la frecuencia solicitada.

Referente a los conceptos de Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, SEI, Grupo de Planificación Aeroportuaria y la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, son favorables, así como el concepto por parte del Grupo de Planeación de Franjas Horarias para la temporada verano 2018 (S18), con alcance hasta la temporada invierno 2018 (W18); el que se deberá evaluar nuevamente para las temporadas verano 2019 (S19) e invierno 2019 (W19). Para la evaluación de disponibilidad se tomó en cuenta la capacidad de Pista y Terminal.

Por lo cual, el CEPA recomienda **Aprobar** la solicitud de la ruta nueva ruta solicitada por la empresa.

El Presidente del CEPA acogió la anterior recomendación.

**4. TACA INTERNATIONAL AIRLINES S.A. SUCURSAL COLOMBIA**, solicita adicionar al permiso de operación la ruta **Salvador - Cartagena y regreso** con cuatro (4) frecuencias semanales y derechos de tráfico de 3ª y 4ª Libertades del Aire. El servicio será prestado con aeronaves Airbus A 319/320 y Embraer E 190.

Evaluada la solicitud se observa que la misma se ajusta al convenio bilateral de las relaciones aerocomerciales entre Colombia – República de El Salvador, que se rigen por el Acuerdo de Transporte Aéreo del 5 de septiembre de 2012.

Referente a los conceptos de Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, SEI, Grupo de Planificación Aeroportuaria y la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, estos son favorables. Adicionalmente, mediante oficio No. 2017093095 del 22 de noviembre de 2017, el concesionario SACS de la ciudad de Cartagena manifiesta “el aeropuerto cuenta con capacidad operacional y con las facilidades para atender la operación en los horarios descritos”.

Así mismo, el concepto técnico favorable, por parte del Grupo de Planeación de Franjas Horarias para la temporada verano 2018 (S18), con alcance hasta la temporada invierno 2018 (W18); se deberá evaluar nuevamente para las temporadas verano 2019 (S19) e invierno 2019 (W19).

Finalmente, el Secretario del CEPA hace alusión a la intervención en este punto del representante de la empresa COPA, Hector Hernán Ríos, durante la audiencia pública quien en primer lugar comunico su percepción favorable de esta solicitud. En segundo lugar, manifestó su inquietud con respecto a las aprobaciones de los instrumentos bilaterales dentro de las cuales se encuentra el de El Salvador, suscrito desde 2012. Durante la audiencia, el Secretario del CEPA contestó que la Oficina de Transporte Aéreo realizó con la Dirección General la gestión ante el Ministerio de Transporte mediante un documento que contiene la exposición de motivos de los acuerdos pendientes por trámite mencionando los siguientes: El Salvador, República de Dominicana, Catar, Emiratos Árabes Unidos, Israel, CLAC, España y Costa Rica.

El Secretario del CEPA manifestó que se enviará la trazabilidad a las empresas aéreas de la gestión realizada, aclarando que la Aerocivil cumplió la parte técnica y le corresponde ahora al Ministerio de Transporte y Cancillería adelantar el trámite ante el Congreso de la República.

Por lo anterior, el CEPA recomendó **Aprobar** la solicitud de la ruta solicitada por TACA INTERNATIONAL AIRLINES S.A. SUCURSAL COLOMBIA.

*El Presidente del CEPA acogió la anterior recomendación.*

**5. AEROLÍNEA DEL CARIBE S.A. – AER CARIBE**, solicita adicionar al permiso de operación las siguientes rutas internacionales como servicio exclusivo de carga internacional, con una frecuencia semanal en cada ruta, y con derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire:

- Bogotá (Colombia) y/o Latacunga (Ecuador) – y/o Panamá (Panamá) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Latacunga – Panamá - Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Latacunga (Ecuador) – y/o La Habana (Cuba) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Latacunga – La Habana - Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Latacunga (Ecuador) – y/o Santo Domingo (República Dominicana) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Latacunga – Santo Domingo - Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Latacunga (Ecuador) – y/o Punta Cana (República Dominicana) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Latacunga – Punta Cana – Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Quito (Ecuador) – y/o Panamá (Panamá) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Quito - Panamá – Bogotá.

- Bogotá (Colombia) y/o Quito (Ecuador) – y/o La Habana (Cuba) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Quito – La Habana – Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Quito (Ecuador) – y/o Santo Domingo (República Dominicana) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Quito – Santo Domingo – Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Quito (Ecuador) – y/o Punta Cana (República Dominicana) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Quito – Punta Cana – Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Guayaquil (Ecuador) – y/o Panamá (Panamá) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Guayaquil - Panamá – Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Guayaquil (Ecuador) – y/o La Habana (Cuba) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Guayaquil – La Habana – Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Guayaquil (Ecuador) – y/o Santo Domingo (República Dominicana) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Guayaquil – Santo Domingo – Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Guayaquil (Ecuador) – y/o Punta Cana (República Dominicana) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Guayaquil – Punta Cana – Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Panamá (Panamá) – y/o Caracas (Venezuela) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Panamá – Caracas – Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Panamá (Panamá) – y/o La Habana (Cuba) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Panamá – La Habana – Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Panamá (Panamá) – y/o Santo Domingo (República Dominicana) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Panamá – Santo Domingo - Bogotá.
- Bogotá (Colombia) y/o Panamá (Panamá) – y/o Punta Cana (República Dominicana) y regreso, pudiendo suprimir escalas intermedias para operar Bogotá – Panamá – Punta Cana – Bogotá.

