



Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
Oficina de Transporte Aéreo - Grupo de Normas Aeronáuticas

# Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

**R A C 3**

**Actividades Aéreas Civiles**

PRIMERA EDICIÓN  
Junio 2015

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## R A C 3

### ACTIVIDADES AÉREAS CIVILES

#### TABLA DE CONTENIDO

#### 3.1 CLASIFICACIÓN

Nota: Todos los numerales desde el 3.2 hasta el 3.5.9.1. fueron derogados

#### 3.6. DEL EXPLOTADOR.

#### 3.7. OTRAS ACTIVIDADES.

#### 3.8. FORMULARIOS Y ESTADÍSTICAS.

#### 3.9. INFORME DE COSTOS DE OPERACIÓN POR TIPO DE AERONAVE

#### 3.10. TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE PASAJEROS

##### DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS

##### 3.10.1. RESERVAS Y TIQUETES

##### 3.10. 2. EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE

##### 3.10.3. EQUIPAJES

##### 3.10.4. SISTEMA DE ATENCIÓN AL USUARIO

##### 3.10.5. INCUMPLIMIENTO

##### 3.10.6. DISPOSICIONES FINALES

#### APENDICE "A"

ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS (SLOT) PARA LAS OPERACIONES AEREAS EN AEROPUERTOS COORDINADOS

#### 1. DISPOSICIONES GENERALES

##### 1.1. Aplicabilidad

##### 1.2. Necesidad de franjas horarias (SLOT) en aeropuertos coordinados

#### 2. CAPACIDAD DE AEROPUERTO

#### 3. OPERACIONES DE SERVICIOS AEREOS COMERCIALES DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR

##### 3.1. Operaciones comprendidas bajo la modalidad de transporte público regular

##### 3.2. Reserva y asignación de SLOT

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- 3.3. Itinerarios
- 3.5. Publicación de Indicadores
- 3.4. Verificación posterior
- 4. OPERACIONES DIFERENTES A LOS SERVICIOS AEREOS COMERCIALES DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR
  - 4.1. Operaciones comprendidas como diferentes a las de transporte público regular
  - 4.2. Solicitud y asignación de SLOT
  - 4.3. Modificación de los vuelos
  - 4.4. Cancelación de los vuelos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## R A C 3

### ACTIVIDADES AÉREAS CIVILES

#### 3.1 CLASIFICACIÓN

Las actividades aéreas civiles se clasifican así:

##### I. AVIACIÓN CIVIL COMERCIAL

###### A. Transporte aéreo regular

1. Transporte público Interno
  - a) Troncal
  - b) Secundario
  - c) De carga
2. Transporte público internacional
  - a) Explotadores nacionales
    - 1) Pasajeros
    - 2) Carga
  - b) Explotadores extranjeros
    - 1) Pasajero
    - 2) Carga

###### B. Transporte aéreo no regular

1. Interno
  - a) Aerotaxi
  - b) Charter
2. Internacional
  - a) Aerotaxi
  - b) Charter

###### C. Trabajos aéreos especiales

1. Explotadores nacionales

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

2. Explotadores extranjeros

## II. AVIACIÓN CIVIL PRIVADA

A. Aviación Civil del Estado

B. Aviación General

1. Aviación Ejecutiva
2. Aviación Deportiva
3. Aeroclubes

3.2.

3.2.1.

3.2.2.

3.2.3.

3.3.

3.3.1.

3.3.2.

3.3.3.

3.3.4.

3.3.5.

3.3.6.

3.3.7.

3.3.8.

3.3.9.

3.4.

3.4.1.

3.4.2.

3.4.3.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

3.4.4.

3.4.4.1.

3.4.4.1.1.

3.4.4.1.2.

3.4.4.1.3.

3.4.4.1.4.

3.4.4.2.

3.4.4.2.1.

3.4.4.2.2

3.4.4.3.

3.4.4.4.

3.4.4.4.1

3.4.4.4.2

3.4.4.4.3

3.4.4.5

3.4.4.6

3.4.4.7.

3.5.

3.5.1.

3.5.2.

3.5.3.

3.5.4.

3.5.4.1

3.5.4.2

3.5.4.3

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- 3.5.4.4
- 3.5.4.5
- 3.5.4.6
- 3.5.4.7.
- 3.5.4.8
- 3.5.4.9
- 3.5.4.10
- 3.5.4.11
- 3.5.4.12
- 3.5.4.13
- 3.5.4.14
- 3.5.4.15
- 3.5.5.
- 3.5.6.
- 3.5.7.
- 3.5.8.
- 3.5.9.
- 3.5.9.1.

**Nota:** Todos los numerales desde el 3.2 hasta el 3.5.9.1. fueron derogados conforme al Artículo Quinto de la Resolución N° 06258 del 07 de Diciembre de 2007. Publicada en el Diario Oficial N° 46.866 del 09 de Enero de 2008.

## **3.6. DEL EXPLOTADOR.**

### **3.6.1. DEFINICIÓN**

Es explotador de aeronaves la persona inscrita como propietaria de la misma en el Registro Aeronáutico Nacional.

El propietario podrá transferir su calidad de explotador mediante acto comprobado por la Aerocivil, e inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**3.6.1.1.** Las empresas colombianas debidamente autorizadas para prestar servicios aéreos comerciales de transporte público, podrán dentro de los límites del respectivo permiso de operación, y previa existencia de un contrato que permita la operación de la aeronave por un explotador colombiano, operar servicios internos e internacionales con aeronave de matrícula extranjera.

(Adición incorporando el Art.1 de la Res.1063 de Febrero 8/90).

**3.6.1.2.** Para que el explotador colombiano pueda operar aeronave con matrícula extranjera, en los términos del numeral anterior, deberá inscribir en el Registro Aeronáutico Nacional el contrato que le permita la explotación de dicha aeronave; además deberá registrar, cuando existan, los títulos de propiedad de las mismas y los gravámenes y limitaciones que pesen sobre ellas y que se hayan constituido conforme a la leyes aplicables, así como otros actos o contratos complementarios celebrados entre el explotador colombiano y los titulares extranjeros de la aeronave.

Los explotadores colombianos deberán cumplir con todos los requisitos exigidos en los reglamentos aeronáuticos y demás disposiciones aplicables, para la importación de aeronaves, e igualmente con los relativos a la capacidad técnica y económica exigida para dichas aeronaves.

(Adición incorporando Art. 2 y 3 Res. 1063 de Febrero 8/90).

## **3.6.2. CLASES**

El explotador de aeronaves, puede dedicarlas, en las condiciones aquí previstas, a la aviación civil comercial o la privada.

### **3.6.2.1.**

**Nota:** Derogado conforme al Artículo Quinto de la Resolución N° 06258 del 07 de Diciembre de 2007. Publicada en el Diario Oficial Número 46.866 del 09 de Enero de 2008.

## **3.6.3 AVIACIÓN CIVIL COMERCIAL**

Es la actividad que con tal carácter desarrollan personas de derecho privado.

### **3.6.3.1. Certificados de Operación o funcionamiento.**

Para la obtención de un permiso de operación de Empresa de Servicios Aéreos Comerciales de transporte público (regular o no regular), el interesado deberá obtener previamente un certificado de operación expedido por la Secretaría de Seguridad Aérea de la Unidad.

Los demás permisos de operación o de funcionamiento no especificados anteriormente, requerirán certificados de operación o de funcionamiento, sólo cuando lo determinen las normas técnicas aplicables. Cuando no sean exigibles dichos certificados, deberá obtenerse el concepto técnico favorable de la Secretaría antes indicada.

**Nota:** Modificado conforme al artículo 1º de la Resolución N° 03627 del 16 de Julio de de 2010. Publicada en el Diario Oficial N° 47.813 del 26 de Agosto de 2010.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**3.6.3.2.** Los servicios aéreos comerciales de transporte público y de trabajos aéreos especiales, serán prestados exclusivamente por personas organizadas jurídicamente en forma de sociedad. (Res. 1110 Febrero de 1981).

## **3.6.3.2.1.** Competencia

Corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil el otorgamiento del permiso de operación a las empresas que prestan servicios aéreos comerciales, así como la inspección, vigilancia y control para la prestación adecuada de tales servicios

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

**3.6.3.2.1.1.** Corresponde a las empresas que prestan servicios aéreos comerciales atender las órdenes emitidas y requerimientos hechos por la Autoridad Aeronáutica relativas a la inspección, vigilancia y control, dando respuesta en los términos y plazos fijados. La omisión de este deber constituye infracción sancionable de conformidad con el Régimen Sancionatorio contenido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

**Nota:** Adicionado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

**3.6.3.2.2 Requisitos Generales.** Para obtener el permiso de operación o funcionamiento, la empresa deberá demostrar su capacidad administrativa, técnica y financiera, en relación con las actividades que se propone desarrollar y deberá mantener tales condiciones mientras sea titular de dicho permiso.

La capacidad técnica se establecerá con el certificado de operación o de funcionamiento y las especificaciones de operación que emite la Secretaría de Seguridad Aérea, de acuerdo con las normas aplicables.

La capacidad administrativa se determinará entre otros aspectos por la organización de la empresa (organigrama), suficiente e idóneo personal administrativo y técnico para desarrollar el objeto social de la misma y contar con la infraestructura adecuada en la base principal y sub bases donde realice operaciones.

La capacidad financiera se determinará entre otros aspectos por contar con el capital pagado requerido según su modalidad, y la capacidad de pago para atender las obligaciones relacionadas con la seguridad social (parafiscales, pensiones, salud, ARP), nómina, mantenimiento, seguros, servicios aeroportuarios y aeronáuticos, obligaciones financieras y tributarias, y en general, la capacidad de la empresa para absolver sus costos de operación.

**Nota:** Modificado conforme al artículo 1° de la Resolución N° 03925 del 01 de Septiembre de de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 46.023 del 06 de Septiembre de 2005.

**3.6.3.2.2.1. La suspensión automática del permiso de operación o de funcionamiento**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## procederá en los siguientes casos:

- (a) Cuando, realizada la verificación de antecedentes de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefiantes de que trata el artículo 78 del Decreto-Ley 019 del 2012, reglamentado por el Decreto 048 del 14 de enero de 2014, se encuentre que la persona (natural o jurídica) tiene anotaciones por narcotráfico y delitos conexos sobre las cuales existe certeza en razón a la existencia de sentencias definitivas.
- (b) Cuando el capital social o cuotas partes de interés social cambien de propiedad, se modifique la junta directiva y/o los representantes legales, y en la verificación de antecedentes de carencia de informes por tráfico de estupefiantes se encuentre que el nuevo socio, representante legal o miembro de Junta directiva tiene anotaciones por narcotráfico sobre las cuales existe certeza en razón a la existencia de sentencias definitivas.
- (c) Cuando al expirar la vigencia de la verificación y/o certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefiantes, que sirvió de base para la expedición o renovación del permiso respectivo, no se hubiere solicitado una nueva verificación por parte del interesado.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

### 3.6.3.2.2.1.1. La suspensión del permiso de operación o de funcionamiento procederá en los siguientes casos

- (a) Cuando se modifique el capital social, la naturaleza jurídica de la sociedad o la clase y/o tipo de sociedad y dentro de los siguientes treinta (30) días hábiles, contados a partir de la inscripción de la reforma ante la Cámara de Comercio y/o entidad que corresponda no se notifique de tal hecho a la UAEAC, aportando los documentos correspondientes conforme con la norma que sea aplicable a la empresa y/o organización.
- (b) Cuando una autoridad pública colombiana notifique a la UAEAC la suspensión, cancelación o liquidación de las actividades de la persona (Jurídica o natural).
- (c) Cuando la empresa se encuentre operando con equipo aeronavegable en un porcentaje igual o inferior al 50% del equipo mínimo exigido en los RAC, durante seis (6) meses continuos sin recuperar la aeronavegabilidad de su(s) aeronave(s) o incorporar la(s) aeronave(s) requeridas para cumplir lo mínimo exigido, de acuerdo a la modalidad que le fue autorizada.
- (d) Cuando las empresas certificadas en la modalidad de servicios aéreos regulares de pasajeros, cesen totalmente sus operaciones por más de diez (10) días calendario por cualquier motivo.
- (e) Cuando la empresa se encuentre incurso en una causal de disolución y ésta no sea enervada dentro de los términos de ley, de conformidad con la información que suministre la autoridad competente para adelantar la supervisión societaria de la empresa.
- (f) Cuando se conozca de una situación financiera que no sea razonable o acorde para atender la operación y habiéndosele concedido un término para presentar un plan de reestructuración, éste

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

no fuere presentado o no sea ejecutado dentro de los términos previstos.

- (g) Cuando la empresa acumule atrasos por más de dos (2) meses continuos en el pago de los salarios a su personal.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

**3.6.3.2.2.2.** Para efectos de dar aplicación a la suspensión a que se refiere el numeral anterior, se cumplirá el siguiente procedimiento:

- a. En aplicación del artículo 28 del Código Contencioso Administrativo, la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad comunicará al representante legal de la empresa, mediante correo certificado a la dirección registrada en el Certificado de existencia y representación legal, la situación de incumplimiento correspondiente, otorgándole un plazo máximo de cinco (5) días para que exprese sus opiniones y requiriéndole dentro del mismo aportar el documento o documentos que demuestren el cumplimiento del requisito faltante.
- b. Transcurrido el plazo anterior sin que el interesado logre demostrar el cumplimiento del requisito faltante, aportando en debida forma el documento correspondiente, la Oficina de Transporte Aéreo dará aviso a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y a la Secretaría de Seguridad Aérea de la Unidad, para que procedan a hacer efectiva la suspensión disponiendo de inmediato el cese de las actividades de vuelo o de tierra autorizadas en el respectivo permiso.
- c. La suspensión del permiso se mantendrá hasta tanto el titular del mismo de cumplimiento al requisito faltante, aportando en debida forma el documento correspondiente; caso en el cual, la Oficina de Transporte Aéreo dará aviso del levantamiento de la suspensión a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y a la Secretaría de Seguridad Aérea de la Unidad; dependencias que deberán proceder de inmediato a ordenar el cese de los efectos de la suspensión y por consiguiente, autorizarán nuevamente las actividades de vuelo o tierra respectivas.
- d. Contra la suspensión de que trata el presente numeral no procede recurso alguno. **Nota:** Modificado conforme al artículo 1º de la Resolución N° 03627 del 16 de Julio de de 2010. Publicada en el Diario Oficial N° 47.813 del 26 de Agosto de 2010.

### **3.6.3.2.3. Cesión**

Los permisos de operación no podrán ser cedidos o traspasados a ningún título. (Art.1858 C. de Co.)

### **3.6.3.2.4. Prohibición**

Hasta tanto la Aerocivil se pronuncie sobre cada solicitud, los interesados deben abstenerse de realizar cualquier gestión con el propósito de dar principio a la actividad propuesta.

### **3.6.3.2.5. Solicitud**

Además de las condiciones que se determinen para cada clase y tipo de servicio, las solicitudes que se presenten a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para la obtención de un permiso de operación en la aviación civil comercial, deberán contener la siguiente información:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- a) Proyecto de constitución de la empresa en el entendimiento de que si se trata de persona jurídica, dicha constitución debe contener todos los elementos esenciales correspondientes al tipo de sociedad que se pretenda organizar.
- b) Descripción razonada de la conveniencia pública y necesidad del servicio propuesto.
- c) Fecha desde la cual estará en capacidad de iniciar operaciones.
- d) Comprobación de que los socios cuentan con recursos suficientes para efectuar los aportes que permitan desarrollar el proyecto.
- e) Equipo de aeronaves con el que se pretende prestar el servicio.
- f) Rutas, regiones o lugares donde se proyecte prestar el servicio.
- g) Análisis del mercado según se trate de pasajeros, correo y carga o del servicio de trabajos aéreos especiales, respecto al cual vayan a prestar los servicios. Este análisis deberá contener estudios de oferta y demanda de los 5 años anteriores, así como proyecciones a 5 años, especificando la participación del mercado a la que aspira y las estrategias para lograrla.
- h) Estimación de los gastos y costos (incluyendo los preoperativos, tales como organización, construcción, instalación, montaje y demás costos necesarios para la puesta en marcha del negocio) e ingresos operacionales proyectados a cinco años, discriminando el costo por hora bloque, tiempo bloque por vuelo, ocupación estimada, tarifas y demás información que complemente la viabilidad del proyecto que se pretende desarrollar.
- i) Flujo de caja, balance y estados de resultados proyectados en los períodos en que se estima recuperar la inversión.
- j) Información técnica sobre las aeronaves, el mantenimiento y las bases e instalaciones en las cuales planea operar.
- k) Explicar y sustentar la metodología usada en el estudio de mercado. Igualmente, deberá atender los requerimientos de la Entidad que surjan del análisis de la misma.
- l) Recibo del pago de los derechos del trámite correspondiente

**Nota:** Modificado conforme al artículo 1° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

### **3.6.3.2.6. Trámite ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en los casos en que se requiere audiencia pública**

- (a) En cumplimiento de lo previsto en el artículo 1861 del Código de Comercio, el procedimiento para la concesión de los Permisos de Operación para la prestación de servicios aéreos comerciales, así como las modificaciones a los mismos, incluirá la celebración de Audiencias Públicas con el propósito de garantizar el adecuado análisis de la necesidad y conveniencia del servicio

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

propuesto.

- (b) La solicitud para obtener o modificar un permiso de operación, debe ajustarse a las políticas de acceso al mercado adoptadas por el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPa) de la UAEAC.

**Nota:** Las políticas aerocomerciales de acceso al mercado se encuentran publicadas en la Página web de la UAEAC ([www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).)

- (c) Toda solicitud para obtener permiso de operación y/o operar rutas internacionales por parte de las empresas de transporte aéreo comercial, se someterán al procedimiento de audiencia pública. Se exceptúa de lo anterior las solicitudes presentadas para obtener permisos de operación y/o operar rutas internacionales dentro de los países que integran la Comunidad Andina.

(d) **Trámite**

- (1) El interesado deberá presentar la solicitud correspondiente, dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC radicándola a través de la ventanilla única del Grupo de Atención al Ciudadano y/o vía Web para los trámites automatizados, adjuntado los estudios y documentos que se indican en el numeral 3.6.3.2.5. de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).

En todo caso, las solicitudes para el trámite de Audiencia Pública deberán presentarse como mínimo, un (1) mes calendario antes de la fecha fijada para la celebración de la misma, a menos que el Director de la UAEAC determine lo contrario.

- (2) Una vez la Oficina de Transporte Aéreo reciba la documentación de que trata el numeral anterior, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes solicitará a la Secretaría de Seguridad Aérea y a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC, los conceptos respectivos, los cuales versarán sobre los aspectos técnicos de la solicitud, con miras a garantizar la seguridad de los servicios aéreos comerciales, considerando en particular lo siguiente:

(i) Evaluar el grado de adecuación de los equipos de vuelo propuestos a la infraestructura aeronáutica y/o aeroportuaria y servicios aeroportuarios existentes (Pistas, Plataformas, Servicios de protección al vuelo, Salvamento y Extinción de Incendio, etc.)

(ii) Analizar técnicamente los equipos propuestos y sus especificaciones en relación con la operación proyectada.

(iii) Evaluar las consideraciones técnicas del proyecto respecto al mantenimiento de los equipos a ser operados.

(iv) La Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC producirá un concepto que comprenderá los aspectos formales de la solicitud, verificando que la misma cumpla las disposiciones legales relativas a la actividad propuesta, los aspectos administrativos, financieros y en particular sobre el capital, mercado y tarifas, etc. Cuando se trate de un servicio

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

internacional, el concepto deberá tener en cuenta los acuerdos, convenios o instrumentos correspondientes. Este concepto será emitido por el Grupo de Servicios Aerocomerciales y/o el Grupo de Asuntos Internacionales y Regulatorios de la UAEAC conforme a sus competencias. En todo caso, el Grupo de Servicios Aerocomerciales solicitará al Grupo de Estudios Sectoriales información y apoyo a las solicitudes y proyectos aerocomerciales.

- (v) Los conceptos anteriores deberán emitirse en un plazo máximo de quince (15) días. Si en el curso de la revisión integral de la solicitud se encuentran dudas, observaciones o inquietudes que ameriten aclaración, la dependencia respectiva procederá a requerir al interesado, por escrito y por una sola vez, toda la información que sea necesaria; en este caso, el plazo previsto para emitir el concepto correspondiente se interrumpirá hasta que el interesado allegue la información pendiente. Sí el requerimiento no es atendido dentro del término señalado, se entenderá que el interesado renuncia a su petición y en consecuencia se procederá con la devolución de los documentos.
- (vi) Cuando el proyecto no cumpla con los requerimientos exigidos para la modalidad solicitada, la Oficina de Transporte Aéreo procederá a devolver el mismo al interesado indicándole las razones de la devolución; de mantener interés en la petición, el interesado deberá someterla a una nueva audiencia pública.
- (3) Cuando el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPa) de la UAEAC no pudiera reunirse ante dos (2) convocatorias seguidas, en un plazo no menor de siete (7) días calendario, el Director General de la UAEAC decidirá sobre aquellas peticiones que a su juicio lo requieran y, rendirá informe al GEPa en la primera reunión que se celebre inmediatamente después.
- (e) **Procedimiento ante el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPa) de la UAEAC**

La secretaría del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPa) de la UAEAC, rendirá un informe a sus miembros respecto a las solicitudes que se hubiesen presentado. El Grupo podrá solicitar la información adicional que considere necesaria a cualquier funcionario o funcionarios de la UAEAC, en orden a una mejor ilustración. El Grupo podrá decidir si el asunto ha de ser sometido a la corporación en pleno o a una comisión de la misma nombrada por su Presidente.

(f) **Procedimiento de Audiencia Pública**

El procedimiento para la concesión de los permisos de operación así como las modificaciones que de ellos se soliciten, será determinado por la UAEAC, la cual celebrará Audiencias Públicas que garanticen el adecuado análisis de la necesidad y conveniencia del servicio propuesto. Corresponde al Director General de la UAEAC, determinar si las modificaciones a los permisos de operación justifican la aplicación del procedimiento anterior.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (1) La Secretaría del GEPA fijará un edicto en la cartelera que para el efecto dispone el Grupo de Atención al Ciudadano de la UAEAC, por el término de cinco (5) días y en la página Web de la Entidad, mínimo hasta el día anterior a la celebración de la Audiencia Pública, el cual contendrá el nombre del peticionario y demás datos relativos a la solicitud, tales como rutas, frecuencias, equipo con que se prestará el servicio, fecha y lugar en la cual se celebrará la audiencia pública.
  - (2) Una copia del edicto debe publicarse a costa del interesado, durante tres (3) días consecutivos, en un diario de amplia circulación nacional, impreso en la ciudad de Bogotá D.C. Surtida la publicación, el interesado debe aportar a la Secretaría del Grupo, un ejemplar del periódico en el que conste tal publicación, a más tardar el día hábil anterior a la celebración de la audiencia pública. Si cualquier aspecto de la petición sufre alguna variación que altere el contenido del edicto, deberá efectuarse nueva publicación en la que se deberán cumplir iguales requisitos.
  - (3) Cualquier persona, hasta el día hábil anterior a la celebración de la Audiencia Pública, podrá solicitar por escrito intervenir en la audiencia, apoyando o impugnando la petición.
  - (4) En las audiencias, sólo podrán ser escuchadas las personas que hayan formulado solicitud dentro del término a que se refiere el ordinal anterior, sin perjuicio de autorizaciones especiales que, en la misma audiencia, pueda otorgar el Director General de la UAEAC.
  - (5) Abierta la audiencia, el Director General de la UAEAC, quien la preside, otorgará la palabra al Secretario del GEPA, quien dará lectura al Orden del día.
  - (6) En el curso de las exposiciones, los miembros del GEPA podrán formular las preguntas que estimen convenientes.
  - (7) El Director General de la UAEAC, cuando considere que el GEPA se halla suficientemente ilustrado o cuando las partes expresen no tener más que exponer, podrá levantar la sesión y dar por terminada la audiencia para continuarla posteriormente, si a ello hubiere lugar.
  - (8) Concluida la audiencia, el GEPA deliberará en sesión privada sobre las peticiones sometidas al procedimiento de audiencia pública y elaborará la(s) recomendación(es) a que hubiere lugar. Una vez recibida(s) la(s) recomendación(es) del GEPA, el Director General de la UAEAC decidirá sobre las solicitudes presentadas, pudiendo acogerlas o apartarse de las mismas.
- (g) **Trámite subsiguiente a la audiencia pública**
- (1) El Secretario del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales de la UAEAC, comunicará por escrito, la decisión a los interesados dentro de los cinco (5) días siguientes a la sesión del GEPA en la cual se trató el tema.
  - (2) Dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes, contados a partir de la notificación de la comunicación anterior, el interesado debe cumplir con los siguientes requisitos y/o aportar los siguientes documentos con destino a la Oficina de Transporte Aéreo:

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (i) Escritura de constitución de la sociedad, protocolizada e inscrita ante la Cámara de Comercio respectiva y/o documento equivalente.
  - (ii) Balance inicial suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio, en el cual conste que el capital mínimo exigido de acuerdo con la modalidad, se encuentra pagado totalmente, acompañado de una certificación emitida por dicho representante legal, contador público y/o revisor fiscal, acreditando tal circunstancia. Para el caso de empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros; además de los requisitos anteriores, el balance deberá reflejar en activos disponibles, inversiones temporales y/o fiducias, los recursos monetarios correspondientes al capital mínimo exigible a la modalidad, para el desarrollo del objeto social, acompañado de los soportes respectivos
  - (iii) Caución a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y a satisfacción de ella, amparando la obligación establecida en el numeral 3.6.3.4.3.23., garantizando el desarrollo y cumplimiento del proyecto, en los términos en que fue presentado, dicha caución podrá consistir en garantía personal o real, bancaria, de compañía de seguros o entidad de crédito legalmente autorizada para esta clase de operaciones, la cual se entenderá a satisfacción y aprobada, si dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su presentación, no se ha informado al aportante sobre su rechazo, indicándole los motivos de la determinación, para que se presente a retirar el documento que la contenga.
  - (iv) Aportar a la Oficina de Transporte Aéreo una copia del Cronograma de actividades para el proceso de certificación, el cual debe contar con las firmas del representante legal de la empresa y los inspectores de Seguridad Aérea asignados al proceso de certificación. En el caso en que no se aporte el referido cronograma dentro el término establecido, se entenderá que el interesado no cumple con dicho requisito. Igualmente de no ser aprobado el Cronograma por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea, dicha dependencia enviará a la Oficina de Transporte Aéreo un informe indicando las razones que dieron lugar a la no aprobación del mismo.
  - (v) Dentro del mismo plazo, la UAEAC, de forma interna, efectuará la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes de que trata el artículo 78 del Decreto-Ley 019 de 2012, reglamentado por el Decreto 048 del 14 de enero de 2014; la verificación se extenderá a los representantes legales, miembros de la Junta Directiva y socios con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital suscrito. Tratándose de socios que sean personas jurídicas (nacionales o extranjeras), la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes se extenderá también a los representantes legales, miembros de su Junta Directiva y socios con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital suscrito de dicha sociedad, para lo cual se debe aportar los documentos de identificación legible de cada uno de ellos.
- (3) Una vez satisfechos todos los requisitos aquí mencionados, la empresa ya constituida, podrá



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

continuar con su proceso de certificación ante la Secretaría de Seguridad Aérea, en cumplimiento del Cronograma mencionado. La Oficina de Transporte Aéreo efectuará las notificaciones internas a las áreas aplicables de lo anteriormente mencionado.

- (4) De no acreditarse cualquiera de los requisitos dentro del plazo previsto, la autorización quedará sin valor ni efecto alguno y en consecuencia, la documentación será devuelta al peticionario.

**Nota:** *Todo documento debe ser radicado por el interesado ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía Web para los trámites automatizados, la Oficina de Transporte Aéreo no recibe del usuario ningún tipo de documento.*

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

### 3.6.3.2.6.1. Trámite ante la UAEAC en los casos en que no se requiere audiencia pública

- (a) No se requerirá del procedimiento de audiencia pública, cuando se trate de solicitudes para obtener permisos de operación y/o funcionamiento para centros de instrucción, talleres aeronáuticos, empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).

- (b) Tampoco se requerirá del procedimiento de audiencia pública cuando se trate de adiciones y/o modificaciones a los permisos de operación y/o funcionamiento, consistentes en:

(1) Cambio o adición de equipo.

(2) Cambio de base principal o adición de base auxiliar.

(3) Adición de aeródromo o pista.

(4) Adición de programas de instrucción y/o entrenamiento, categorías de mantenimiento o adición de servicios de escala en aeropuerto (Handling), o

(5) Cualquier otra solicitud de adición al Permiso de operación y/o funcionamiento siempre y cuando la UAEAC lo considere pertinente.

- (c) Toda solicitud o trámite de obtención, modificación o adición de que trata los párrafos (a) y (b) anteriores, debe iniciarse ante la Secretaría de Seguridad Aérea, observando el siguiente procedimiento:

#### (1) Actuación técnica

(i) El interesado debe presentar su solicitud ante la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC para su respectivo análisis y viabilidad técnica, en la forma y manera que para tal efecto establezca dicha Secretaría.

(ii) La solicitud debe cumplir con los requerimientos técnicos que le sean aplicables, acompañarse del correspondiente pago de derechos y demás documentos que sean exigibles para cada caso en particular. Cuando no se acompañe la documentación exigida, la Secretaría de Seguridad Aérea considerará que la solicitud no cumple con los requisitos básicos necesarios para su análisis y en consecuencia, procederá con la

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

devolución de la misma al solicitante.

- (iii) Una vez admitido el trámite, la Secretaria de Seguridad Aérea podrá requerir información adicional al solicitante cuando lo considere necesario, estableciéndole un término prudencial para recibir su respuesta, conforme la situación técnica lo amerite. En todo caso, el solicitante, no podrá exceder de seis (6) meses desde el momento de radicación de la respectiva solicitud para finalizar el trámite ante esa Secretaria.
- (iv) Surtido los términos indicados en el párrafo (iii) anterior, sin que el solicitante haya dado cumplimiento al requerimiento, la Secretaria de Seguridad Aérea entenderá que el interesado desiste de su petición y en consecuencia, procederá al archivo de la misma y la devolución de documentos al solicitante, dando así por concluida su actuación técnica. Cuando el interesado insista en continuar con el trámite, deberá presentar una nueva solicitud caso en el cual debe pagar los respectivos derechos.
- (iv) Concluido el proceso de certificación y/o la emisión del concepto técnico correspondiente, que en todo caso no podrá exceder de seis (6) meses desde el momento de radicación de la respectiva solicitud, la Secretaria de Seguridad Aérea comunicará su decisión a la Oficina de Transporte Aéreo y al usuario, y remitirá los certificados de operación y/o funcionamiento, la revisión de las especificaciones de operación y/o el concepto técnico respectivo, anexando los documentos del caso, para que dicha dependencia adelante las actuaciones de orden jurídico, financiero y/o administrativas a que haya lugar.

En todo caso, para el trámite de adición o cambio de equipo, bases y modificaciones de los permisos de operación y/o funcionamiento, la Secretaría de Seguridad Aérea debe tener en cuenta lo previsto en los numerales 3.6.3.2.7.1.4. y 3.6.3.3. de los RAC, cuando aplique.

- (v) Una vez radicada la solicitud ante la Secretaria de Seguridad Aérea, el interesado no podrá agregar a ésta nuevas solicitudes ni modificar la misma y en el caso en que se insista en ello, la Secretaria de Seguridad Aérea devolverá la documentación al interesado para que éste, si a bien lo tiene, presente una nueva solicitud, caso en el cual deberá pagar los respectivos derechos.
- (vi) La expedición del certificado de operación y/o funcionamiento así como las revisiones de las especificaciones de operación y/o funcionamiento, no constituye autorización para prestar u ofrecer al público en general el respectivo servicio. Para ese propósito, se requiere de un acto administrativo emitido por la Oficina de Transporte Aéreo, de acuerdo con lo previsto en el párrafo (2) siguiente.

## (2) Actuación Administrativa

- (i) Una vez la Oficina de Transporte Aéreo recibe de la Secretaría de Seguridad Aérea los certificados de operación y/o funcionamiento, la revisión de las especificaciones de operación y/o el concepto técnico respectivo, dentro de los siguientes quince (15) días,

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

requerirá al solicitante para que éste, dentro de los siguientes quince (15) días hábiles allegue los documentos solicitados o subsane la situación de incumplimiento presentada.

- (ii) Vencido el término indicado en el numeral (i) anterior, sin que el solicitante haya dado cumplimiento al requerimiento, la Oficina de Transporte Aéreo entenderá que éste desiste de su solicitud y en consecuencia, procederá con el archivo de la misma dando por concluido el trámite, de lo cual informará a la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
  - (iii) Antes de elaborar el acto administrativo que otorga, modifica o adiciona el Permiso de operación y/o funcionamiento correspondiente, la Oficina de Transporte Aéreo realizará una revisión integral del mismo e incluirá en el referido acto, todos aquellos aspectos que, de acuerdo con las normas vigentes, deben ser acatadas o actualizadas.
  - (iv) En el caso de adiciones o modificaciones al correspondiente Permiso, la Oficina de Transporte Aéreo, al verificar el cumplimiento de todos los requisitos y obligaciones establecidas en el Permiso de operación y/o funcionamiento, en caso de encontrar algún incumplimiento, se abstendrá de continuar con el trámite, comunicándolo por escrito al interesado y a la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
  - (v) La Oficina de Transporte Aéreo dispondrá de quince (15) días hábiles, contados a partir del recibo de los certificados de operación y/o funcionamiento, la revisión de las especificaciones de operación y/o el concepto técnico respectivo y/o de la respuesta al requerimiento, para elaborar el correspondiente acto administrativo que otorga, modifica o adiciona el respectivo Permiso de Operación y/o funcionamiento.
- (d) La sola radicación de una solicitud conlleva la disposición de recursos públicos por parte de la UAEAC; en consecuencia, no habrá lugar a devolución de derechos por los trámites previstos en esta sección.
- (e) En el caso de centros de instrucción aeronáutica, talleres aeronáuticos de reparación y/o empresas de servicios de escala en aeropuertos (handling), el interesado deberá cumplir con lo previsto en los numerales 3.7.1.2., 3.7.2.2. y 3.7.3.2., conforme corresponda.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

**3.6.3.2.6.2. Trámite de cambio, adición y/o incorporación de equipo.** Toda solicitud de cambio y/o adición de equipo(s) se ajustará al procedimiento previsto en el numeral 3.6.3.2.6.1.

- (a) **Cambio y/o Adición de equipo.** Se considera cambio de equipo toda solicitud para modificar el equipo autorizado y/o incluir nuevo equipo adicional al autorizado a la empresa en el Certificado de Operaciones.
- (b) **Incorporación de equipo.** Se considera la incorporación de equipo toda solicitud para introducir en el Certificado de Operaciones una aeronave adicional de la misma marca y modelo del que tiene autorizada la empresa en las especificaciones de operación y/o permiso de operación.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

## 3.6.3.2.7. Contenido

Los permisos de operación deberán indicar la clase de servicio autorizado, el equipo de vuelo especificando el tipo de aeronave, la base o bases de operación y demás condiciones pertinentes y autorizaciones especiales concedidas por la autoridad aeronáutica colombiana según la modalidad respectiva.

(Modif. Art.3 - Res. 04335 de Nov-21/97).

**Parágrafo:** En el caso de los permisos de operación de las modalidades de aerotaxi y trabajos aéreos especiales, el equipo de vuelo se especificará por rangos de PBMO (Peso Bruto Máximo de Operación) para aquellas aeronaves que se encuentren en el rango hasta de 3.500 Kgs de PBMO.

**Nota:** Adicionado conforme al Artículo Tercero de la Resolución N° 03114 del 28 de Julio de 2006.

**3.6.3.2.7.1. Bases de Operación.** Las empresas de transporte aéreo comercial tendrán una base principal y podrán contar con bases auxiliares y temporales de operación.