El servicio se prestará con equipos de vuelo: (4) Antonov (aeronavegables); (2) Boeing 737-476 (aeronavegables).

Analizada la solicitud de la sociedad AEROLÍNEAS DEL CARIBE S.A. – AER CARIBE, y debido a que se enmarca dentro de los Instrumentos bilaterales que rigen las relaciones aerocomerciales entre Colombia y Ecuador, Panamá, República Dominicana, e igualmente que las aerolíneas designadas

están autorizadas para ejercer derechos de tráfico hasta de quinta libertad, se considera que son viables las rutas solicitadas, en cuanto a estos países.

Respecto a las siguientes rutas, los derechos de tráfico pactados entre Colombia y Cuba para los servicios exclusivos de carga son hasta cuarta libertad del aire, exceptuando dichas rutas porque los derechos de tráfico de quintas frente a Cuba no se encuentran contemplados:

- Bogotá (Colombia) y/o Latacunga (Ecuador) – y/o La Habana (Cuba) y regreso.
- Bogotá (Colombia) y/o Quito (Ecuador) – y/o La Habana (Cuba) y regreso.
- Bogotá (Colombia) y/o Guayaquil (Ecuador) – y/o La Habana (Cuba) y regreso.
- Bogotá (Colombia) y/o Panamá (Panamá) – y/o La Habana (Cuba) y regreso.

Además de lo anterior, la empresa Aerosucre presentó escrito manifestando que no se tenga en cuenta la solicitud de Aer Caribe, argumentando que es confusa en cuanto a las rutas a servir, debido a que se nota el camuflaje de la ruta Bogotá-Panamá-Bogotá. Ante esto, el Grupo de Asuntos Internacionales y Política Aero comercial respondió que dicho argumento carece de fundamento en lo atinente a los derechos de tráfico y acceso a los mercados, por cuanto los servicios de carga por su naturaleza se operan de manera flexible, previsto en los instrumentos bilaterales.

Sobre el particular, observamos que según las estadísticas en la ruta Bogotá-Panamá-Bogotá operan las aerolíneas colombianas Aerosucre y LAS, además de las extranjeras DHL, Vensecar, Fedex, siendo estas dos últimas las que mayores toneladas movilizan con aproximadamente 21 vuelos por mes.

Así las cosas, si bien la empresa colombiana Aer Caribe no opera la ruta directa Bogotá-Panamá-Bogotá, se podrá cubrir de manera indirecta el mercado en dicha ruta, compitiendo con las aerolíneas extranjeras que abarcan la mayor parte del mercado, teniendo en cuenta que Tampa Cargo no reporta estadísticas de operación.

Respecto a las rutas a Ecuador se observa que los mayores operadores nacionales son LAS y Tampa con un promedio de 11 vuelos mensuales. Igualmente, a Venezuela opera la aerolínea extranjera Vensecar con un promedio de 30 vuelos mensuales. Así mismo, a República Dominicana notamos la operación durante 3 meses de la aerolínea LAS con un vuelo mensual y la misma aerolínea opera a Cuba con un promedio de 6 vuelos mensuales.

Referente a los conceptos de Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, SEI, Grupo de Planificación Aeroportuaria y la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, son favorables.

Así mismo, el concepto técnico favorable, por parte del Grupo de Planeación de Franjas Horarias para la temporada verano 2018 (S18), con alcance hasta la temporada invierno 2018 (W18); se deberá evaluar nuevamente para las temporadas verano 2019 (S19) e invierno 2019 (W19). Para la evaluación de disponibilidad se tomó en cuenta la capacidad de Pista y Terminal.

En esta solicitud, intervino el representante de la empresa Tampa, Jorge Serrano, quien manifestó su inquietud en referencia a la solicitud puntual en la ruta hacia Caracas (Venezuela), solicitando que hasta que no aclare la situación con el vecino país y se normalicen las relaciones no es conveniente aprobar solicitudes de este estilo.

También intervino el capitán Orlando Espinosa, representante de la empresa Aerosucre, quien indicó su preocupación por las rutas camufladas con destino a Panamá. Como referencia, se adjunta la comunicación número 2017093437.

*Dlm*

El señor Andrés Salcedo, Representante de la empresa Aerolínea del Caribe S.A. – Aer Caribe, solicitó intervenir para aclarar la situación. Después de consultar con la mesa de trabajo en donde se encontraban los miembros del Comité, el Secretario del CEPA permitió su intervención. Durante la misma, manifestó que la intención de la empresa con la solicitud expuesta es realizar convenios con aerolíneas internacionales colocando como ejemplo KLM, Air France para mover carga a nivel internacional.

Por lo anterior, el CEPA recomendó **Aprobar** la solicitud presentada, exceptuando las rutas a Cuba por no estar contemplados los derechos de tráfico de quinta libertad del aire. Igualmente, recomendó aclarar en la comunicación de aprobación el sentido de las rutas presentadas y los derechos de tráfico a ejercer.

*El Presidente del CEPA acogió la anterior recomendación.*

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

*Una vez evaluado el proyecto de la AEROLOGISTICA CHARTER S.A.S y contarse con los conceptos favorables de las áreas técnicas, la Oficina de Transporte Aéreo luego de la evaluación y análisis realizado al estudio presentado señala que el proyecto adolece de información clara respecto a los siguientes aspectos de acuerdo con el concepto emitido por el Grupo de Estudios Sectoriales:*

Mercado: *“El documento no cumple con lo establecido en el literal g del numeral 3.6.3.2.5 del RAC 3, ya que el análisis no abarca el mercado que aspira servir, por lo tanto, ni los estudios de oferta y demanda de los últimos cinco años, ni las proyecciones de los primeros cinco años de operación cumplen con la normatividad vigente”.*

Financiero: *“No obstante, debido a que el estudio de mercado es el que justifica los ingresos de la empresa los primeros años de operación, el análisis financiero debe estar armonizado con la proyección de horas que debe ser ajustada con base al numeral 2.3 del presente documento.”*

*Para cumplir con lo establecido en los literales h) y i) del RAC 3, la empresa debe armonizar los ingresos operacionales y las tarifas propuestas con la proyección ajustada de horas voladas en el mercado que aspira a servir y de esta manera generar los estados financieros proyectados para los primeros cinco años de operación.”*

Ante el anterior concepto y luego de evaluadas las observaciones presentadas, el Comité recomendó **Aplazar** la decisión hasta que la empresa cumpla con los todos los requisitos formales de la solicitud, de tipo de mercado y se evidencie que la empresa estaría en condiciones financieras para que se le autorice la constitución como empresa de transporte aéreo no regular-aerotaxi.

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

**7. HELISERVICE LTDA**, solicita se le autorice un permiso de operación en la Modalidad de Trabajos Aéreos Especiales en: Labores Aéreas de Construcción; Sismografía y Geología; Aviación Agrícola; Aerofotografía y Aerofotogrametría. El servicio será prestado con equipos: helicóptero Bell 206 L III y helicóptero Bell 206 B III.

*Una vez evaluado el proyecto de la HELISERVICE LTDA, y contarse con los conceptos favorables de las áreas técnicas, la Oficina de Transporte Aéreo luego de la evaluación y análisis realizado al*

*Dim.*

proyecto presentado, mediante oficio 1062.106 – 2017042052 del 09 de noviembre de 2017 realizó requerimientos a la sociedad. No obstante, lo anterior en la nueva revisión se observó lo siguiente:

Conveniencia y necesidad del servicio: “La empresa presenta una solicitud múltiple para prestar servicios de Trabajos Aéreos Especiales en aerofotografía, ambulancia aérea y fumigación aérea. Siendo cada uno de ellos un mercado diferente (servicio, demandantes y ofertantes), la empresa debe presentar sendos estudios de mercado y para el caso específico, la conveniencia pública de cada uno de ellos.”

Mercado: “No incluye la oferta y de la demanda de cada modalidad de trabajos aéreos especiales que pretende servir de los últimos cinco años ni del mercado proyectado a cinco años.”

Regiones: “Tampoco, hace una diferenciación de la región geográfica donde se concentrará”.

Tarifas y costos operacionales: “El documento incluye costos preoperativos y realiza un cálculo de costos e ingresos, prorrateados por modalidad de acuerdo con un porcentaje proyectado de la demanda. Este análisis no puede ser de recibo por cuanto los costos y los ingresos de cada modalidad de trabajos aéreos especiales es diferente, debe presentar la información por cada una de las modalidades.”

El proyecto de la empresa Heliservice no cumple con el requerimiento al estudio y no contiene la información exacta exigida en el numeral 3.6.3.2.5 de los reglamentos Aeronáuticos de Colombia

Luego de evaluadas las observaciones presentadas, el Grupo recomendó **Negar** la decisión para que se le autorice la constitución como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en las actividades solicitadas.