**3.6.3.2.7.1.1. Base Principal.** El interesado debe fijar en su base principal el domicilio de la sociedad o en su defecto, una sucursal de la misma. Igualmente, al menos una de sus aeronaves del equipo mínimo exigido para cada modalidad, debe tener base de operación permanente en la base principal, además, debe acreditar que dispone de las tripulaciones suficientes para cubrir apropiadamente el servicio.

Ninguna empresa de transporte aéreo comercial, podrá establecer una base principal distinta a la autorizada, en el certificado y permiso de operación o funcionamiento correspondiente.

Además de los requisitos técnicos exigidos por la Secretaria de Seguridad Aérea, el interesado deberá acreditar ante la Oficina de Transporte Aéreo, que dispone de áreas suficientes, sean éstas en propiedad o bajo contrato específico de uso de áreas, para desarrollar de forma apropiada lo autorizado en el respectivo permiso.

**Nota. La definición “Base principal” se encuentra en el RAC 1.**

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

**3.6.3.2.7.1.2. Base auxiliar.** En el caso de bases auxiliares en el exterior, además de los requisitos aplicables en Colombia, ésta deberá contar con un permiso previo de la autoridad del respectivo país, cuando corresponda. Las empresas aéreas comerciales podrán tener bases auxiliares (sub-bases), previa autorización de la UAEAC, conforme al procedimiento descrito en el numeral 3.6.3.2.6.1 de estos reglamentos.

**Nota. La definición “Base Auxiliar” se encuentra en el RAC 1.**

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**3.6.3.2.7.1.3. Base Temporal de aeronave(s).** La solicitud de Base Temporal de aeronave(s) debe presentarse ante la Secretaria de Seguridad Aérea, en el formato que al efecto establezca dicha dependencia e indicando las facilidades de mantenimiento de línea con que cuenta. Para el efecto se seguirá con el procedimiento indicado en el numeral 3.6.3.2.6.1. Una vez la Secretaría de Seguridad Aérea expide la autorización de una base temporal de aeronave(s), deberá comunicar dicha decisión a la Oficina de Transporte Aéreo.

La autorización de una base temporal se otorgará hasta por un (1) año improrrogable. Si dentro de este lapso la empresa considera que requiere continuar prestando los servicios en dicha base, debe iniciar con la debida antelación, el proceso de certificación de base auxiliar ante la Secretaria de Seguridad Aérea.

**Nota.** La definición “Base temporal de aeronave(s)” se encuentra en el RAC 1.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

**3.6.3.2.7.1.4. Cambio de Base Principal.** La UAEAC, a través de la Secretaria de Seguridad Aérea, solo analizará solicitudes de cambio de base, después de transcurridos tres (3) años de prestar servicios en la base inicialmente autorizada. Para el efecto se seguirá con el procedimiento indicado en el numeral 3.6.3.2.6.1.

La UAEAC podrá tramitar solicitudes de cambio de base, antes del mencionado término, únicamente cuando se presenten situaciones de fuerza mayor, o caso fortuito o por variación de las condiciones técnicas, logísticas, de infraestructura o de mercado debidamente comprobada que hagan ineficiente la operación desde la base principal inicialmente autorizada.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

### **3.6.3.2.7.2. Cambio de Base**

**Nota:** Derogado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución N° 01514 del 10 de Abril de 2007. Publicada en el Diario Oficial N° 46.598 del 13 de Abril de 2007.

### **3.6.3.2.8. Vigencia de los permisos**

- (a) Sin perjuicio de lo establecido en los convenios internacionales vigentes para Colombia, los permisos de operación y/o de funcionamiento de las empresas de servicios aéreos comerciales y actividades conexas, tendrán una vigencia de cinco (5) años, que podrá renovarse hasta por un término igual, si antes de su expiración no han sido suspendidos, condicionados, limitados o cancelados por la UAEAC.
- (b) En todo caso, para la renovación, el interesado deberá radicar ante de la UAEAC, la solicitud de prórroga y la Oficina de Transporte Aéreo verificará:
  - (1) La carencia de informes por tráfico de estupefacientes y actividades conexas, de que trata el artículo 78 del Decreto-ley 019 de 2012, reglamentado por el Decreto 048 del 14 de enero de 2014, en la forma prevista en el literal (g) del numeral 3.6.3.2.6.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (2) El Certificado de Existencia y Representación Legal de la empresa que está solicitando renovación del Permiso de operación y/o funcionamiento. En aquellos casos en que la empresa no se encuentre en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), debe aportar, con su solicitud, el documento actualizado que acredite su existencia y representación legal.
- (3) El cumplimiento de todos los requisitos y obligaciones establecidas en el permiso de operación y/o funcionamiento y en caso de encontrar algún incumplimiento, se abstendrá de iniciar dicho trámite comunicándolo por escrito al interesado, y

(c) El pago de los respectivos derechos del trámite.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

**3.6.3.2.8.1.** La UAEAC mantendrá programas de inspección comprobatoria a las empresas que se encuentran prestando servicios aéreos comerciales y actividades conexas, con el fin de verificar si éstas mantienen y conservan su capacidad administrativa, financiera y técnica; conforme con dichos programas, a través de la Secretaría de Seguridad Aérea y la Oficina de Transporte Aéreo, se adelantarán oficiosamente las inspecciones técnicas y económicas que se estimen procedentes.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02590 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**3.6.3.2.8.2.** Derogado Art. 5 Res.8014 de Julio 22/92

**3.6.3.2.8.3.** Derogado Art. 5 Res.8014 de Julio 22/92

**3.6.3.2.8.4. Permisos provisionales de operación y funcionamiento:** Los permisos de operación y funcionamiento así como las licencias, los certificados de aeronavegabilidad y autorizaciones que expide la UAEAC, podrán ser otorgados en forma provisional por un término de tres (3) meses cuando la adecuada prestación del servicio así lo exija y se den los siguientes presupuestos:

- a. Que se trate de tramitación ya iniciada ante la Aerocivil en donde solo falte el cumplimiento de requisitos exclusivamente administrativos.
- b. Que con el otorgamiento del permiso, licencia o autorización provisional no se comprometa en forma alguna la seguridad aérea.
- c. Que la UAEAC tenga fundadas razones para considerar que la tramitación administrativa pendiente se cumplirá en breve tiempo.

PARAGRAFO: El plazo estipulado en este numeral podrá prorrogarse cuando se trate de empresas autorizadas de conformidad con los acuerdos o instrumentos internacionales en que Colombia sea parte. Así mismo, y previa solicitud por parte del interesado, para las empresas de servicios aéreos



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

comerciales y actividades conexas, se podrá prorrogar el permiso de operación o de funcionamiento hasta por un (1) mes, a partir del día siguiente al vencimiento del permiso respectivo.

**Nota:** Modificada conforme al Artículo Segundo de la Resolución N° 01514 del 10 de Abril de 2007. Publicada en el Diario Oficial N° 46.598 del 13 de Abril de 2007.

## **3.6.3.2.8.5. [Reservado]**

**Nota:** Numeral Reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

## **3.6.3.2.8.6. Reservado.**

**Nota:** Numeral Reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

**3.6.3.2.8.7.** El correspondiente permiso, licencia, certificado o autorización provisional será expedido mediante oficio suscrito por el Director de Aerocivil o su delegado.

(Adición incorporando Art.1 Res. 9888 de Sept. 10/92)

**3.6.3.2.8.8.** A las empresas regulares de transporte aéreo se les podrá otorgar por el término improrrogable de seis (6) meses calendario, un permiso de operación provisional, siempre y cuando demuestren la calidad de explotador de aeronaves equivalentes al 60% o más del número de aeronaves que le sean exigidas de acuerdo a la modalidad.

Para obtener este permiso provisional, además de todos los requisitos exigidos en los RAC, la empresa deberá constituir una caución a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y a los terceros interesados, que ampare la obligación consistente en el reembolso de los tiquetes vendidos a los pasajeros y que no puedan ser utilizados en el evento en que al finalizar el plazo del permiso provisional la empresa no haya cumplido con la incorporación total de las aeronaves exigidas de acuerdo a la modalidad.

La Oficina de Transporte Aéreo informará a la empresa interesada en este mecanismo el monto de la caución, para lo cual tendrá en cuenta los siguientes criterios:

- Número de sillas de las aeronaves con las cuales iniciará la operación;
- Porcentaje de ocupación estimado presentado en el estudio de factibilidad;
- Número de vuelos promedio por aeronave, de acuerdo con la información del proyecto;
- Tarifa promedio calculada con la media de la tarifa mínima y máxima vigente a la fecha de cálculo para las rutas del proyecto.

El monto de la caución será el equivalente al estimado de un mes de venta de tiquetes, determinado con los datos anteriores.

**Nota:** Adicionado conforme al artículo 6° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 3.6.3.2.9. Requisitos adicionales

Además del cumplimiento de todos los requisitos ya señalados, y otorgada la autorización en principio para la expedición de los permisos de operación se deben cumplir las siguientes condiciones:

- a) Que no haya habido variaciones en cuanto a la información suministrada inicialmente a la Aerocivil para la obtención del permiso.
- b) Poseer el mínimo de aeronaves exigidas para la clase de servicio propuesto. (ver numerales 3.6.3.3.1.3, 3.6.3.3.1.5, 3.6.3.3.1.9, 3.6.3.3.1.7. y 3.6.3.3.3.)
- c) Poseer talleres de mantenimiento apropiados de una capacidad proporcional al número tipo de aeronaves que opere o vaya a operar.
- d) Mantener los repuestos necesarios para cada modelo de aeronave en cantidad suficiente, listos y aprobados para su instalación.
- e) Poseer una organización administrativa y técnica que garantice la operación propuesta.
- f) Disponer del número de tripulaciones necesarias para el cumplimiento de las reglamentaciones vigentes sobre límites de horas de vuelo.
- g) Disponer del personal técnico de operaciones y mantenimiento en cantidad suficiente para atender todos los servicios.
- h) Mantener oficinas e instalaciones y equipos adecuados en aquellos lugares donde la compañía va a operar.
- i) Derogado tácitamente por el Art. 1 Res. 14297 de Dic. 22/92.

## 3.6.3.2.10. Condiciones subsiguientes al otorgamiento.

Los permisos de operación estarán en vigor en la medida en que los titulares de los mismos cumplan con la totalidad de las normas contenidas en el presente Manual.

**3.6.3.2.11.** (Derogado según resolución 00051 de Enero 16 de 1998)

## 3.6.3.2.12. Cancelación de los permisos de operación.

Cuando se suspendiera durante un (1) año el servicio especificado en el permiso de operación o de funcionamiento, o el servicio en la ruta autorizada, el permiso o derecho a operar la ruta quedará cancelado.

Esta cancelación de producirá de hecho en los casos de suspensión del servicio en rutas, y a partir de la ejecutoria de la Resolución respectiva en el caso de los permisos operación o funcionamiento.

**Nota:** Modificado conforme al artículo 7° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 3.6.3.3. Clases de servicios

Los servicios aéreos comerciales de transporte público podrán ser regulares o no regulares; los primeros son los que se prestan con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicios y horarios fijos que se anuncian al público; los últimos no están sujetos a las modalidades mencionadas. Unos y otros pueden ser nacionales o internacionales.

Para la prestación de servicios regulares, las empresas aéreas operarán aeronaves certificadas conforme a las Partes Cuarta y Novena de los RAC, en categoría transporte o regional (commuter). Se podrá autorizar la operación con aeronaves de categoría normal siempre y cuando se trate de rutas secundarias cuyas características del mercado e infraestructura aeronáutica disponible lo exijan, previo análisis de ruta y cumplimiento de los requisitos previstos en el numeral 4.1.1. y siguientes de la Parte Cuarta de estos Reglamentos.

Para la prestación de servicios no regulares de pasajeros, las empresas aéreas operarán aeronaves certificadas conforme a las Partes Cuarta y Novena de los RAC, en categoría normal, regional (commuter) o con aeronaves categoría transporte que, de acuerdo con su Certificado Tipo, no exceda de 21.000 Kg de peso bruto máximo de operación (PBMO) y cuya configuración máxima no sobrepase las cincuenta (50) sillas de pasajeros, excluyendo las de tripulación. Si se trata de transporte exclusivo de carga, deberá operarse aeronaves categoría transporte únicamente; cuando se trate de transporte especial de carga, también podrán utilizarse aeronaves hasta categoría regional (commuter), dando cumplimiento a los requisitos técnicos aplicables a dichas categorías de aeronaves.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02590 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

#### 3.6.3.3.1. Transporte público interno.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

**3.6.3.3.1.1. Definición.** Transporte público interno es aquel que se presta exclusivamente entre puntos situados en el territorio de la República; este puede ser troncal, secundario, regional, aerotaxi, de carga y especial de carga.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

#### 3.6.3.3.1.2. Empresas troncales

Empresas troncales de transporte público interno, son aquellas autorizadas para prestar servicios preferentemente en las rutas designadas por la Aerocivil como troncales Sin embargo, podrán prestar servicios en rutas secundarias si así se les autoriza expresamente.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 3.6.3.3.1.3. Requisitos especiales para empresas de transporte público aéreo comercial troncal.

- a) Poseer como mínimo cinco (5) aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sean propias o arrendadas.
- b) Poseer un capital pagado mínimo de 10.000 salarios mínimo legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación.

(Incorporación Art. 1 Resolución 00720 del 31 de enero de 1995)

### 3.6.3.3.1.4. Transporte aéreo comercial secundario

El transporte aéreo comercial secundario es el que se realiza en las rutas no calificadas como troncales por la Aerocivil. Sin embargo las empresas podrán desarrollar servicios en rutas troncales cuando así lo autorice expresamente la Autoridad Aeronáutica por razón de especial conveniencia pública. Estas empresas deberán cumplir los siguientes requisitos especiales:

- a) Poseer como mínimo tres (3) aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sean propias o arrendadas.
- b) Poseer un capital pagado mínimo de 7.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

(Modificado Art. 4 Resolución 02755 del 15 de Julio de 1999).

### 3.6.3.3.1.5. Transporte Aéreo Comercial Regional

El transporte aéreo comercial regional, es el que se realiza en rutas no troncales, en regiones apartadas del país donde las comunicaciones terrestres son de difícil acceso y las condiciones de la infraestructura aeronáutica (pistas, radioayudas, terminales, etc.) son de menor cubrimiento y categoría. La autoridad aeronáutica podrá autorizar en esta modalidad, empresas de transporte público aéreo para servir estas rutas, siempre y cuando no estén siendo servidas previamente por ninguna empresa que desarrolle transporte aéreo secundario, conforme a lo siguiente:

- a) Prestar el servicio con aeronaves cuyo Peso Bruto Máximo de Operación no exceda de 12.500 Kgms o cuya configuración máxima de fábrica no sobrepase 19 asientos, excluida la tripulación.
- b) Ser explotadora de al menos 3 aeronaves.
- c) Poseer un capital pagado mínimo de 1.750 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Estas empresas estarán sujetas a los requisitos técnicos y operacionales propios de los operadores de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular.

Las Empresas que a la fecha de expedición de la presente resolución cuenten con permiso de operación vigente en la modalidad de transporte aéreo comercial secundario o de aerotaxi, podrán acogerse a esta modalidad, para lo cual deberán enviar solicitud escrita a la Oficina de Transporte Aéreo, acreditando el cumplimiento del capital, número mínimo de aeronaves, e indicando las rutas

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

que pretende servir. Dicha solicitud se acompañara de la información técnica y operacional correspondiente a las rutas pretendidas por la Empresa.

(Modificado Art.5 Res.02755 de Julio 15/99).

Parágrafo: Cuando las necesidades del servicio así lo exijan, la autoridad aeronáutica podrá autorizar los servicios a los que se refiere el presente numeral en las demás zonas del territorio nacional, siempre y cuando no estén siendo servidas por ninguna empresa que desarrolle transporte aéreo secundario.

Adicionado Art.2 Res.01022 de Marzo 23/2004).

### **3.6.3.3.1.6. Transporte aéreo no regular - aerotaxi**

Es el prestado por sociedades reconocidas por la UAEAC como empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público aéreo no regular cuya denominación de Aerotaxi, lo caracteriza por prestar el servicio sin estar sujeto a las modalidades de itinerarios, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncien al público.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02590 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**3.6.3.3.1.6.1.** Los servicios no regulares de aerotaxi, no deberán constituir competencia indebida a los servicios regulares y las tarifas estarán determinadas por el tiempo de disponibilidad de la aeronave.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02590 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**3.6.3.3.1.6.2** Criterios adicionales para la autorización de empresas de transporte aéreo no regular - aerotaxi:

- a. Los proyectos deben especificar con detalle la región a servir, indicando las empresas que operan, la conveniencia de prestar el servicio teniendo en cuenta el tamaño del mercado y la oferta de servicios, el número de aviones que operan en la misma, etc.
- b. El capital debe reflejarse en activos tales como equipo de vuelo o de apoyo a las actividades de vuelo, en las facilidades disponibles para la operación aérea, en la infraestructura requerida para el mantenimiento (Biblioteca técnica, manuales, herramientas, inventario de repuestos, etc.)
- c. Consideración del avión adecuado para el área: El proyecto debe presentar los estudios de rendimiento y operación de la aeronave o aeronaves propuestas en cada una de las pistas o aeropuertos previstos, considerando todas las condiciones operacionales de acuerdo con la infraestructura aeronáutica disponible en la zona.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- d. Consideraciones económicas para el país, tomando en cuenta aspectos como el consumo de combustible, la eficiencia de los equipajes la conveniencia de su introducción al país, etc.
- e. Presentar una evaluación económica del mercado a través de un estudio de factibilidad.  
**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02590 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### 3.6.3.3.1.7. Requisitos especiales para empresas de transporte aéreo no regular de aerotaxi.