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

**8. AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. “AVIANCA S.A.”**, solicita adicionar al permiso de operación lo siguiente:

- Nueva ruta: Bogotá-Chicago y regreso, con 7 frecuencias semanales, equipo A318/A319/A320 y derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire.
- Adición de 4 frecuencias en la ruta Bogotá-Curazao y regreso, con equipo A318/A319/A320 y derechos de tráfico de hasta cuarta libertad del aire.

Se presentaron los análisis y evaluaciones de cada ruta así:

Bogotá-Chicago y regreso: La solicitud de adición de la ruta se ajusta al marco bilateral aplicable entre EEUU y Colombia, en el cual se establece un régimen de cielos abiertos entre los dos países, esto es múltiple designación, libertad de frecuencias y equipo, así como cuadros de rutas abiertos con derechos de tráfico hasta de quinta libertad del aire.

Bogotá-Curazao y regreso: La solicitud de incremento de frecuencias se ajusta al marco bilateral aplicable entre los dos países, que establece para las aerolíneas colombianas 14 frecuencias semanales, de las cuales 7 se encuentran asignadas a la empresa AVIANCA, siendo el único operador por parte de Colombia, quedando disponibles 7 frecuencias semanales y la solicitud para la presente audiencia es de 4 frecuencias semanales

Adicional a los marcos bilaterales, se presentaron los conceptos favorables de las áreas técnicas y concepto del Grupo de Planeación de Franjas Horarias para la temporada verano 2018 (S18), con alcance hasta la temporada invierno 2018 (W18); se deberá evaluar nuevamente para las temporadas verano 2019 (S19) e invierno 2019 (W19). Para la evaluación de disponibilidad se tomó en cuenta la capacidad de Pista y Terminal. Debe cumplir con los procesos establecidos en el RAC 3 - Apéndice

*Dina*

"A" para la coordinación de slot y facilitación de franjas horarias dentro de los términos establecidos en el calendario de actividades para la temporada a operar.

Luego de evaluadas las solicitudes el Comité recomendó **Aprobar** la solicitud de la nueva ruta y el incremento de frecuencias de acuerdo a lo solicitado por la **AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. "AVIANCA S.A."**.

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

**9. TRANSPORTE AEREO DE COLOMBIA S.A-TAC**, solicita se le autoricen en la modalidad de transporte aéreo regular secundario las rutas:

<b>Ruta</b>	<b>Frecuencias semanales</b>
Cali -Medellín (EOH) -Cali (servicio pionero)	3
Cali -Timbiquí-Cali (servicio pionero)	6
Timbiquí -Popayán- Timbiquí (servicio pionero)	6
Guapi -Popayán -Guapi (servicio pionero)	6

El servicio será prestado con equipos: Turbohélice Beechcraft 1900D y LET 410UVP-E.

En relación con la solicitud de la empresa, el Secretario del CEPA informó a los miembros lo siguiente:

- Ruta **Cali -Medellín (EOH) -Cali** (servicio pionero), con 3 frecuencias semanales:

El Secretario del CEPA señala que la solicitud cuenta con los conceptos favorables de las áreas técnicas. Sin embargo, el Grupo de Servicios Aerocomerciales luego de la evaluación y análisis de la normativa vigente respecto a las restricciones del aeropuerto Enrique Olaya Herrera de la ciudad de Medellín, encontró lo siguiente:

- 1) Decreto 264 de febrero 6 de 1988, por el cual se modificó la destinación del inmueble nacional aeropuerto Olaya Herrera, el que señala en su Artículo 1: "Destinase el área donde actualmente funciona el Aeropuerto Olaya Herrera para un aeroparque público del mismo nombre, que cumpla funciones recreacionales, culturales y de conservación del ambiente de una parte, y de otra, que sirva para el funcionamiento de la aviación general y la operación regular secundaria" (subrayado nuestro).
- 2) Numeral 3.6.3.4.3.2 de los RAC 3, donde se declara como troncal la ruta Cali-Medellín-Cali.
- 3) La ruta Cali – Enrique Olaya Herrera y regreso, no se encuentra incluida en la Resolución 02867 del 01 de agosto de 1997, "Por la cual se efectúan unas modificaciones al régimen de operaciones aéreas en el Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín"

Por las razones antes mencionadas los miembros del Comité recomendaron **Negar** la solicitud a la empresa de la empresa TRANSPORTE AÉREO DE COLOMBIA TAC S.A. en esta ruta solicitada.

El Presidente del CEPA, después de la claridad en cuanto a las restricciones en la operación del aeropuerto EOH, **acogió** la anterior recomendación.

En esta solicitud, el Secretario del Comité recordó las intervenciones presentadas en la audiencia pública por el representante de la aerolínea Avianca, Jorge Serrano, manifestando que no estaba en contra de la solicitud y manifestando que esto es una oportunidad para que se den reglas claras para poder acceder a operar a este aeropuerto. También se hizo referencia a la intervención de Maria

*Dim*

Teresa Arias del concesionario Airplan en el sentido que se considere la revisión de las restricciones del aeropuerto Enrique Olaya Herrera de la ciudad de Medellín conforme a la realidad actual del mercado y que el aeropuerto se acerque más a las regiones, toda vez que la última resolución de incorporación de ciudades data del año 2001.

- **Rutas: Cali -Timbiquí-Cali; Timbiquí -Popayán- Timbiquí y Guapi -Popayán -Guapi** cada una con 6 frecuencias semanales y solicitadas como servicios pioneros.

Una vez evaluada la adición de las nuevas rutas y teniendo en cuenta los conceptos favorables de las áreas técnicas y concepto del Grupo de Planeación de Franjas Horarias para la temporada verano 2018 (S18), con alcance hasta la temporada invierno 2018 (W18); aclarando se deberá evaluar nuevamente para las temporadas verano 2019 (S19) e invierno 2019 (W19), teniendo en cuenta la capacidad de pista y terminal para la evaluación y aclarando que debe cumplir con los procesos establecidos en el RAC 3 - Apéndice "A" para la coordinación de slot y facilitación de franjas horarias dentro de los términos establecidos en el calendario de actividades para la temporada a operar.

Luego de evaluadas las solicitudes el Comité recomendó **Aprobar** la solicitud de las nuevas rutas **Cali -Timbiquí-Cali; Timbiquí -Popayán- Timbiquí y Guapi -Popayán -Guapi** con las frecuencias solicitadas y en el equipo de vuelo propuesto como servicios pioneros. Se realizará la claridad a la empresa lo señalado en el numeral 3.6.3.4.3.9.1 de los RAC 3, en el sentido que se dará aplicación Régimen Especial de Servicios Pioneros cuando se dé inicio a la prestación efectiva del servicio. Esta protección se mantendrá durante el primer año de operación efectiva e ininterrumpida, con el fin de propiciar la consolidación y estabilidad de los Servicios Pioneros.

El Presidente del CEPA acogió la anterior recomendación.

#### **VARIOS:**

**1. Intervenciones adicionales:** El Secretario del CEPA le informó al Presidente que al final de la Audiencia Pública celebrar el 29 de noviembre de 2017, un representante del Instituto Nacional de Aviación Civil – INAC de Venezuela solicitó la palabra para intervenir. Después de consultar con la mesa de trabajo, el Comité autorizó su intervención. El señor Germán Pérez, representante del INAC, manifestó el interés de dicha autoridad de apoyar las solicitudes pendientes de las empresas venezolanas argumentando que las decisiones de la autoridad deben ceñirse a aspectos técnicos y el mercado se encuentra hoy ávido de oferta para atender la conectividad.

**2. GRAN COLOMBIA DE AVIACIÓN S.A.S:** En Sesión No. 82 – Grupo Evaluador De Proyectos Aerocomerciales – GEPA -, el Secretario General, en calidad de Presidente delegado del GEPA, actual CEPA, autorizó la constitución como empresa Transporte Aéreo Comercial Troncal, para prestar servicio nacional (doméstico) e internacional, en rutas troncales y secundarias, de pasajeros, correo y carga, con base en la ciudad de Ibagué – Tolima.

La empresa mediante escrito 2017086363 del 30 de octubre de 2017 solicitó cambio de base principal de Ibagué a Cali debido a que las obras de infraestructura de dicho terminal culminan en marzo de 2018 lo cual retrasaría el proceso de verificación y comprobación de base, afectando por ende el inicio de la operación que tenían previstas, así como el cronograma de certificación. Igualmente, en dicha comunicación argumenta que el equipo con el cual adelanta su certificación (Boeing 737-400) no es apto para la operación en el aeropuerto Perales de Ibagué.

Ante esta solicitud, el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo requirió conceptos a la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y a la Dirección de Infraestructura Aeroportuaria para verificar lo expuesto por la empresa. Dichas áreas emitieron conceptos favorables para el cambio de base a la ciudad de Cali (como referencia, se adjuntan a esta acta). Con base en estos conceptos, la

61m

Oficina de Transporte Aéreo emitió comunicación a la empresa manifestando que se considerará su petición en éste comité para decisión del Presidente del mismo.

El Presidente del CEPA, después de verificar los conceptos, **acogió** la anterior recomendación de autorizar a la empresa el cambio de base para el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali.

#### **TEMAS APLAZADOS:**

Como referencia y para mayores detalles, se adjunta el listado de solicitudes aplazadas al momento de esta sesión 83 del CEPA.