- a. Prestar el servicio con aeronaves apropiadas para tal operación, cuyo Peso Bruto Máximo de Operación (PBMO) no exceda los 21.000 kg ni su capacidad máxima en configuración de fábrica sobrepase las cincuenta (50) sillas para pasajeros, excluyendo sillas de tripulación;
- b. Cuando el servicio se preste con aeronaves de ala rotatoria, el Peso Bruto Máximo de operación (PBMO) no podrá exceder los 13.500 kilos;
- c. Poseer como mínimo dos (2) aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente ya sean propias o arrendadas; y
- d. Poseer un capital pagado mínimo de mil quinientos (1.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación. Si la empresa explotase una o más aeronaves con peso bruto máximo de operación superior a los 12.500 Kg (sin exceder los 21.000 Kg) el capital mínimo será de tres mil quinientos (3.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02590 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**3.6.3.3.1.7.1.** Con el fin de evitar que las empresas de transporte aéreo no regular constituyan una competencia indebida para los servicios regulares, de conformidad con lo previsto en el artículo 1867 del Código de Comercio, los servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros - aerotaxi, se ofrecerán y operarán bajo los siguientes criterios y condiciones:

- a. No se podrá ofrecer o publicitar, por ningún medio, en forma directa ni indirecta, servicios de transporte público no regular de pasajeros, sobre rutas, horarios, o itinerarios definidos;
- b. No podrán efectuarse, en una misma ruta (desde un mismo origen, hacia un mismo destino) y a la misma hora -más o menos 20 minutos- más de tres (3) vuelos, en un lapso igual o inferior a una semana, ni más de cinco (5) vuelos en un lapso igual o inferior a un mes; u operar tales vuelos, dentro de los límites señalados, durante más de dos (2) meses

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

consecutivos, a menos que medie un contrato directo entre el operador no regular y un cliente único que así lo contemple.

- c. Para poder efectuar una serie de vuelos entre un mismo origen y destino, en cantidades superiores a las señaladas según el literal (b) anterior, la empresa interesada deberá tener un contrato con un cliente que así lo estipule; dicho contrato, mientras esté vigente, permanecerá en las oficinas de la empresa a disposición de la Oficina de Transporte Aéreo, quién, en cualquier momento podrá solicitar su exhibición, o copia del mismo.
- d. No podrán efectuarse reservas individuales a solicitud directa del o los pasajeros.
- e. No podrá prestarse el servicio en modo alguno, bajo contratos individuales de transporte aéreo con los diferentes pasajeros, ni venderles o expedirles individualmente tiquetes físicos o electrónicos, debiendo hacerse en cada caso o para cada vuelo, directamente con un cliente único para el transporte del personal por él designado y sin intervención de ningún tipo de agente o intermediario. No obstante, con fines de seguridad y control, deberán elaborarse listados de pasajeros para un determinado vuelo, por parte del cliente y expedírseles tarjetas de embarque, por parte del transportador.
- f. Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros que operen con aeronaves cuyo peso supere los 12.500 Kg (sin exceder de 21.000 Kg) o su capacidad exceda de 19 sillas de pasajeros deberán cumplir, respecto de tales aeronaves y en relación con su aeronavegabilidad, mantenimiento, operación y tripulación, con los mismos estándares aplicables a las empresas y aeronaves de servicios aéreos comerciales de transporte público regular secundario.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02590 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### **3.6.3.3.1.8. Transporte aéreo de carga**

Transporte aéreo de carga es el autorizado expresamente por la Aerocivil para desarrollar primordialmente tal tipo de transporte.

Podrá desarrollar un Transporte Aéreo especial de Carga con aeronaves que no sean de tipo Jet, circunscrito solamente al ámbito nacional, cubriendo especialmente regiones apartadas donde las comunicaciones terrestres son de difícil acceso y las condiciones de la infraestructura aeronáutica (pistas, radioayudas, terminales, etc.) son de menor cubrimiento y categoría.

(Incorp. Art. 2 de la Res. 05516 de Sep.6/95).

#### **3.6.3.3.1.8.1. Limitaciones al transporte de Pasajeros en Aviones de Carga.**

- 1 . Salvo lo previsto en los puntos 2 y 3 siguientes, solo se podrá efectuar el transporte hasta de dos (2) pasajeros diferentes a la tripulación en aeronaves de transporte Aéreo Comercial de Carga con peso bruto máximo de operación interior a 25.000 kilogramos cuatro (4) pasajeros

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

diferentes a la tripulación en aeronaves de Transporte Aéreo Comercial de Carga cuyo peso máximo de operación sea superior a 25.000 kilogramos.

2. Las empresas de Transporte Aéreo especial de carga a que se refiere el inciso segundo del numeral 3.6.3.3.1.8. anterior, podrán transportar hasta quince (15) pasajeros en sus aeronaves. En estos casos, cuando la empresa cubra rutas autorizadas y servicios por empresas regulares de pasajeros, solo podrán efectuar el transporte de pasajeros como vuelos no regulares en la modalidad de «charter», sin expedición de tiquetes, no podrán publicitar estos servicios.
3. En aeronaves DC-3 de categoría de transporte, dotadas de sillas del tipo «hamaca», podrán transportarse hasta 20 pasajes en servicios mixtos (carga y pasajeros) o exclusivos de pasajeros, cuando operen en las siguientes regiones:
  - a) Desde, hacia y entre los aeródromos autorizados para estos tipos de aviones, situados al Oriente de la Cordillera Oriental. La operación en estas regiones podrá tener como origen o destino los aeropuertos de Cúcuta, Villavicencio y Neiva.
  - b) Desde, hacia y entre los aeródromos, autorizados para operación de estos tipos de aviones, situados al Occidente de la Cordillera Occidental. La operación en estas regiones podrá tener como origen o destino los aeropuertos de Medellín (José María Córdova), Cali y Turbo.

En todo caso, el transporte de pasajeros de aviones de carga deberá efectuarse dando cumplimiento a los requisitos provistos en el siguiente numeral. (Incorp.Art. 3 de la Res. 05516 de Sep. 6/95).

## **3.6.3.3.1.8.2. Condiciones para el transporte de Pasajeros en Aeronaves de Carga**

Para Transportar pasajeros en aeronaves de carga deberá cumplirse lo siguiente:

1. Las aeronaves, deberán estar provistas de las sillas del tipo aprobado para el transporte de los pasajeros autorizados, con sus respectivos cinturones de seguridad y con los elementos de fijación y seguridad de la carga transportada.
2. No podrá transportar ninguna clase de artículos peligrosos, ni explosivos de los contemplados en la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
3. Deben cumplir con los requisitos sobre seguros de que trata el Código de Comercio y con las limitaciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos.
4. La cantidad de sillas autorizadas será consignada en el respectivo Certificado de Aeronavegabilidad. Ninguna aeronave podrá tener mas sillas de las autorizadas.

(Incorp. Art. 4 de la Res. 05516 de Sep.6/95)

**3.6.3.3.1.8.3.** Sin perjuicio de lo previsto en los numerales precedentes, la autoridad aeronáutica podrá autorizar a las empresas clasificadas como de transporte aéreo de carga o especial de carga, para prestar *servicios combinados y simultáneos de pasajeros y carga*, en aeronaves configuradas



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

para esta modalidad (*combi*) en las rutas o regiones allí contempladas o uniendo dichas regiones con ciudades principales, para lo cual se observarán las siguientes condiciones:

- a) Deberá tratarse de rutas en las cuales no operen servicios regulares previamente establecidos con autorización de la UAEAC.
- b) Cuando la empresa respectiva tenga permiso de operación en la modalidad de carga o especial de carga, la autorización no estará sometida al procedimiento de audiencia pública ante el Grupo evaluador de Proyectos Aerocomerciales.
- c) Las aeronaves empleadas para éste servicio tendrán un peso bruto máximo de operación limitado a 30.000 Kg o menos y capacidad de pasajeros no superior a 24. Dichas aeronaves y su configuración estarán certificadas como aptas para la operación simultánea con pasajeros y carga —*combi*- de acuerdo a su certificado tipo (TC) o certificado tipo suplementario (STC) y serán tripuladas y operadas de acuerdo con el mismo.
- d) Deberán observarse los requerimientos propios de la operación hacia y desde los correspondientes aeropuertos.
- e) Para el transporte de pasajeros, las aeronaves estarán equipadas con sillas apropiadas y certificadas, dotadas de sus respectivos cinturones de seguridad, ubicadas en cabina separada de la de carga y contarán con salidas de emergencia, suministro de oxígeno, anuncios de seguridad y demás facilidades propias del transporte de pasajeros exigibles en estos Reglamentos para su categoría. Si la configuración fuese superior a 19 sillas, la aeronave llevará auxiliar de servicios a bordo y estará equipada con baño.
- f) Con respecto al transporte de carga, el correspondiente compartimiento estará aislado del de pasajeros y dispondrá de los elementos necesarios para la adecuada sujeción de la misma. No podrán transportarse mercancías peligrosas en dicho compartimiento, ni en los de equipaje, mientras se transporten pasajeros.
- g) Los aspectos relativos a la aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de estas aeronaves se regirán por los Capítulos VI y XV de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
- h) Respecto del servicio a pasajeros, deberá informarse a la Oficina de Transporte Aéreo a cerca de las rutas y horarios a servir y sobre las tarifas correspondientes. Dicho servicio, queda sometida a lo previsto en el Capítulo X (Numerales 3.10 y siguientes.) de la ésta Parte, respecto de los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo.
- i) Para la prestación de estos servicios, la empresa respectiva deberá ser explotadora de al menos una aeronave configurada y certificada al efecto, la cual será adicional al número mínimo de aeronaves requerido para sus servicios autorizados de carga.
- j) La empresa explotadora deberá contar con los correspondientes seguros para el transporte de pasajeros.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Modificado conforme al artículo 1º de la Resolución N° 00705 del 22 de Febrero de de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.832 del 24 de Febrero de 2005.

**3.6.3.3.1.8.4.** Las autorizaciones concedidas de conformidad con los numerales anteriores podrán ser canceladas, modificadas o suspendidas si las empresas autorizadas dejan de cumplir con los requisitos indispensables para su normal funcionamiento o si se comprueban violaciones a las normas y disposiciones dictadas por la UAEAC.

**Nota:** Adicionado conforme al artículo 2º de la Resolución N° 00705 del 22 de Febrero de de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 45.832 del 24 de Febrero de 2005

**3.6.3.3.1.9** Requisitos especiales para empresas de transporte público aéreo comercial de carga.

a) Poseer como mínimo (2) aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente ya sean propias o arrendadas.

b) Poseer un capital pagado mínimo de 3.500 salarios mínimos legales mensuales vigentes.  
PARAGRAFO. Las empresas que sean autorizadas para desarrollar el transporte aéreo especial de carga a que se refiere el inciso segundo del numeral 3.6.3.3.1.8 deberán cumplir con los siguientes requisitos especiales:

a) Poseer como mínimo una (1) aeronave con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sea propia o arrendada.

b) Poseer un capital pagado mínimo de 1.750 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

(Modif.Art. 1 de la Res.00481 de Feb-26/98)

**3.6.3.3.1.10. Autorizaciones especiales sobre el número mínimo de aeronaves**

Previa solicitud fundamentada del interesado, el Director General de la Aerocivil podrá autorizar, en forma temporal y por un período no mayor a seis (6) meses, que las empresas de transporte público aéreo comercial de carga posean un número de aeronaves menor al exigido en el numeral anterior, siempre y cuando se de alguna de las causas siguientes:

a) Se presenten circunstancias de fuerza mayor debidamente comprobadas que de manera súbita e imprevista disminuyan la flota de aeronaves de la empresa, o impidan que complete el número mínimo establecido.

b) Razones técnicas impidan mantener la vigencia del certificado de aeronavegabilidad de una aeronave, tales como el cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad, Boletines de Servicio, u otras circunstancias asociadas al control técnico y operacional de la aeronave.

Parágrafo Primero: En ningún caso la empresa podrá quedar en total inactividad y por lo tanto esta autorización no podrá otorgarse si implica que la empresa se quede sin aeronaves.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Parágrafo Segundo: Si la autoridad aeronáutica lo estima conveniente podrá permitir el uso de aeronaves en fletamento para suplir la situación temporal respectiva, siempre que la operación de la empresa no quede soportada únicamente en aeronaves fletadas.

(Adic.Art.2 de la Res.00481 de Feb-26/98)

**3.6.3.3.1.11. Disminución del número de Aeronaves:** Cuando por cualquier motivo se disminuya la flota aeronavegable de una empresa de transporte público regular de pasajeros y esta situación implique una reducción en la capacidad ofrecida en el itinerario operacional registrado, la empresa deberá presentar a la Oficina de Transporte Aéreo, a más tardar dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha en que se configure esta situación, una nueva propuesta de operación o de itinerarios ajustada a la nueva capacidad ofrecida. Esta situación se tendrá en cuenta para atender otras solicitudes operacionales presentadas por la empresa respectiva, sin perjuicio de la aplicación de las demás medidas contempladas en el RAC en relación con la disminución de la flota.

Adicionalmente, en caso de que la propuesta de itinerario implique la suspensión de rutas, la empresa deberá dar cumplimiento a lo previsto en el numeral 3.6.3.4.3.10. En todo caso, de manera inmediata la autoridad aeronáutica podrá asignar a otros operadores en forma provisional o definitiva las rutas que sean suspendidas.

Cuando una empresa de transporte aéreo regular de pasajeros disminuya la capacidad ofrecida de la flota aeronavegable de manera que ésta sea inferior en cualquier porcentaje al equipo mínimo exigido en los RAC de acuerdo a su modalidad, no se le otorgarán nuevas autorizaciones para efectuar vuelos charter mientras se mantenga dicha situación.

**Nota:** Adicionado conforme al artículo 3º de la Resolución N° 03925 del 01 de Septiembre de de 2005. Publicada en el Diario Oficial N° 46.023 del 06 de Septiembre de 2005.

**Parágrafo:** Cuando se trate de empresas con permiso de operación en una modalidad diferente a la de servicios de transporte aéreo regular, para hacer efectiva la suspensión automática del permiso de operación por las causales previstas en los ordinales 7 y 8 del numeral 3.6.3..2.2.1, la Autoridad Aeronáutica verificará que además de las situaciones previstas en las citadas causales, se afecte la capacidad técnica, administrativa y financiera de la empresa, de manera tal que mantener su actividad de vuelo represente riesgo para la seguridad aérea, o genere incumplimiento en el servicio que presta a los usuarios o conduzca a la situación financiera prevista en las causales 11 y 12 del citado numeral.

En caso que no se produzca tal afectación, la empresa podrá mantener su actividad de vuelo con las aeronaves restantes, hasta por un plazo máximo de un año, dentro del cual deberá completar nuevamente el número mínimo de aeronaves requerido. Durante este plazo, la empresa podrá presentar solicitudes de adición de equipo o tramitar modificaciones a su permiso.

**Nota:** Adicionado conforme al Artículo Primero de la Resolución N° 03114 del 28 de Julio de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.349 del 03 de Agosto de 2006.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 3.6.3.3.2. Transporte público internacional.

### 3.6.3.3.2.1. Explotadores nacionales

Las solicitudes de permisos para establecer, ampliar o modificar servicios públicos de transporte aéreo en rutas internacionales, se presentarán a la Aerocivil en papel común en original y tres (3) copias, acompañando a dicha solicitud los estudios y documentos siguientes (Ley 39 de 1981):

- a) Razón social de la empresa.
- b) Identificación adecuada de la ruta o rutas para las cuales se pide el permiso, especificando la clase de servicio. La identificación de cada ruta ha de incluir el nombre de cada terminal y puntos intermedios que se solicitan y que deban hacerse constar en el permiso que se conceda.
- c) Capacidad técnica, económica y administrativa de la empresa solicitante para establecer o ampliar el servicio que propone.
- d) Fecha desde la cual la empresa estaría en capacidad de explotar el servicio.
- e) Libertades de aire a que aspira en cada punto a ser servido.
- f) Equipo especificando si las aeronaves son propias, arrendadas o fletadas (Res. 01 50 de Enero 14/82).
- g) Frecuencias y horarios.
- h) Análisis de la ventaja competitiva del servicio propuesto en relación con las otras empresas que sirven la misma ruta.
- i) Análisis del potencial de pasajeros y carga.
- j) Necesidad pública del nuevo servicio y conveniencia para la compañía.
- k) Capacidad del equipo para atender el mercado, indicando capacidad neta y sillas ofrecidas.
- l) Informe detallado sobre la capacidad financiera y administrativa para atender el servicio propuesto.
- m) Estimación detallada del posible ingreso operacional en esa ruta o rutas por concepto de transporte de pasajeros o carga.
- n) Estimación detallada de los costos totales incluyendo pasajeros kilómetro, hora vuelo y mínimo de utilización económicamente aconsejables para dicha ruta o rutas.
- ñ) Descripciones de las instalaciones y servicio que establecerá la empresa en los aeropuertos a ser servidos.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- o) Cualquier información adicional que demuestre la justificación de la solicitud y las demás que la Aerocivil considere necesarias en cada caso.