A continuación, las siguientes consideraciones:

#### **a) GRAN COLOMBIA DE AVIACIÓN S.A.S**

*En Sesión No. 82 – Grupo Evaluador De Proyectos Aerocomerciales – GEPA -, el Secretario General, en calidad de Presidente delegado del GEPA, actual CEPA, Aplazo la ruta Cali- Valencia (Venezuela) y regreso con 7 frecuencias semanales hasta que se normalice la aplicación del instrumento bilateral y se superen temas de reciprocidad con las aerolíneas colombianas.*

*No obstante, lo anterior y teniendo en cuenta que se trata de una aerolínea colombiana, el Comité recomienda al Presidente del CEPA **aprobar** la ruta solicitada con 7 frecuencias semanales para operarla en el equipo Boeing 737-400.*

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

#### **b) Caso Empresas Venezolanas:**

El Secretario del CEPA contextualizó a los miembros del Comité respecto a la situación con las empresas venezolanas. Explicó que la política de la autoridad colombiana ha sido aplazar las solicitudes de dichas empresas hasta cuando se normalice la relación entre los países bajo los principios de reciprocidad y acceso equitativo a los mercados. Adicionalmente, comentó que como acción paliativa se han realizado autorizaciones de vuelos chárter a aerolíneas venezolanas bajo criterios como destinos turísticos y necesidad del servicio. Reiteró también lo expuesto durante la intervención del Señor Germán Pérez, representante del INAC, durante la Audiencia Pública.

Ante esta situación, y buscando una resolución al tema, el Secretario informa que la Oficina de Transporte Aéreo buscó el pronunciamiento de la Cancillería colombiana en cuanto a la situación de las solicitudes aplazadas. Como referencia, se adjuntan las distintas solicitudes realizadas a la Cancillería. El Secretario comunicó que, en la última reunión con áreas de Cancillería, del 27 de noviembre de 2017, esta informa que consideran que la decisión es de índole técnico por lo que acuden al buen criterio de la autoridad aeronáutica en cuanto a esta situación, solicitando que se le informe de la decisión y las consecuencias de la misma. Igualmente, el Grupo de Asuntos Internacionales y Política Aero comercial, emitió concepto número 2017023937 del 08 de septiembre de 2017 con respecto a este tema (el cual se adjunta como referencia), en el cual concluyó con dos alternativas:

1. *“Continuar con línea de limitar la capacidad operacional de las aerolíneas de las aerolíneas venezolanas mediante una restricción al crecimiento a los servicios existentes y/o nuevos entrantes, en aras de lograr un equilibrio competitivo entre nacionales y extranjeros en dicho mercado y tratar de garantizar la reciprocidad real y efectiva que debe primar en cualquier relación bilateral”.*
2. *“Teniendo en cuenta que existen múltiples solicitudes de empresas venezolanas para operar al mercado colombiano; que existe una demanda que por razones exógenas y de índole político no puede ser atendida por las empresas nacionales; que se requiere garantizar la prestación de los servicios aéreos y la conectividad entre las dos naciones Colombia y Venezuela; que si bien la industria aérea colombiana compite en condiciones de inequidad que no le permite acceder al*

*e/m*

*mercado aéreo colombo – venezolano, también lo es que otros sectores de la economía requieren de la existencia de los servicios aéreos binacionales, por lo que aras de beneficiar a los usuarios de transporte aéreo, el turismo, el comercio y la conectividad que es de vital importancia para sus habitantes y en concordancia con el acuerdo de cielos abiertos entre ambos países , se podría explorar la posibilidad de revisar diferentes solicitudes que se encuentran aplazadas y aprobar aquellas que cumplan con los requisitos exigidos en las normas aeronáuticas colombianas”.*

Tomando en cuenta los anteriores elementos, el comité entro a discutir las solicitudes de empresas venezolanas. El Presidente del Comité expresó que la decisión efectivamente debe ser de carácter técnico y bajo consideraciones de la necesidad de conectividad entre los países. La Oficina de Transporte Aéreo a través de su Grupo de Servicios Aerocomerciales comunicó las consecuencias de un cambio en la decisión tanto de negar como aprobar los proyectos, expresando también que se debe considerar que algunas solicitudes datan del año 2015 por lo cual es necesario su actualización. Puntualmente, las siguientes:

- Ravsa – Rutas Aéreas de Venezuela, en la modalidad de pasajeros, aplazada en la sesión 75 del GEPA el 10 de diciembre de 2015.
- Transcarga International Airways, en la modalidad de carga, aplazada en la sesión 75 del GEPA el 10 de diciembre de 2015.

Adicionalmente, el Grupo hace mención de la solicitud de la empresa Conviasa, en la modalidad de pasajeros, aplazada en la sesión 81 del GEPA el 26 de mayo de 2017; explicando que dicha aerolínea por decisión unilateral tomada en julio de 2017 ya no cuenta con operaciones en el país.

Se informa también al Presidente del CEPA que las empresas Avior Airlines Colombia y Laser Airlines – Línea Aérea del Servicios Ejecutivo Regional cuentan con solicitudes aplazadas en la modalidad de pasajeros, desde la sesión 78 del GEPA del 20 de septiembre de 2016. Ambas empresas han enviado reiteradas solicitudes a la Autoridad Aeronáutica insistiendo en sus solicitudes, en este punto el Secretario del CEPA mencionó que a la empresa Laser se le realizó la devolución de una solicitud en la actual sesión 83, mediante oficio número 2017043022, ya que era igual a la que está aplazada. Igualmente, manifestó que la empresa Avior mediante comunicación número 2017085180 del 25 de octubre de 2017 solicitó a la autoridad revisar nuevamente en la audiencia las solicitudes de las rutas aplazadas.

Bajo las anteriores consideraciones, el Presidente del CEPA consultó las opiniones de las áreas técnicas y se procedió con las siguientes recomendaciones:

- **Continuar aplazadas** las solicitudes de las empresas Ravsa – Rutas Aéreas de Venezuela y Transcarga International Airways y **Requerir** a dichas empresas para la actualización de la información a los proyectos presentados durante el año 2015.
- **Continuar aplazada** la solicitud de la empresa Conviasa y **Requerir** su pronunciamiento con respecto a su interés en esta solicitud en vista de que ya no cuenta con operaciones en el país.
- **Aprobar** las solicitudes de las empresas Avior Airlines Colombia y Laser Airlines – Línea Aérea del Servicios Ejecutivo Regional.

#### 1) AVIOR AIRLINES COLOMBIA C.A.

**Sesión 78 del 20 de septiembre de 2016.** Solicita adicionar a su permiso de operación como empresa de transporte aéreo internacional regular de pasajeros, correo y carga, las rutas Caracas-Bogotá-Caracas con 6 Frecuencias semanales, Caracas-Medellín-Caracas con 6 Frecuencias semanales, Caracas-Cali-Caracas con 6 Frecuencias semanales y Barcelona (Venezuela) - Bogotá-Barcelona (Venezuela) con 6 Frecuencias semanales.

oim .

Caracas-Cali-Caracas con 6 Frecuencias semanales y Barcelona (Venezuela) - Bogotá-Barcelona (Venezuela) con 6 Frecuencias semanales.

**2) LÍNEA AÉREA DE SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL C.A., LASER AIRLINES.**

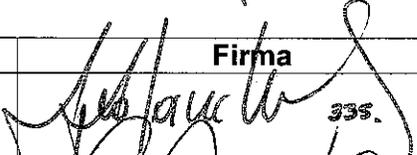
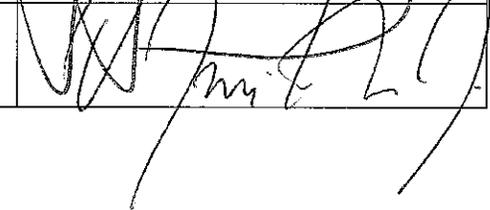
**Sesión 78 del 20 de septiembre de 2016.** Solicita autorizar a la sociedad LASER AIRLINES, para prestar un servicio de Transporte Aéreo Regular Internacional de Pasajeros, Correo y Carga, en la ruta Caracas – Bogotá – Maracaibo – Bogotá – Caracas, con siete (7) frecuencias semanales, derechos de tráfico hasta de cuarta libertad del aire y equipo McDonald MD-81 y M-82.

*El Presidente del CEPA acogió las anteriores recomendaciones.*

**c)** Adjunto se relacionan las demás solicitudes aplazadas con su respectiva consideración.

**Firmas:**

Para constancia se firma en la Ciudad de Bogotá el día 1 del mes de diciembre de 2017, por el presidente y secretario del CEPA.

Nombre completo	Cargo	Firma
<b>CR. EDGAR SANCHEZ CANOSA</b>	Presidente CEPA	 335.
<b>OSCAR IMITOLA MADERO</b>	Secretario del CEPA	



**ANEXO**  
**CEPA SESION 83 DE 30 DE NOVIEMBRE DE 2017**  
**TEMAS APLAZADOS**

**1) RUTAS AEREAS DE VENEZUELA S.A.-RAVSA**

**Sesión 75 del 10 de diciembre de 2015.** Se Aplazó la decisión de autorizar a la sociedad RUTAS AEREAS DE VENEZUELA S.A.-RAVSA, para prestar un servicio de Transporte Aéreo Regular internacional de Pasajeros, Correo y Carga, en las rutas Maracaibo- Medellín-Maracaibo con ocho frecuencias semanales y Maracaibo-Cartagena - Maracaibo con tres frecuencias semanales, derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire y equipo Boeing 737-200, Mc Donnell Douglas DC-9-82, MD-82 y MD83, hasta tanto se normalice la aplicación del instrumento bilateral vigente con Venezuela y se superen las restricciones cambiarias que no le permiten a las aerolíneas colombianas competir en igualdad de condiciones en ese mercado, afectando el principio de reciprocidad previsto en el Convenio de Chicago de 1944, la Constitución Nacional, el Código de Comercio (artículo 1870) y en el propio Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre la Republica de Colombia y la Republica de Venezuela de 1991.