### 3.6.3.3.2.2. Explotador extranjero

Las solicitudes de permiso de operación que presenten personas naturales o jurídicas de nacionalidad no colombiana se regirán por las normas siguientes:

- a) Cuando exista tratado o convenio con el Estado Bandera la designación, permiso de funcionamiento y demás aspectos administrativos se sujetarán en primer lugar, a las disposiciones expresadas en el tratado o convenio vigente y luego a las normas legales y reglamentarias colombianas sobre la materia.
- b) Cuando no existe tratado o convenio con el país de Bandera, el permiso de funcionamiento se concederá o no teniendo en cuenta las conveniencias nacionales, la seguridad pública, los intereses económicos del transporte aéreo, los tratados o Pactos Internacionales suscritos por Colombia y con sujeción al principio de reciprocidad real y efectiva.
- c) La solicitud de permiso de operación para establecer un servicio internacional de transporte público, exista o no tratado o convenio con el país bandera, debe elevarse a la Aerocivil, por intermedio del representante en papel común en idioma castellano y adjuntando los siguientes datos y documentos (Ley 39 de 1981).
  - 1. Razón social y domicilio.
  - 2. Escrituras de constitución de la empresa con sus reformas.
  - 3. El nombre, el apellido y domicilio de representante legal de la compañía.
  - 4. Designación o permiso otorgado por un país de bandera para operar la ruta o rutas solicitadas.
  - 5. Descripción detallada de las rutas, escalas y libertades a que aspira en cada una de estas.
  - 6. Equipo apropiado especificando si las aeronaves son propias, arrendadas o fletadas. (Res.0150 de Enero 14/82).
  - 7. Los seguros de responsabilidad civil a los pasajeros, daños a terceros, personas y cosas en la superficie y daños provenientes del abordaje, por un monto no menor al fijado en las convenciones internacionales.
  - 8. Certificado oficial. de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa está en poder de nacionales del país bandera.
  - 9. Vinculación con empresas colombianas.
  - 10. Clase y tipo de servicio
  - 11. Frecuencias y honorarios

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

12. Fecha en la cual estaría en capacidad de iniciar la explotación de la ruta o rutas solicitadas.
  13. Descripción completa de la red de rutas internacionales que opera la empresa por sí misma o por sistemas de «pool» u otros acuerdos comerciales intercompañías.
  14. Análisis del potencial de pasajeros y carga en la ruta o rutas solicitadas.
  15. Descripción de la capacidad neta, indicando el número de sillas ofrecidas.
  16. Tarifas.
  17. Cumplimiento de los demás requisitos jurídicos, administrativos técnicos y operacionales contemplados en la legislación colombiana.
- d) Los documentos expedidos en el exterior y que se pretendan hacer valer en Colombia deben presentarse en idioma castellano y debidamente autenticados por autoridades colombianas competentes.
- e) Cuando se ha aprobado una solicitud para establecer servicios a una empresa extranjera, antes de iniciar operaciones debe cumplir con los siguientes requisitos:
1. Incorporación de la empresa al país, conforme a la legislación vigente.
  2. Comprobar los seguros para amparar responsabilidad civil a los pasajeros, por daños a terceros, (personas y cosas en la superficie) y daños provenientes del abordaje, por un monto no menor al fijado en las convenciones internacionales.
  3. Relacionar las frecuencias, itinerarios y tarifas discriminados por trayectos. En ningún caso, las tarifas podrán ser diferentes a las aprobadas por el gobierno de Colombia.

(Conc. numeral 3.6.3.4.3.15.1 )

4. Caución a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil que ampare el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de los respectivos permisos de operación, incluyendo las obligaciones contraídas con la Entidad, excepto las derivadas de los contratos de arrendamiento de áreas en los aeropuertos.

PARAGRAFO: Las cauciones podrán consistir en garantías reales, bancarias o de compañías de seguros o entidades de crédito legalmente autorizadas para esta clase de operaciones. Los procedimientos relacionados con la cauciones se encuentran desarrollados en la resolución 4411 del 24 de Dic/98)

- f) Las solicitudes de explotadores extranjeros se tramitarán mediante el procedimiento de audiencia pública, provisto en el numeral 3.6.3.2.6 Literal b).
- g) La empresa de aviación extranjera a la cual se le otorgue permiso de operación queda obligada a:
1. Establecer una oficina en el territorio colombiano y acreditar a un representante o apoderado domiciliado en el territorio nacional.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

2. Cumplir todas las leyes y reglamentos aeronáuticos colombianos.
  3. Suministrar a la Aerocivil los datos estadísticos y otros que se le soliciten.
- h) La Aerocivil podrá en cualquier tiempo revocar el permiso para mantener en el país una aeronave extranjera y en este caso se concederá un plazo de 24 horas para sacarla del territorio nacional.
- Este plazo se contará desde el momento en que se notifique al propietario la cancelación del permiso de permanencia, o en subsidio a Agente Diplomático o Consular del país de nacionalidad de la aeronave.
- i) La Aerocivil podrá ordenar que se retenga cualquier aeronave de matrícula extranjera cuando no se haya cancelado el total de los derechos de aterrizaje u otros servicios en aeródromos de propiedad nacional.
- j) Todos los permisos para empresas y aeronaves extranjeras a que se refiere este Reglamento no eximen a las entidades o personas a quienes se les otorga, del cumplimiento de las normas legales o reglamentarias sobre aduanas y policía Sanitaria, etc., vigentes en el territorio nacional y demás disposiciones legales y reglamentarias vigentes.

**3.6.3.3.2.1. Inscripción de aeronaves por empresas extranjeras.** Los explotadores extranjeros, que cuenten con permiso de operación para prestar servicios aéreos comerciales hacia y desde puntos en la República de Colombia y que requieran incorporar nuevas aeronaves al tipo de operación autorizada, deberán inscribirlas previamente en la Oficina de Transporte Aéreo; para tal efecto presentarán una solicitud ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC, por lo menos con diez (10) días hábiles de anticipación a la fecha prevista para la entrada en operación, en la que se incluya información relacionada con:

- a. Acreditar la calidad de explotador sobre la aeronave;
- b. Marcas de nacionalidad y matrícula, marca, modelo, serie, peso máximo de despegue expresado en kilogramos, capacidad de carga y/o pasajeros (Número de sillas), número de tripulantes de la aeronave;
- c. Certificación de cumplimiento de etapa de ruido emitida por una autoridad aeronáutica o establecimiento de cumplimiento de los niveles de ruido o etapa en el Manual de vuelo aprobado de la aeronave;
- d. Certificado de aeronavegabilidad.
- e. Seguros de responsabilidad civil (contractual y extracontractual) vigentes de la aeronave; y
- f. Concepto técnico favorable emitido por la Secretaria de Seguridad Aérea de la UAEAC.

Igualmente, los explotadores extranjeros deben informar a la Oficina de Transporte Aéreo toda modificación en la configuración de sus aeronaves o el retiro de operación de las mismas, inmediatamente se produzcan los cambios.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 3.6.3.3.3. Trabajos aéreos especiales

Son actividades aéreas civiles desarrolladas por personas jurídicas, con fines de lucro, distintas al transporte público aéreo, tales como aviación agrícola, aerofotografía, aerofotogrametría, geología, sismografía, publicidad y similares.

Para desarrollar actividades de trabajos aéreos especiales, además de lo previsto en la Parte Cuarta, se requiere lo siguiente:

**a. Aeronaves:**

1. Para Aviación Agrícola, poseer mínimo una (1) aeronave con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sea propia o arrendada, y el equipo apropiado para atender la operación propuesta.
2. Para trabajos Aéreos Especiales de Aerofotografía, Tecnofotogrametría y similares, poseer mínimo una (1) aeronave con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sea propia o arrendada, y el equipo apropiado para atender la operación propuesta.

**b.** Identificación adecuada de la zona o zonas para las cuales se pide permiso de operación incluyendo bases principales y auxiliares.

**c.** Relación de otras empresas que desarrollen trabajos similares dentro de la región o regiones donde se piensa prestar el servicio con un análisis de la ventaja competitiva.

**d. Capital:**

1. Para Aviación Agrícola, poseer un capital pagado mínimo de 500 salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación.
2. Para trabajos Aéreos Especiales, poseer un capital pagado mínimo de 550 salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Tercero de la Resolución No. 07285 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

**3.6.3.3.3.1.** En aquellos trabajos aéreos especiales que requieren autorizaciones en entidades diferentes a la Aerocivil, el interesado debe hacer la respectiva gestión antes de iniciar operaciones y presentar los documentos a que haya lugar.

**3.6.3.3.3.2.** Las empresas o entidades interesadas en efectuar vuelos de propaganda dentro del territorio nacional, deben elevar una solicitud en papel común a la Aerocivil, en la cual expliquen la clase y tipo de propaganda, las zonas a sobrevolar, los procedimientos y elementos a emplear y la matrícula de la aeronave que se vaya a utilizar en dichas actividades. (Ley 39 de 1981).

**3.6.3.3.3.3.** Las aeronaves y dispositivos para el remolque de los avisos o para el lanzamiento de la propaganda, deben ser inspeccionados por la Aerocivil, a fin de comprobar sus condiciones generales

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

de buen funcionamiento y para adicionar el correspondiente certificado de aeronavegabilidad con la nueva actividad de la aeronave.

**3.6.3.3.3.4.** Las zonas destinadas a recoger los avisos para remolque deben ser inspeccionadas y aprobadas por la Aerocivil como los aparejos terrestres empleados.

**3.6.3.3.3.5.** Las empresas o entidades interesadas en la explotación comercial de la propaganda aérea deben comprobar que poseen un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, por un valor que cubra los riesgos de la actividad desarrollada.

**3.6.3.3.3.6.** Para todos los vuelos de propaganda aérea a base de avisos remolcados y lanzamientos de hojas volantes, deben cumplirse además, los siguientes requisitos técnicos y operacionales:

- a) El piloto al mando de la aeronave debe poseer por lo menos una licencia de piloto comercial, adicionada para el tipo respectivo de aeronave.
- b) A bordo de la aeronave solamente debe aceptarse el personal necesario para la actividad, el cual debe conocer exactamente el trabajo que va a realizar y esta debidamente autorizado por la Aerocivil.
- c) El piloto está en la obligación de elaborar y entregar el plan de vuelo respectivo autoridades de Control de tránsito Aéreo, antes de iniciar la operación y de mantenerlas permanentemente informadas sobre el desarrollo de las actividades de las aeronaves durante las maniobras de propaganda.
- d) De acuerdo con las zonas en donde vayan a desarrollarse los vuelos, el piloto debe seleccionar de antemano los sitios para los aterrizajes de emergencia, en caso de falla de la aeronave.
- e) La aeronave debe ser operada ajustándose estrictamente a los procedimientos técnicos de vuelo, que no impliquen peligro para el público o las propiedades.
- f) Las operaciones deben efectuarse en condiciones de vuelo visual diurno y la aeronave deberá mantenerse a una altura no menor de 300 metros (1000 pies), sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros (2000pies) desde la aeronave.
- g) Se prohíben las maniobras acrobáticas y los vuelos rasantes.
- h) No deben arrojarse objetos que pongan en peligro a las personas o propiedades.

## **3.6.3.4. Reglas relativas al transporte aéreo regular.**

### **3.6.3.4.1. Principio general**

Las rutas aéreas nacionales y el derecho de explotación de las internacionales a las que el país tiene acceso, son bienes públicos que pertenecen a la nación y en consecuencia están fuera del comercio.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Los explotadores de rutas aéreas no podrán por tanto vender, ceder o de cualquier otra forma traspasar o transferir los permisos otorgados por la Aerocivil.

## **3.6.3.4.2. Solicitud de nuevas rutas.**

Las solicitudes para la aprobación nuevas rutas a un explotador de servicios aéreos comerciales, deberán contener las informaciones y documentos de que tratan los literales b) al g) del numeral 3.6.3.2.5. anterior, y además:

- a. Clase de servicio;
- b. Frecuencias y horarios;
- c. Tipo de transporte;
- d. Demostración de la bondad de las tarifas desde el punto de vista del usuario y de los costos operacionales.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

**3.6.3.4.2.1.** Para iniciar la operación de nuevas rutas, los explotadores interesados, ya sean nacionales o extranjeros, deben cumplir, dentro de los términos y procedimientos establecidos para cada caso, con los siguientes requisitos:

- (a) Que la autorización se encuentre vigente, es decir, dentro del (los) plazo(s) establecido(s) por la UAEAC, conforme a lo previsto en el numeral 3.6.3.4.3.8.
- (b) Para el caso de empresas nacionales, contar con el concepto técnico operacional favorable emitido por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC o la revisión de las Especificaciones de Operación. En el caso de empresas extranjeras, se deberá contar con la Carta de Aceptación de las Especificaciones de Operación para operadores extranjeros o su revisión, en donde se incluya la ruta o aeropuerto autorizado, según corresponda.
- (c) Para aeropuertos coordinados (Nivel 3) y/o facilitados (Nivel 2 y 1), la aerolínea deberá contar con un Slot aprobado y/o una franja horaria registrada, según corresponda, enviando la mensajería SSIM de que trata el Apéndice A del presente Reglamento.
- (d) Formalizar ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, mediante oficio radicado en la ventanilla única o por los medios electrónicos establecidos, el cumplimiento de los requisitos para la iniciación de la ruta y su inclusión en el itinerario vigente. En caso de que la nueva ruta no hubiese sido incluida en el registro de la programación de los itinerarios de la respectiva temporada, la solicitud deberá venir acompañada del recibo de pago por derechos de trámite.
- (e) Informar al Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo las tarifas que ofrezcan al público con sus respectivas condiciones, al día siguiente de ser publicadas, de acuerdo con los parámetros del sistema de información de la UAEAC. En el caso de tarifas



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

promocionales, deberá informarse un día antes de su publicación en los sistemas de reserva.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución No. 02062 del 18 de Julio de 2017. Publicada en el Diario Oficial No. 50.299 del 19 de Julio de 2017

### 3.6.3.4.3. Clasificación de las rutas

Las rutas aéreas comerciales y nacionales se clasifican así:

- a. Troncales
- b. Secundarias

**3.6.3.4.3.1.** Se consideran troncales aquellas definidas como tales por la Aerocivil.

**3.6.3.4.3.2.** De conformidad al numeral anterior, se declaran rutas troncales las siguientes:

BOGOTA	CALI	BOGOTA
BOGOTA	MEDELLIN	BOGOTA
BOGOTA	BARRANQUILLA	BOGOTA
BOGOTA	BUCARAMANGA	BOGOTA
BOGOTA	PEREIRA	BOGOTA
BOGOTA	CARTAGENA	BOGOTA
BOGOTA	CUCUTA	BOGOTA
BOGOTA	SANTA MARTA	BOGOTA
BOGOTA	MONTERIA	BOGOTA
CALI	MEDELLIN	CALI

**Nota:** Modificado conforme al artículo 8° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

**3.6.3.4.3.3.** Las rutas no contempladas en el numeral anterior se denominan rutas no troncales o secundarias y a ellas tendrán acceso preferentemente las empresas de transporte aéreo comercial secundario.

**3.6.3.4.3.4.** La operación de las rutas se hará por empresas clasificados como de transporte aéreo comercial troncal.

**3.6.3.4.3.5.** Las empresas aéreas clasificadas como de transporte aéreo comercial secundario podrán unir dos puntos troncales, siempre y cuando lo hagan con escalas intermedias.

**Nota:** El aeropuerto Enrique Olaya Herrera que sirve a la ciudad de Medellín tiene restricciones en su operación conforme a normas vigentes.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**3.6.3.4.3.6.** Los concesionarios de rutas aéreas nacionales e internacionales no podrán cancelar, suspender, modificar o disminuir los servicios sin previa autorización de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

**3.6.3.4.3.7.** Los concesionarios de rutas que pretendan cancelarlas o modificarlas deben mostrar ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil las razones que lo justifiquen.

**3.6.3.4.3.8.** Los concesionarios de rutas nacionales e internacionales, deberán iniciar la operación de las rutas autorizadas dentro de un plazo de ciento ochenta (180) días a partir del día siguiente a fecha de la comunicación de la Secretaría del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales. La UAEAC podrá conceder una prórroga hasta por un lapso igual, cuando medien causas justificadas no imputables a la empresa. En todo caso, una vez vencido el plazo o su correspondiente prórroga, sin que el interesado inicie la operación de la ruta, la autorización quedará sin valor ni efecto alguno.

Cuando las necesidades del servicio así lo exijan, la UAEAC podrá conceder permisos temporales a otras empresas para que exploten las rutas de que se trate, hasta tanto la empresa titular del permiso inicie la respectiva operación.

Igualmente, la UAEAC podrá autorizar temporalmente a empresas de transporte aéreo operar en rutas regularmente servidas, cuando se produzcan restricciones que afecten la prestación normal del servicio de transporte aéreo. Corresponde a la Oficina de Transporte Aéreo el otorgamiento de la prórroga o autorización establecida en este numeral.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

### **3.6.3.4.3.8.1. [Reservado]**

**Nota:** Numeral Reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

### **3.6.3.4.3.8.2.**

**Nota:** Numeral derogado conforme al artículo Sexto de la Resolución N° 02590 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**3.6.3.4.3.9.** Cualquier empresa que considere que otra le está haciendo una competencia desleal o ruinosa, podrá pedir a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil que se lleve a estudio el caso para recomendar las medidas que se crean aconsejables.

### **3.6.3.4.3.9.1. Régimen Especial de los Servicios Pioneros**

Se dará aplicación al Régimen Especial de Servicios Pioneros, a las empresas de transporte aéreo regular de pasajeros, que siendo titular de un permiso de operación vigente, les haya sido aprobada una ruta nacional no servida y de 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.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Cuando se trate de servicios en rutas de baja densidad de tráfico (hasta 10.000 pasajeros año), el plazo de protección aquí establecido, se podrá prorrogar hasta por un plazo igual, siempre que exista una solicitud debidamente justificada y la UAEAC encuentre que las condiciones del mercado así lo ameritan.

No se dará aplicación al régimen especial de servicios pioneros, a solicitudes de empresas de transporte aéreo regular de pasajeros, que no cuenten con un Permiso de Operación vigente, aun cuando se encuentren adelantado el trámite para su obtención.

La UAEAC establecerá mecanismos de control para garantizar que este servicio público esencial, se preste en condiciones de calidad, precio y continuidad para preservar y proteger los derechos de los usuarios.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02590 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**3.6.3.4.3.10.** Los concesionarios de rutas aéreas regulares nacionales, deberán cumplir el procedimiento aplicable según el caso, para suspender o cancelar el servicio en una ruta:

- a) Cuando una aerolínea este prestando un servicio regular en una ruta en la cual es el único operador, deberá avisar con una anticipación mínima de dos (2) meses a la Autoridad Aeronáutica, Oficina de Transporte Aéreo, su determinación de suspender o cancelar el servicio, indicando lo siguiente:
  - Motivación clara y detallada de las razones en que se basa para suspender o cancelar el servicio.
  - Soportes estadísticos y/o económicos de la motivación.
  - Carta compromiso manifestando que cumplirá con las obligaciones derivadas de los contratos de transporte.

Por lo menos un mes antes de la fecha prevista para la suspensión o cancelación del servicio, deberá publicar en dos (2) periódicos de amplia circulación, avisos informando sobre dicha suspensión o cancelación.

- b) Cuando una aerolínea este prestando un servicio regular en una ruta en la cual concurren otros operadores, deberá avisar con una anticipación mínima de quince (15) días a la Autoridad Aeronáutica, Oficina de Transporte Aéreo su determinación de suspender o cancelar el servicio, indicando lo siguiente:
  - Motivación clara y detallada de las razones en que se basa para suspender o cancelar el servicio. - -
  - Soportes estadísticos y/o económicos de la motivación
  - Carta compromiso manifestando que cumplirá con las obligaciones derivadas de los contratos de transporte

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Por lo menos diez (10) días antes de la fecha prevista para la suspensión o cancelación del servicio, deberá publicar en dos (2) periódicos de amplia circulación, avisos informando sobre dicha suspensión o cancelación.

Parágrafo. Sin perjuicio de la aplicación de las sanciones previstas en la parte 7 de éstos Reglamentos, el incumplimiento de lo dispuesto en los literales a) y b) de este numeral, imposibilitará al respectivo operador para efectuar solicitudes de autorización de nuevas rutas en audiencia pública, dentro de los ciento ochenta (180) días siguientes a la fecha en que se presente la suspensión o cancelación del servicio.

(Modificado Art.5 Res.01022 de Marzo 23/2004).

## **3.6.3.4.3.11. Frecuencias**

Los concesionarios de rutas aéreas nacionales presentarán las frecuencias que pretendan realizar en la ruta o rutas autorizadas, a través del procedimiento de registro de itinerarios establecido en el numeral 3.11 de este Reglamento.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución No. 02062 del 18 de Julio de 2017. Publicada en el Diario Oficial No. 50.299 del 19 de Julio de 2017

## **3.6.3.4.3.12.**

**Nota:** Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

## **3.6.3.4.3.12.1.**

**Nota:** Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

## **3.6.3.4.3.12.2.**

**Nota:** Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

## **3.6.3.4.3.12.3.**

**Nota:** Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

## **3.6.3.4.3.12.4.**

**Nota:** Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

## **3.6.3.4.3.12.5.**

**Nota:** Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

## **3.6.3.4.3.12.6.**

**Nota:** Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 3.6.3.4.3.12.8.

**Nota:** Este numeral queda Derogado y se designa como "Reservado" conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 07466 del 22 de Diciembre de 2011. Publicada en el Diario Oficial No. 48.295 del 27 de Diciembre de 2011.

**3.6.3.4.3.13.** Para el otorgamiento de permisos de explotación de rutas y frecuencias nacionales e Internacionales, se adelantará el trámite prescrito en el numeral 3.6.3.2.6. del Manual de Reglamentos Aeronáuticos.

## 3.6.3.4.3.14.

**Nota:** Derogado conforme al artículo 11° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

**3.6.3.4.3.15.** Tarifas nacionales e Internacionales. Se entiende por tarifa para el transporte de pasajeros, el precio que se cobra por su transporte entre puntos del territorio nacional, y comprende las comisiones y condiciones de pago a las agencias de viaje y en general a los intermediarios, y todas las normas y condiciones que configuran o influyen sobre el precio final que paga el usuario así como cualquier beneficio significativo asociado con el transporte; en el caso del transporte de carga el precio por kilogramo que se cobra en las rutas nacionales.

(Incorporación Art. 1 Res. 15542 de Nov. 21/91).

Sin perjuicio de lo establecido en los acuerdos y demás compromisos Internacionales en materia aeronáutica, se entiende por tarifa para el transporte internacional de pasajeros, el precio en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica que se cobra por el transporte de personas entre un punto del territorio nacional, y un punto en el exterior y comprende las comisiones y condiciones de pago a las agencias de viaje y en general a los intermediarios, y todas las normas y condiciones que configuran o influyen sobre el precio final que paga el usuario, así como cualquier beneficio significativo asociado con el transporte.

(Incorporación Art. 1 Res. 0476 Enero 31/92)

## 3.6.3.4.3.15.1.

**Nota: Derogado** conforme al Artículo Sexto de la Resolución N° 00904 del 28 de Febrero de 2012. Publicada en el Diario Oficial Número 48.357 del 28 de Febrero de 2012.

## 3.6.3.4.3.15.2.

**Nota: Derogado** conforme al Artículo Sexto de la Resolución N° 00904 del 28 de Febrero de 2012. Publicada en el Diario Oficial Número 48.357 del 28 de Febrero de 2012.

## 3.6.3.4.3.15.3.

**Nota: Derogado** conforme al Artículo Sexto de la Resolución N° 00904 del 28 de Febrero de 2012. Publicada en el Diario Oficial Número 48.357 del 28 de Febrero de 2012.

## 3.6.3.4.3.15.4.

**Nota: Derogado** conforme al Artículo Sexto de la Resolución N° 00904 del 28 de Febrero de 2012. Publicada en el Diario Oficial Número 48.357 del 28 de Febrero de 2012.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## **3.6.3.4.3.15.5. Aplicabilidad de las tarifas nacionales**

Las tarifas aprobadas serán aplicables en el momento en que el pasajero adquiera el respectivo ticket y continuarán vigentes para la utilización de los cupones mientras el ticket conserve su vigencia. En el caso del transporte de carga, se aplicarán las tarifas aprobadas, de conformidad con las condiciones pactadas en el respectivo contrato.

(Adición incorporando Art.3 Res. 15542 de Nov. 31/91)

## **3.6.3.4.3.15.6. Aplicabilidad de las tarifas internacionales**

Las tarifas para el transporte internacional regular de pasajeros serán aplicables en el momento de adquisición del respectivo ticket y continuarán vigentes para la utilización de los cupones mientras el ticket conserve su vigencia.

(Adición incorporando Art.3 Res.0476 de Enero 31/91)

## **3.6.3.4.3.15.7. Tarifas nacionales para niños hasta doce (12) años**

Los niños mayores de dos (2) años y menores de doce (12) pagarán como máximo dos terceras partes (2/3) de la tarifa y tendrán derecho a ocupar asiento. Los niños menores de dos (2) años no pagarán tarifa.

**PARÁGRAFO:** Cuando algún niño menor de doce (12) años viaje solo, la empresa que haga el transporte asignará a uno de los auxiliares de servicio a bordo, si la aeronave respectiva cuenta con este tripulante, el cuidado del menor durante el viaje hasta entregado a la persona autorizada en el lugar de destino.

(Adición incorporando Art.4 Res. 15542 de Nov. 21/91)

**3.6.3.4.3.15.8.** Anulado mediante Sentencia del 31 de noviembre de 1995 Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera

**3.6.3.4.3.16.** Queda prohibido a toda persona natural o jurídica vinculada a la aviación civil, publicar, anunciar o poner en conocimiento del público, de sus agencias o de las agencias de viaje, la fijación o modificación de rutas, frecuencias, horarios, servicios y equipos sin haber sido aprobados por la Aerocivil.

**3.6.3.4.3.17.** La interrupción o cancelación temporal de un servicio o desde un punto especificado en el permiso, causado por condiciones meteorológicas adversas o por mal estado del aeropuerto o por otras circunstancias que configuren fuerza mayor o caso fortuito, no imputables al empresario, no se considerarán como una suspensión del servicio, pero el explotador queda en la obligación de dar aviso a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil dentro de los tres (3) días siguientes a la Interrupción o cancelación temporal de tal servicio, acreditando y justificando plenamente la veracidad de las causas o razones que aduzca.

**3.6.3.4.3.18.**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Derogado conforme al artículo 11° de la Resolución N° 00970 del 14 de Marzo de de 2006. Publicada en el Diario Oficial N° 46.211 del 15 de Marzo de 2006.

**3.6.3.4.3.19.** Todos los gastos que demanden las inspecciones de las aeronaves, empresas aéreas, aeródromos e instalaciones correrán por cuenta de los explotadores e interesados.

**3.6.3.4.3.20.** Los explotadores de las rutas aéreas nacionales, deberán iniciar la explotación de las rutas autorizadas, dentro del plazo señalado en el numeral 3.6.3.4.3.8. Vencido dicho plazo la autorización quedará sin valor.

(Incorporación del Art. 1 Res. 1686 de Feb.28/92).

**3.6.3.4.3.21.** Los explotadores de las rutas aéreas internacionales, deberán iniciar la explotación de las rutas autorizadas, dentro del plazo señalado en el numeral 3.6.3.4.3.8. Vencido dicho plazo la autorización quedará sin valor.

(Incorporación Art.1 Res. 1686 de Feb. 28/92).

**3.6.3.4.3.22.** Por razones de interés publico, el Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, podrá fijar plazos menores de los establecidos en los dos numerales anteriores. (Res.6966 de Dic. 13/78).

**3.6.3.4.3.23.** Los interesados tendrán un plazo de un (1) año, contado desde la fecha en que el Secretario del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales comunique la determinación de autorizar el desarrollo del proyecto como empresa de servicios aéreos comerciales, para obtener el correspondiente Permiso de Operación o en su defecto, agotar completamente, al menos, hasta la Fase IV del correspondiente proceso de certificación ante la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC. Transcurrido éste plazo y/o su prórroga si la empresa no hubiese cumplido con lo anterior, la autorización respectiva quedará sin valor.

La Oficina de Transporte Aéreo, a solicitud del interesado, podrá prorrogar dicho plazo hasta por un lapso igual, siempre y cuando medien causas justificadas que den lugar a la prórroga y se acredite el total agotamiento de al menos la Fase II del proceso de certificación, ante la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.

No obstante lo anterior, si durante el proceso de certificación y/o el trámite para la obtención del Permiso de Operación, se presentasen interrupciones o demoras por causas directamente imputables a la Entidad o alguna de sus dependencias, el término o la prórroga mencionados en los dos párrafos precedentes, se entenderán suspendidos durante el tiempo que dure la situación presentada y en consecuencia, habrá lugar a la reposición de términos restando del cómputo total de los mismos, el tiempo transcurrido bajo tales circunstancias.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02590 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**3.6.3.4.3.24.** Vencido el plazo de que trata el numeral 3.6.3.4.3.23. y/o su prórroga, sin que el interesado en la obtención de un Permiso de Operación como empresa de servicios aéreos comerciales, haya demostrado su capacidad administrativa y financiera y agotado al menos la Fase IV del proceso de certificación ante la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC, deberá pagar a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil una suma de dinero equivalente al diez por ciento (10%) del capital exigible según la modalidad.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02590 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**3.6.3.4.3.24.1.** Vencido el plazo de que trata el numeral 3.6.3.4.3.23. anterior y/o su prórroga, sin que el interesado en la constitución de una empresa de servicios aéreos comerciales nacionales haya demostrado su capacidad administrativa y financiera, y agotado al menos la Fase IV del proceso de certificación ante la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC, deberá pagar a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil una suma de dinero equivalente al 1% del capital exigible según la modalidad por cada ruta que le fue autorizada, para el caso de los proyectos sobre servicios de transporte aéreo regular de pasajeros. Para las demás modalidades y privilegios, deberá pagar una suma total equivalente al 10% del capital exigible según la modalidad.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

**3.6.3.4.3.25.** Las aeronaves de los Estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, en vuelos Internacionales regulares sin derechos de tráfico en el país, pueden sobrevolar el territorio de Colombia y hacer escalas con fines no comerciales para lo cual deberán tramitar oportunamente el respectivo plan de vuelo. Toda escala deberá efectuarse en un aeropuerto internacional.

(Incorporación Art.1 Res. 12514 de Nov.13/92)

## **3.6.3.5. Reglas relativas al transporte aéreo no regular internacional.**

### **3.6.3.5.1. Vuelos no regulares sin derechos comerciales**

Las aeronaves de los estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, pueden sobrevolar el territorio de Colombia y hacer escalas con fines no comerciales, (escala técnica), para lo cual deberán tramitar oportunamente el respectivo plan de vuelo. Toda escala deberá efectuarse en un aeropuerto Internacional.

(Incorporación Art. 2 Res. 12514 de Nov. 13/92)

#### **3.6.3.5.1.1. Sobrevuelo, entrada y salida de aeronaves privadas extranjeras**

Las aeronaves privadas matriculadas en cualquiera de los estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil firmado en Chicago en 1944, pueden sobrevolar el territorio de Colombia, y entrar y salir del mismo, para lo cual deberán tramitar oportunamente el plan de vuelo. Toda entrada y salida deberá efectuarse por un aeropuerto internacional.

(Incorporación Art. 3 Res. 12514 de Nov. 13/92)



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**3.6.3.5.2.** Tampoco necesitan de permiso previo las siguientes categorías de vuelo:

- a) Los realizados con fines humanitarios o de urgente necesidad.
- b) Los aerotaxis esporádicos procedentes del exterior.

### **3.6.3.5.3. Las aeronaves que necesitan de autorización previa**

Las aeronaves procedentes del exterior, no comprendidas en los numerales anteriores precisan de autorización previa para sobrevolar el territorio nacional y para hacer escalas.

**3.6.3.5.4.** Las solicitudes respectivas deben presentarse ante la Aerocivil con adecuada anticipación.

(Lo relativo a sobrevuelos y aterrizaje de aeronaves de estado extranjeras esta regulado por el Decreto 1692 de Octubre 15/92. publicado en el Diario Oficial N.40630 de Octubre 19/92.)

### **3.6.3.5.5. Vuelos esporádicos (Chárter)**

Los vuelos no regulares a la demanda o «Chárter», tanto nacionales como internacionales, serán autorizados siempre y cuando su realización no constituya una competencia indebida a los servicios aéreos regulares que se prestan tanto en las empresas nacionales como en las extranjeras. Para su operación deberán contar con la autorización formal previa de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución No. 02062 del 18 de Julio de 2017. Publicada en el Diario Oficial No. 50.299 del 19 de Julio de 2017

**3.6.3.5.6.** Cuando el explotador nacional o extranjero proyecte realizar un vuelo o serie de vuelos en la modalidad de “chárter”, deberá solicitarlo, al menos, con setenta y dos (72) horas de anticipación a la fecha programada del vuelo. No obstante, se deberán tener en cuenta las medidas y circulares que se emitan en época de alta temporada.

La solicitud, deberá ser presentada en el Formato de; “SOLICITUD VUELOS NO REGULARES (CHARTER)” disponible en la página web de la Entidad [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co), dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC y radicada a través de la *ventanilla única* del Grupo de Atención al Ciudadano, o vía Web para los trámites automatizados, o los medios electrónicos dispuestos para tal fin, conteniendo la siguiente información:

- (a) Nombre de la empresa y del representante legal y/o responsable en Colombia, dirección postal, dirección electrónica, fax y teléfono.
- (b) Autorización y/o permiso otorgado por el país de bandera para realizar los referidos vuelos, si se trata de empresa extranjera.
- (c) Objeto o propósito del vuelo o vuelos, con indicación clara del mismo.
- (d) Nombre del operador y designador OACI.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (e) Ruta o rutas, con indicación de origen y destino con sus siglas OACI, derechos de tráfico a ejercer, cantidad de vuelos, fechas de realización y horas de operación (en hora local colombiana).
- (f) Equipo de vuelo con indicación de su propietario y/o explotador, modelo, marcas de nacionalidad y matrícula, peso bruto máximo de operación (PBMO) en Kg y capacidad en sillas y/o toneladas, según se trate de transporte de pasajeros o carga. En el caso de empresas colombianas, esta información podrá consultarse en los registros o bases de datos que al efecto disponga la UAEAC.
- (g) Certificación de Análisis de Rendimiento de Aeronave(s) conforme al anexo del Formato de Solicitud de Vuelos No Regulares (Chárter), suscrito por el representante legal de la empresa o Director de operaciones en la que indique la(s) empresas(s) que ejecutará(n) el mantenimiento, despacho y atención de la aeronave durante la operación en Colombia, Empresa de Servicios de Escala o Handling que prestará los servicios en tierra, si se trata de empresa extranjera, a menos que opere la ruta.
- (h) Recibo de pago por derechos de trámite, en la cuantía prevista en la Resolución 4895 de diciembre 24 de 1997 o la que la remplace o modifique.
- (i) Cuando se trate de empresas extranjeras, estas deberán aportar, además:
  - (1) Copia de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad de la(s) aeronave(s) con las cuales pretende efectuar la operación, a menos que éstas se encuentren debidamente inscritas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, con ocasión a su operación regular desde y hacia Colombia.
  - (2) Copia de los seguros de responsabilidad civil a pasajeros, daños a terceros y abordaje vigentes, que ampare a la(s) aeronave(s) con la(s) cual(es) se efectuará(n) el(los) vuelo(s), a menos que éstas se encuentren debidamente inscritas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, con ocasión de su operación regular desde y hacia Colombia.
  - (3) Copia de las especificaciones de operación en la cual se incluya la o las aeronaves del operador en calidad de explotador, cuando se trate de empresas extranjeras, a menos que éstas se encuentren debidamente inscritas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, con ocasión de su operación regular desde y hacia Colombia.

Para las empresas colombianas, la información de los certificados de matrícula, seguros de responsabilidad y Especificaciones de Operación, podrá ser consultada localmente en los registros de la UAEAC.

En todo caso, la UAEAC se reserva el derecho de solicitar los conceptos que sean necesarios, a las diferentes dependencias de la Entidad u otras Entidades y pronunciamientos de los competidores, si la operación propuesta lo amerita y, a requerir a la empresa interesada, información o documentos adicionales necesarios para evaluar la petición de los vuelos no regulares solicitados.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota 1.-** Cuando se trate de una empresa nacional, la misma deberá aportar ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil los estudios técnicos operacionales correspondientes que permitan la expedición del concepto técnico, salvo que la ruta esté incluida en las Especificaciones de Operación.

**Nota 2.-** El solicitante deberá tener presente que cuando el vuelo chárter incluya una ruta que involucre aeropuertos Nivel 3, paralelamente a la solicitud de este vuelo, se deberá surtir el procedimiento de asignación de Slots establecido en el Apéndice A del presente Reglamento. Cuando el vuelo chárter se pretenda realizar en aeropuertos diferentes a los Nivel 3, la empresa deberá gestionar directamente con el explotador aeroportuario la disponibilidad de recursos necesarios para su operación.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución No. 02062 del 18 de Julio de 2017. Publicada en el Diario Oficial No. 50.299 del 19 de Julio de 2017

**3.6.3.5.7.** Una vez que el explotador extranjero haya sido autorizado para llevar a cabo una serie frecuente de vuelos «charter», comunicará a la Autoridad Aeronáutica con anterioridad a cada vuelo, el número de pasajeros o la cantidad y naturaleza de la carga, según sea la modalidad del vuelo

(Incorporación Art. 1 Res.8056 de Julio 17/86).