Teniendo en cuenta que a la fecha la situación con Venezuela continúa igual, se recomienda mantiene la decisión de Aplazamiento.

El Secretario General como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

**2) TRANSCARGA INTL AIRWAYS C.A.**

**Sesión 75 del 10 de diciembre de 2015.** Se Aplazó la decisión de autorizar a la sociedad TRANSCARGA INTL AIRWAYS C.A., para prestar un servicio de transporte aéreo exclusivo de Carga, en las rutas:

- Venezuela (Caracas y/o Maracaibo y/o Valencia y/o Las Piedras y/o Barcelona y/o Porlamar) – Colombia (Bogotá y/o Cali y/o Barranquilla y/o Medellín) – Venezuela (Caracas y/o Maracaibo y/o Valencia y/o Las Piedras y/o Barcelona y/o Porlamar), con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, con seis frecuencias semanales.
- Venezuela (Caracas y/o Maracaibo y/o Valencia y/o Las Piedras y/o Barcelona y/o Porlamar) – Colombia (Bogotá y/o Cali y/o Barranquilla y/o Medellín) – Panamá y/o Lima y/o Quito - Venezuela (Caracas y/o Maracaibo y/o Valencia y/o Las Piedras y/o Barcelona y/o Porlamar), con derechos de tráfico hasta de quinta libertad en puntos más allá de Colombia, con dos frecuencias semanales.
- Venezuela (Caracas y/o Maracaibo y/o Valencia y/o Las Piedras y/o Barcelona y/o Porlamar) – Colombia (Bogotá y/o Cali y/o Barranquilla y/o Medellín) – Panamá y/o Lima y/o Quito - Colombia (Bogotá y/o Cali y/o Barranquilla y/o Medellín) -Venezuela (Caracas y/o Maracaibo y/o Valencia y/o Las Piedras y/o Barcelona y/o Porlamar) con derechos de tráfico hasta de quinta libertad en puntos más allá de Colombia, con cuatro frecuencias semanales.
- Venezuela (Caracas y/o Maracaibo y/o Valencia y/o Las Piedras y/o Barcelona y/o Porlamar) – Panamá y/o Lima y/o Quito - COLOMBIA (Bogotá y/o Cali y/o Barranquilla y/o Medellín) – Venezuela (Caracas y/o Maracaibo y/o Valencia y/o Las Piedras y/o Barcelona y/o Porlamar), con derechos de tráfico hasta de quinta libertad en puntos más allá de Colombia, con dos frecuencias semanales.

El servicio propuesto será prestado con equipo Airbus / A300 B4-203

Lo anterior, hasta tanto se normalice la aplicación del instrumento bilateral vigente con Venezuela y se superen las restricciones cambiarias que no le permiten a las aerolíneas colombianas competir en igualdad de condiciones en ese mercado, afectando el principio de reciprocidad previsto en el Convenio de Chicago de 1944, la Constitución Nacional, el Código de Comercio (artículo 1870) y en el propio Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre la República de Colombia y la República de Venezuela de 1991.

Teniendo en cuenta que a la fecha la situación con Venezuela continúa igual, se recomienda mantener la decisión de Aplazamiento.

El Secretario General como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

### 3) AIRVAS PUBLICIDAD AÉREA S.A.S.

**Sesión 75 del 10 de diciembre de 2015.** Se Aplazó la decisión de autorizar a la sociedad AIRVAS PUBLICIDAD AÉREA S.A.S., como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la modalidad de Publicidad Aérea y transporte de pasajeros para fines turísticos, con Base Principal en Guaymaral, servicio que será prestado con Globos Modelo IRVB, hasta tanto la empresa cumpla con los requerimientos técnicos efectuados por la Secretaría de Seguridad Aérea, toda vez que de acuerdo a lo informado por esa dependencia la documentación presentada por la sociedad AIRVAS PUBLICIDAD AÉREA S.A.S, no es suficiente respecto a la capacidad técnica para mantenimiento y entrenamiento del personal de pilotos, así como tampoco especifica cómo se dará cumplimiento a lo establecido en los RAC, numerales 4.25.3.6 y 4.25.3.8.

Se recomienda que la decisión continúe **Aplazada**, por cuanto, a la fecha, la Secretaria de Seguridad Aérea no ha emitido un concepto favorable a esta petición.

El Secretario General como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

### 4) PROVIDENCIA CONNECTION S.A.S

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

#### Ruta Internacional:

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

#### Rutas Nacionales:

#### Frecuencias Semanales

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

#### Como Servicios Pioneros:

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

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

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

Se recomienda que la decisión continúe **Aplazada** hasta que la empresa cumpla con los todos los requisitos formales de la solicitud, de tipo técnico y financiero para la constitución como empresa de Transporte Aéreo Comercial Secundario.

El Secretario General como Presidente delegado del GEPA, **acogió** la anterior recomendación.