**3.6.3.5.8.** Como regla general se autoriza hasta un número máximo de 18 vuelos por semestre a un mismo transportador. Sin embargo, con miras a favorecer el turismo receptivo, en el transporte de pasajeros y cuando se presente un déficit de capacidad en los servicios regulares de carga y en esta modalidad las exportaciones colombianas requieran como complemento de servicios no regulares para cumplir con sus objetivos comerciales externos, la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar el número de vuelos que considere necesarios para satisfacer la demanda.

(Incorporación Art.1 de la Res. 8056 de Julio 17/86).

### **3.6.3.5.9. Vuelos no regulares nacionales**

Los vuelos no regulares nacionales se someterán a los mismos principios establecidos en los numerales anteriores con excepción de los servicios de aerotaxi que se someterán a las reglas especiales contenidas en el presente Manual.

### **3.6.3.5.10. Vuelos no regulares de las empresas de transporte aéreo regular**

Los vuelos no regulares de las empresas de transporte aéreo regular, se someterán igualmente a las normas antes indicadas.

### **3.6.3.5.11. Permanencia de aeronaves extranjeras en Colombia**

(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001).

#### **3.6.3.5.11.1. Admisión y permanencia**

Las aeronaves de matrícula extranjera, explotadas en aviación general (no comercial) por operadores colombianos o extranjeros que ingresen al territorio colombiano, de conformidad con los artículos 5 y 24 del Convenio de Chicago de 1944, sobre Aviación Civil Internacional y el numeral 3.6.3.5.1.1. de estos reglamentos; serán admitidas temporalmente y sin necesidad de autorización especial, hasta

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

por un término de cuarenta y ocho (48) horas, siempre que entren y salgan a través del mismo aeropuerto internacional, sin tocar otros aeropuertos colombianos.

El ingreso, operación y permanencia de aeronaves extranjeras de servicios aéreos comerciales, regulares o no, así como el de aeronaves de Estado, estará sometido a autorización previa, de conformidad con lo previsto en los acuerdos bilaterales o multilaterales vigentes sobre la materia, o a condición de reciprocidad. Cuando tales vuelos impliquen derechos comerciales de tráfico, la correspondiente autorización será otorgada por la Oficina de Transporte Aéreo.

En el caso de aeronaves con matrícula extranjera que sean explotadas por operadores colombianos de servicios aéreos comerciales de transporte público; estos deberán obtener la correspondiente autorización de la Oficina de Registro Aeronáutico, para explotar la aeronave con matrícula extranjera en Colombia, previo el registro del acto o contrato en virtud del cual se adquiere la calidad de explotador sobre la misma y el cumplimiento de los demás requisitos exigibles. Dicha autorización deberá portarse en la aeronave junto con los demás documentos de a bordo.

(Modificado Art.1 Res. 02811 de Julio de 2003)

### **3.6.3.5.11.1.1. Autorización para aeronaves no comerciales.**

En aplicación de lo previsto en el numeral anterior, las aeronaves de aviación general (no comercial), requieren autorización especial para su ingreso y permanencia en el territorio colombiano, en los siguientes casos:

- a. Cuando hayan de permanecer por más de cuarenta y ocho (48) horas en territorio colombiano;
- b. Cuando hayan de efectuar vuelos hacia algún aeropuerto en Colombia, diferente al de entrada.

La correspondiente autorización será otorgada por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, dependencia que se delega para este propósito; para lo cual el explotador, su apoderado, o a través de una empresa de servicios de escala en aeropuerto (handling) con permiso de funcionamiento vigente expedido por la UAEAC, deberá presentar ante ésta dependencia una solicitud con no menos de cuarenta y ocho (48) horas de antelación, a través de mensaje AFTN, fax, correo postal o correo electrónico.

La solicitud deberá contener:

- La identificación de la aeronave por sus marcas de nacionalidad y matrícula;
- Marca, modelo y número de serie de la aeronave y de sus motores y hélices;
- Nombre del explotador solicitante, con indicación de su número telefónico y dirección AFTN, electrónica o postal, donde se enviaría la respuesta;
- Nombres de los tripulantes a cargo, con indicación de sus números de licencias, expedidas o convalidadas por el Estado de matrícula de la aeronave;
- Cantidad de ocupantes no tripulantes que ingresarán y saldrán del país en la aeronave;
- Aeropuerto(s) de entrada y salida hacia y desde el territorio colombiano (deberán ser aeropuertos internacionales) y fechas previstas al efecto;
- Fechas y horas aproximadas, previstas para la entrada y salida;

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- Lugar o lugares (ciudad y aeropuerto) donde permanecerá u operará la aeronave;
- Lugar (dirección y teléfono) donde localizar a la tripulación en Colombia;
- **Motivo de la permanencia.** Si el motivo fuese para efectuar vuelos de demostración, deberá informarse el nombre del o los interesados en dicha demostración. Si se tratase de reparación o mantenimiento, se indicará el nombre del taller, tipo de trabajo y duración aproximada de los mismos.

A la solicitud deberá anexarse:

- a. Copia de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad vigentes de la aeronave;
- b. Copia de las licencias vigentes de los tripulantes, expedidas o convalidadas por la autoridad competente del Estado de matrícula de la aeronave, conforme se indica precedentemente;
- c. Copia de las pólizas de seguro que amparen la responsabilidad del explotador, en relación con daños a terceros en la superficie y por abordaje que pudiera causar la aeronave en Colombia;
- d. Cuando el ingreso de la aeronave extranjera tenga por objeto la realización de trabajos de reparación o mantenimiento, o cuando durante su permanencia sea necesario efectuarle servicios diferentes a los de tránsito, tales trabajos deberán ser efectuados en talleres autorizados por la UAEAC y certificados para el tipo de aeronave y/o servicio en cuestión y deberá aportarse la autorización correspondiente de la autoridad aeronáutica del Estado de matrícula de la aeronave. Así mismo, la Secretaria de Seguridad Aérea deberá dar su visto bueno previo a la ejecución de los trabajos, e impartirá autorización específica cuando hayan de efectuarse vuelos de prueba.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06522 del 16 de Noviembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.620 del 20 de Noviembre de 2012.

### 3.6.3.5.11.1.2. Autorización de permanencia a corto plazo

La autorización de que tratan los numerales anteriores se concederá por un término que no exceda de treinta (30) días. Si el término concedido inicialmente fuere inferior, podrá autorizarse su extensión hasta completarlos.

Si la aeronave hubiera entrado sin autorización especial por un período inferior a cuarenta y ocho (48) horas, y se requiriera prolongar su permanencia, se podrá solicitar la correspondiente autorización por el tiempo adicional sin exceder los treinta (30) días. En este caso la solicitud deberá contener la información y anexos previstos en el numeral anterior. Si no se obtuviera la prórroga, a la aeronave no se le permitirá ningún vuelo diferente al que corresponda a su salida del país.

Vencidos los treinta (30) días iniciales, se podrá solicitar su prórroga hasta por treinta (30) días más.

En todo caso, no se autorizará la permanencia de la aeronave en territorio colombiano por más de sesenta (60) días.

Si la aeronave debiera efectuar vuelos sucesivos de entrada y salida, así se indicará en la solicitud inicial; caso en el cual, su permanencia total en Colombia no podrá ser superior a treinta (30) días dentro del respectivo mes calendario.

No obstante lo anterior, si al vencimiento del plazo indicado o su prórroga, se demostrasen dificultades técnicas, relativas al mantenimiento, reparación u operación de la aeronave, o a condiciones meteorológicas, u otras circunstancias, que terminantemente impidan su salida; podrá

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

solicitarse una prórroga especial para su permanencia en el país, hasta que sean superadas tales dificultades, sin exceder de treinta (30) días. En éste caso la aeronave quedará suspendida de toda actividad de vuelo mientras permanezca en Colombia y tan solo se le autorizarán vuelos de prueba (en el caso de reparación o mantenimiento) o el que corresponda a su salida definitiva del país.

Del mismo modo, cuando el motivo de entrada y permanencia de la aeronave, sea la realización de trabajos de mantenimiento o reparación, dicha permanencia tan solo se autorizará por el tiempo requerido para los trabajos y a la aeronave no se le permitirá ninguna operación diferente a la realización de vuelos de prueba o al vuelo correspondiente a su salida del país.

En cualquiera de los casos, una vez transcurridos el plazo de la permanencia autorizada y/o su prórroga, la aeronave deberá abandonar el país y no se autorizará su reingreso dentro de los sesenta (60) días siguientes. No obstante, si la aeronave no abandonase el país al vencimiento del plazo señalado, no se le permitirá ninguna operación diferente a su vuelo de salida y tal circunstancia será informada a las autoridades en materia aduanera, para lo de su competencia, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar, por parte de la autoridad aeronáutica.

Esta autorización no eximen del cumplimiento de los requisitos y condiciones exigibles por parte de otras autoridades competentes en materia migratoria, aduanera, sanitaria, o policial, etc.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06522 del 16 de Noviembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.620 del 20 de Noviembre de 2012.

### **3.6.3.5.11.1.3. Autorización especial de permanencia a largo plazo**

Sin perjuicio de lo previsto en el numeral anterior, la UAEAC podrá autorizar la permanencia de aeronaves con matrícula extranjera, empleadas en aviación corporativa o ejecutiva, hasta por el término de un (1) año prorrogable por períodos iguales, siempre y cuando su explotador sea una persona jurídica nacional o extranjera que acredite negocios permanentes en Colombia y en el Exterior, que ameriten frecuentes entradas y salidas de la aeronave hacia y desde territorio colombiano o su permanencia por períodos prolongados.

La solicitud para la correspondiente autorización, deberá contener además de los requisitos y anexos previstos en el numeral anterior, los pertinentes al desarrollo de actividades corporativas o ejecutivas, previstos en el numerales 3.6.4.2. de estos reglamentos y los siguientes:

- Descripción de los negocios permanentes de la empresa en Colombia y el exterior.
- Tipo de operaciones a efectuar en Colombia (transporte de personal o equipos de la empresa, etc.)
- Aeropuertos colombianos donde se prevé que principalmente operará la aeronave.



## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- Certificado de existencia y representación legal de la empresa, si es colombiana o de constitución de sucursal en Colombia si es extranjera.
- Caución (real, bancaria o de compañía de seguros) en cuantía equivalente al uno por ciento (1%) del valor comercial de la aeronave, vigente por el tiempo de permanencia de la misma en el país, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la autorización y su salida del país una vez vencido el término de tal autorización o su prórroga.

El correspondiente título de propiedad o contrato de arrendamiento en virtud del cual el interesado adquiere calidad de explotador sobre la aeronave, deberá ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, de conformidad con lo previsto en el artículo 1.798 del Código de Comercio, con el lleno de todos los requisitos exigibles, de acuerdo a lo previsto en la Ley y en estos Reglamentos.

Los tripulantes deberán solicitar y obtener homologación de sus respectivas licencias de piloto comercial expedidas por el país de matrícula de la aeronave, para lo cual se considerará aplicable lo previsto en el numeral 2.1.7.1., Literal a), si fueran extranjeros, o deberán tener licencia colombiana de piloto comercial si fueren Colombianos.

La correspondiente autorización para la explotación de la aeronave en actividades de aviación corporativa o ejecutiva en Colombia, será emitida por la Oficina de Registro Aeronáutico. Dicho documento deberá permanecer en la aeronave junto con los demás documentos de a bordo.

Esta autorización no eximen del cumplimiento de los requisitos y condiciones exigibles por parte de otras autoridades competentes en materia migratoria, aduanera, sanitaria, o policial, etc.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06522 del 16 de Noviembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.620 del 20 de Noviembre de 2012.

### **3.6.3.5.11.1.4. Condiciones de la autorización.**

Sin perjuicio de las autorizaciones o vistos buenos previos que deban impartir a las aeronaves extranjeras, la Oficina de Transporte Aéreo (para ejercer derechos de tráfico); la Oficina de Registro Aeronáutico (a explotadores colombianos, para operar aeronaves extranjeras) y la Secretaria de Seguridad Aérea (para reparación, mantenimiento o vuelos de prueba), la autorización correspondiente a vuelos de entrada y salida hacia y desde el país y para vuelos de prueba o demostración, será impartida en todos los casos por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea. Las aeronaves no podrá iniciar su vuelo de llegada, hasta tanto hayan recibido en forma expresa tal autorización. La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, informará a la Secretaria de Seguridad Aérea sobre toda aeronave extranjera que autorice para permanecer en el país por más de cuarenta y ocho (48) horas.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

De conformidad con lo previsto en el artículo 16 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, la UAEAC, se reserva el derecho de inspeccionar las aeronaves de matrícula extranjera que se encuentren en Colombia, y a examinar los certificados y demás documentos de las mismas, prescritos en dicho Convenio, sin detrimento de la competencia que le asista a otras autoridades.

En aplicación del artículo 11 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, una vez autorizado el ingreso y/o permanencia de cualquier aeronave extranjera en Colombia, los aspectos relativos a su entrada, o salida, o a su operación y navegación quedarán sometidos a las Leyes y Reglamentos Aeronáuticos de la República de Colombia.

*Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 03627 del 16 de Julio de 2010. Publicada en el Diario Oficial No. 47.813 del 26 de Agosto de 2010.*

## **3.6.3.5.11.2. Base de operación**

Las aeronaves de que tratan las presentes disposiciones no podrán establecer o mantener su base de operación en Colombia, debiendo conservarla en el extranjero.

*(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)*

## **3.6.3.5.11.3. Prohibiciones**

De conformidad con los artículos 6°, 7° y 9° del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional y los artículos 1.785 y 1.778 del Código de Comercio, las aeronaves operadas conforme a las presentes disposiciones, bajo ninguna circunstancia podrán ser empleadas en servicios aéreos comerciales internos o internacionales en Colombia, ni tampoco podrán penetrar sin autorización específica a las zonas prohibidas o restringidas del espacio aéreo nacional que sean divulgadas por la UAEAC.

*(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)*

## **3.6.3.5.11.4. Inspecciones**

De conformidad con los artículos, 16 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional y 1.787 del Código de Comercio, la autoridad aeronáutica; así como las autoridades policiales, de migración, sanitarias y aduaneras, en lo de su competencia; podrán en cualquier momento inspeccionar o realizar las verificaciones que sean necesarias sobre tales aeronaves así como a los viajeros, tripulaciones, y cosas transportadas o a los documentos de a bordo de las mismas.

*(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)*

## **3.6.3.5.12. Permanencia de aeronaves colombianas en el exterior**

*(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)*

### **3.6.3.5.12.1. Salida y permanencia.**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Los explotadores de aeronaves de matrícula colombiana que salgan del territorio nacional por períodos superiores a treinta (30) días hábiles, deberán informarlo así a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, antes de la salida.

Si la aeronave hubiere salido por un período inferior previsto y por cualquier razón se prolongara su permanencia en el exterior, deberá igualmente informarse a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC, antes de vencer el término señalado. Una comunicación similar habrá que remitir cada tres (3) meses por todo el término que se prolongue la permanencia en el exterior.

El aviso o comunicación contendrá identificación de la aeronave por sus marcas de nacionalidad, matrícula y utilización, marca, modelo y número de serie de la aeronave, motores y hélices; nombre del explotador; tripulación a cargo y lugar o lugares (ciudad, país, aeropuerto) donde permanecerá la aeronave, aeropuertos de salida y entrada a Colombia y fecha aproximada para el reingreso.

*Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 03627 del 16 de Julio de 2010. Publicada en el Diario Oficial No. 47.813 del 26 de Agosto de 2010.*

## **3.6.3.5.12.2. Aeronaves comerciales**

Cuando se trate de aeronaves de servicios aéreos comerciales, no serán necesarios los referidos avisos, sobre ausencia superior a treinta (30) días, siempre y cuando exista un convenio con el Estado de permanencia, de conformidad con lo previsto en el artículo 83 Bis del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, debiendo informarse tan solo a la salida.

*(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001).*

## **3.6.3.5.12.3. Cancelación de la matrícula**

En caso de no producirse el reingreso al país de la aeronave y no recibirse ningún aviso o señal que denote su existencia durante más de un (1) año, se la considerará desaparecida y se procederá a la cancelación de su matrícula, de conformidad con lo previsto en el artículo 1.796, numeral 4 del Código de Comercio.

*(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)*

## **3.6.3.5.12.4. Disposiciones Aduaneras y de otras autoridades**

Las anteriores prescripciones se aplicarán sin detrimento de las normas y requisitos exigibles por parte de otras autoridades colombianas o extranjeras en materia aduanera, de migración, sanitarias, policivas, y cualquier otra que sea competente en relación con la importación, exportación o permanencia de tales aeronaves, así como de sus tripulantes o pasajeros.

*(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)*

## **3.6.3.5.12.5. Licencias del personal aeronáutico**

Los tripulantes y demás miembros del personal aeronáutico, vinculados a la operación o al mantenimiento de las aeronaves de que tratan las presentes normas, deberán ser titulares de las

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

respectivas licencias y habilitaciones conforme se requiera, sin perjuicio de la convalidación de las mismas cuando hubiere lugar a ello.

(Adicionado Art.2 Res. 04693 de Noviembre de 2001)

### 3.6.3.6. Reglas relativas a la competencia.

3.6.3.6.1. La competencia que se establezca o se pretenda establecer entre transportadores o explotadores nacionales deberá ser orientada sobre las siguientes bases:

- a) Se debe tratar del fomento y desarrollo de un sistema de transporte aéreo adecuado a las necesidades presentes y futuras del país, tanto en lo nacional, como en lo internacional.
- b) Una razonable utilidad operacional de los explotadores que sirvan las mismas rutas.
- c) El más alto grado de seguridad posible.
- d) Que el mayor beneficiado de la competencia, teniendo en cuenta los factores anteriores, sea el usuario.

### 3.6.3.7. Otras actividades que requieren permiso.

#### 3.6.3.7.1. Arrendamiento de aeronaves.

Para obtener la calidad de explotador sobre aeronaves, adquiriendo su propiedad o mediante contrato de arrendamiento u otros contratos de utilización, se deberán cumplir los requisitos previstos en Capítulo VII de la Parte Vigésima de estos Reglamentos.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

#### 3.6.3.7.2. Cambio de actividad

Para que un explotador que haya sido autorizado para desarrollar determinada actividad dentro de la aviación civil comercial, pueda realizar otra diferente, debe obtener el permiso correspondiente de la Aerocivil.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

3.6.3.7.3. **Acuerdos entre empresas.** Los convenios entre explotadores de servicios aerocomerciales nacionales o extranjeros que impliquen colaboración, integración o explotación conjunta, conexión, consolidación o fusión de servicios o que de cualquier manera tiendan a regularizar o limitar la competencia en el tráfico aéreo interno o internacional en, hacia o desde puntos situados en Colombia, quedan sujetos a la aprobación de la autoridad aeronáutica, a través de la Oficina de Transporte Aéreo.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 03498 del 28 de Junio de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.481 del 04 de Julio de 2012.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 3.6.3.7.3.1. Acuerdos de Código Compartido.

Para la aprobación de los acuerdos de código compartido que se pretenda aplicar desde, hacia o dentro del territorio nacional, se observará lo dispuesto en los convenios y memorandos de entendimiento internacionales suscritos por Colombia, en el derecho común y lo regulado en los presentes Reglamentos. La solicitud correspondiente será resuelta mediante acto administrativo motivado.

**Nota:** Numeral adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 03498 del 28 de Junio de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.481 del 04 de Julio de 2012.

### 3.6.3.7.3.1.1. Requisitos

- a) Presentar solicitud ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo, suscrita por el representante legal o apoderado de la empresa, acreditando tal representación sustentando la petición y demostrando mediante el respectivo permiso o certificado correspondiente, expedido por la autoridad competente, que la aerolínea operadora cuenta con los derechos de tráfico o autorizaciones necesarias para efectuar las operaciones acordadas y que la aerolínea comercializadora cuenta con las autorizaciones necesarias para ofrecer y vender dichos servicios.
- b) Anexar copia del acuerdo comercial de código compartido entre aerolíneas, suscrito por los representantes o apoderados de las empresas, acreditando tal representación.
- c) En caso que el acuerdo de código compartido haya sido suscrito en un idioma distinto al castellano, dicho acuerdo debe presentarse con la correspondiente traducción oficial al castellano
- d) Cuando las aerolíneas participantes operen en la misma ruta total o parcialmente (en uno o mas segmentos o tramos de la ruta), deberán poseer el certificado de operador para la explotación de servicios aéreos comerciales y los permisos o autorizaciones aeronáuticas correspondientes.
- e) Cuando alguna de las aerolíneas participantes no opere servicios aéreos en las rutas objeto del Acuerdo Comercial, solo la que los opere efectivamente deberá contar con el respectivo certificado de operador para explotación de servicios aéreos comerciales y/o permisos correspondientes emitidos por la autoridad competente.
- f) Además de las cláusulas propias de la figura de código compartido, éste debe contener:
  - i. Una cláusula que establezca con claridad la responsabilidad solidaria de los transportistas, por los daños o perjuicios que se ocasionaren a los pasajeros, a la carga o a terceros durante la ejecución del acuerdo.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- ii. Una cláusula que indique con claridad que las operaciones que se realicen bajo el código compartido, se entenderán realizadas bajo el concepto legal de transporte sucesivo cuando la ruta incorpore varios trayectos que se realizan por distintos transportadores aéreos, unos a continuación de otros con el objeto de cubrir un determinado itinerario.
- iii. Especificar las denominaciones del código designador de cada aerolínea parte en el acuerdo de código compartido.
- iv. Especificar las rutas en las cuales se aplicará el acuerdo de código compartido; distinguiendo con claridad en cuales se actúa como operador y en cuales como comercializador.
- v. El plazo de vigencia de las autorizaciones para la comercialización mediante acuerdo de código compartido será el que las partes acuerden en los contratos, no obstante lo anterior, la Autoridad Aeronáutica se reserva el derecho de vigilar la ejecución del citado acuerdo, así como de efectuar en cualquier momento evaluaciones para verificar que en virtud de este contrato no se trasladen derechos aerocomerciales o se ejerzan actividades anticompetitivas.

**Nota:** Numeral adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 03498 del 28 de Junio de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.481 del 04 de Julio de 2012.

### 3.6.3.7.3.1.2. Aprobación

- a) Una vez evaluada la solicitud y habiéndose determinado que la misma cumple los requisitos exigidos, la Autoridad Aeronáutica a través de la Oficina de Transporte Aéreo en un plazo de 30 días calendario resolverá si procede o no otorgar la autorización respectiva. En todo caso la citada dependencia podrá hacer requerimientos, solicitar las aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que considere necesarias, en cuyo caso se interrumpirá el término previsto para resolver la petición. La petición se resolverá en el plazo señalado sin perjuicio de lo establecido en los convenios internacionales suscritos por Colombia.
- b) Cuando se prevea que pueda haber terceros interesados, la Autoridad Aeronáutica podrá dar traslado de la petición a los mismos, con el fin de obtener su pronunciamiento, respetando los aspectos sujetos a reserva legal que pudieran contener los referidos Acuerdos de Código compartido, evento en el cual se interrumpirá el término señalado para resolver la solicitud.

**Nota:** Numeral adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 03498 del 28 de Junio de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.481 del 04 de Julio de 2012.

### 3.6.3.7.3.1.3. Obligaciones de las partes

- a) Las empresas de transporte aéreo autorizadas para comercializar mediante código compartido, quedan obligadas a informar al pasajero que viajará en un vuelo con código compartido, las condiciones relativas al vuelo tales como: la(s) empresa(s) operadora(s), escalas intermedias en la ruta, cambios de aeronave si los hubiere, itinerarios, aeropuertos y cualquier otro aspecto relevante para el usuario.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- b) Las aerolíneas partes del Acuerdo quedan obligadas a presentar la información estadística dentro de los términos exigidos en las normas aeronáuticas, así como los reportes periódicos que en cualquier momento le requiera la Autoridad Aeronáutica y dentro de los plazos razonables que la misma fije, referentes a cualquier aspecto del acuerdo, tales como itinerarios, tarifas, estadísticas y niveles de tráfico, calidad del servicio, entre otros, información que se requerirá para realizar seguimientos, practicar análisis o verificaciones sobre el desarrollo del acuerdo propuesto y en general sobre cualquier evolución del proceso.
- c) Cuando las empresas parte en un acuerdo de código compartido realicen una modificación al Acuerdo que haya sido aprobado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ésta deberá someterse a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica con al menos treinta días de anticipación a la fecha prevista para su entrada en vigencia.
- d) Las empresas de servicios aéreos comerciales partes en un acuerdo de código compartido deberán informar a la Autoridad Aeronáutica sobre la suspensión o cancelación de cualquier autorización (permiso de operación o certificado de operador) de las empresas que efectivamente realicen la operación de transporte. En tal evento se cancelaría la aprobación del acuerdo respectivo.

**Nota:** Numeral adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 03498 del 28 de Junio de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.481 del 04 de Julio de 2012.

### 3.6.3.7.3.2. Acuerdos de Fletamento

Para la aprobación de los acuerdos de fletamento entre aerolíneas, se observará lo dispuesto en los convenios y memorandos de entendimiento internacionales suscritos por Colombia, en el derecho común y lo regulado en los presentes Reglamentos. La solicitud correspondiente será resuelta mediante acto administrativo motivado.

**Nota:** Numeral adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 03498 del 28 de Junio de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.481 del 04 de Julio de 2012.

#### 3.6.3.7.3.2.1. Requisitos

- a) Presentar solicitud ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía web dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo, suscrita por el representante legal o apoderado de la empresa, debidamente acreditada, sustentando la necesidad y conveniencia para la operación en fletamento y por lo menos con 15 días antes de la fecha programada para el vuelo o vuelos. Este plazo se podrá reducir en caso de situaciones imprevistas.
- b) La solicitud debe venir acompañada del Contrato de Fletamento suscrito entre fletante y fletador, debidamente apostillado, legalizado y traducido al idioma castellano

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- c) En caso de prórroga o modificación del contrato, anexar el respectivo Otrosí debidamente apostillado, legalizado y traducido al idioma castellano.
- d) Cuando se trate de una aerolínea extranjera, deberá anexar además:
  - i. Autorización y/o permiso otorgado por el país bandera para realizar los vuelos.
  - ii. Cuando las aeronaves no se encuentran inscritas en Colombia, copia de las Especificaciones de Operación del fletador (transportador contractual) en la cual se incluyan la(s) operaciones en fletamento, copia de los certificados de aeronavegabilidad, y de registro de la(s) aeronave(s) con la(s) cual(es) pretende efectuar la operación.
  - iii. Certificación de análisis de rendimiento de la(s) aeronave(s), en la cual conste el cumplimiento de los requisitos exigidos por Colombia en cuanto a equipamiento (ACAS II TAWS y demás requeridos por estos Reglamentos), nivel de ruido (Etapa III), e indicar quien va a realizar el mantenimiento, despacho y atención de la aeronave durante la operación en Colombia, firmada por el representante legal y/o director o persona encargada del área de Operaciones de la aerolínea fletante (empresa operadora)
  - iv. Copia de los seguros para amparar la responsabilidad civil por daños a los pasajeros, por daños a terceros (personas y cosas en la superficie), y daños provenientes de abordaje, por un monto no menor al fijado en las convenciones internacionales.

**Nota:** Numeral adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 03498 del 28 de Junio de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.481 del 04 de Julio de 2012.

### 3.6.3.7.3.2.2. Aprobación

- (a) Una vez evaluada la solicitud y habiéndose determinado que la misma cumple los requisitos exigidos, la Autoridad Aeronáutica a través de la Oficina de Transporte Aéreo en un plazo de diez (10) días calendario resolverá si procede o no otorgar la autorización respectiva, de conformidad con la Ley, la política aerocomercial vigente, la conveniencia de la operación propuesta, y adicionalmente los instrumentos bilaterales aplicables en caso de operación internacional. En todo caso la citada dependencia podrá hacer requerimientos, solicitar las aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que considere necesarias, en cuyo caso se interrumpirá el término previsto para resolver la petición. La petición se resolverá en el plazo señalado sin perjuicio de lo establecido en los convenios internacionales suscritos por Colombia, cuando apliquen.
- (b) Para efectos de asignaciones de horarios en las fases pre-táctica o táctica (dentro de las treinta y seis (36) horas previas a la operación de un vuelo, las solicitudes serán atendidas por la Posición OCS en la FMCU. En el caso de que la solicitud de asignación de horarios para el aeropuerto Eldorado se realice con un margen superior a las treinta y seis (36) horas previstas para la operación de un vuelo, la misma se deberá requerir al Coordinador de Slots, mediante su envío por mensajería SSIM.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) Para ejecutar la operación en fletamento aprobada y en caso que el fletador (transportador contractual) sea una empresa colombiana, ésta deberá tener incluida las operaciones solicitadas en sus Especificaciones de Operación.
- (d) Para ejecutar la operación en fletamento aprobada y en caso que el fletante (transportador de hecho) sea una empresa colombiana, ésta deberá obtener concepto técnico de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, si la(s) ruta(s) no está(n) en las Especificaciones de Operación de la empresa.
- (e) La responsabilidad del fletador (transportador contractual) y del fletante (transportador de hecho), respecto de la operación de los vuelos en fletamento autorizados, es solidaria, incluso de la obligación del pago de los cargos por servicios aeroportuarios y aeronáuticos, en virtud de lo dispuesto en el artículo 41 del Convenio de Montreal de 1999 y artículo 991 del Código de Comercio.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Cuarto de la Resolución No. 02062 del 18 de Julio de 2017. Publicada en el Diario Oficial No. 50.299 del 19 de Julio de 2017

### 3.6.3.7.3.2.3. Obligaciones de las partes

- a) Las aerolíneas participantes en el Contrato de fletamento quedan obligadas a informar al público sobre la operación en fletamento aprobado, de manera que el usuario tenga pleno conocimiento del transportador real y del transportador contractual, del régimen de responsabilidad y los términos y condiciones del transporte.
- b) La aerolíneas partes del Acuerdo quedan obligadas a presentar la información estadística dentro de los términos exigidos en las normas aeronáuticas, así como los reportes periódicos que en cualquier momento le requiera la Autoridad Aeronáutica y dentro de los plazos razonables que la misma fije, referentes a cualquier aspecto del Acuerdo.

**Nota:** Numeral adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 03498 del 28 de Junio de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.481 del 04 de Julio de 2012.

### 3.6.3.7.4. [Reservado]

**Nota:** Numeral Reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

### 3.6.3.7.4.1. [Reservado]

**Nota:** Numeral Reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

### 3.6.3.7.5. Operación de aeronaves extranjeras en territorio Colombiano

- (a) En casos especiales, la UAEAC podrá otorgar autorizaciones temporales hasta por el máximo de un (1) año, para que aeronaves de matrícula extranjera operen en Colombia en la modalidad de trabajos aéreos especiales, siempre y cuando la empresa extranjera explotadora de la

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

aeronave cumpla, entre otros, con los siguientes requisitos:

- (1) Aportar prueba documental donde conste que se ha contratado la ejecución de dichos trabajos dentro del territorio colombiano. Así mismo, en la solicitud el interesado debe indicar la base de operación principal de la aeronave y la (s) zona (s) de operación.
  - (2) Aportar el respectivo Certificado de Operación junto con sus Especificaciones de operación que incluyan la(s) aeronave(s) que se operará(n) en Colombia o permiso de operación otorgado pro la autoridad a Aeronautica respectiva.
  - (3) Aportar el(los) Certificado(s) de Matrícula vigente(s), junto con sus respectivo(s) Certificado(s) de aeronavegabilidad vigente.
  - (4) Indicar claramente el nombre del propietario de la aeronave y de su explotador, adjuntando los contratos respectivos.
  - (5) Aportar la respectiva caución de responsabilidad civil extracontractual donde se ampare la operación de la aeronave en Colombia, conforme con lo previsto en la norma colombiana.  
*Nota: La responsabilidad civil extracontractual esta prevista en los artículos 1835 y 1900 del Código de Comercio y el valor del gramo oro lo tasa oficialmente el Banco de la Republica.*
  - (6) Aportar los documentos que soporten la vigencia, idoneidad y habilitación del personal que operará y efectuará el mantenimiento de la aeronave.
  - (7) Cumplir con los requisitos de ingreso de bienes al país ante la autoridad aduanera colombiana.
  - (8) Pagar los respectivos derechos del trámite, cuando sea aplicable.
- (b) Para operar estas aeronaves en el país, el explotador de la aeronave extranjera se ceñirá en todo, a las disposiciones legales vigentes que reglamentan las actividades aéreas civiles, especialmente a las que hacen relación a la seguridad aérea, operación, mantenimiento y al empleo del personal colombiano, licencias aeronáuticas, y normas que establecen en tiempos de vuelo, servicio y descanso del personal, etc.
- (c) Cuando se trate de aeronaves nuevas en producción o no hayan operado previamente en Colombia, la UAEAC podrá conceder permisos para efectuar vuelos de demostración hasta por el término de treinta (30) días. Estas aeronaves no podrán efectuar operación comercial de ninguna índole y su actividad se limitará únicamente a demostraciones técnicas. En las primeras demostraciones participarán funcionarios de la UAEAC, a quienes se les proveerá de los respectivos manuales de operación y mantenimiento, dichos ejemplares serán llevados y conservados en los archivos de la UAEAC.
- (d) Salvo que se trate de documentación técnica de la aeronave o explotador, todo documento que se allegue con la solicitud debe presentarse ante la UAEAC en idioma Español (Castellano); en el caso de encontrarse en un idioma diferente, deberá aportarse la traducción oficial del mismo.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Además, si dichos documentos son expedidos en el extranjero, deben contar con la diligencia de apostilla o de consularización, según sea el caso.

- (e) La autorización que al efecto expida la Oficina de Transporte Aéreo, no exime al interesado del cumplimiento de requisitos técnicos exigidos por la Secretaría de Seguridad Aérea ni de los requisitos propios del Registro Aeronáutico que sean aplicables a las aeronaves. Además, los vuelos a desarrollar conforme a la autorización deben ser coordinados previamente, por el interesado con la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y contar con los permisos especiales de las autoridades cuando se requiera.

**Nota:** Numeral Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

## **3.6.4. AVIACIÓN CIVIL PRIVADA (AVIACIÓN CIVIL GENERAL).**

### **3.6.4.1. Concepto**

Se entiende por aviación civil privada la que se realiza por personas naturales o jurídicas con fines distintos a los comerciales, tales como los deportivos, recreativos, o como elemento complementario de otras actividades industriales o comerciales como la aviación ejecutiva.

### **3.6.4.2. Aviación ejecutiva**

Para desarrollar actividades de aviación ejecutiva, los interesados, deben comprobar el establecimiento de un sistema comercial, industrial o agropecuario propio anexando los siguientes documentos e informaciones:

- a) Escritura o títulos de propiedad de la empresa.
- b) Registro de la Cámara de Comercio.
- c) Información del volumen de los negocios que tenga establecidos en el campo regional o nacional.
- d) Demostración de los costos de operación industrial, comercial o agropecuaria que justifique la adquisición de aeronaves.
- e) Equipo a ser utilizado.
- f) Los seguros que para cada caso determine la Aeronáutica Civil.
- g) Cualquier otra información que considere útil el interesado para justificar la solicitud y otras que la Aeronáutica Civil considere necesarias en cada caso.

### **3.6.4.3. Aeroclubes**

Los aeroclubes que se establezcan en el país deben cumplir con los siguientes requisitos y suministrar las siguientes informaciones ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil:

- a) Nombre del aeroclub y sus estatutos.
- b) Posible número de socios.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- c) Zona o zonas en donde va a desarrollar sus actividades.
- d) Tipo y número de aeronaves con que se iniciará el aeroclub, que no podrá ser inferior a tres (3) aeronaves propias.
- e) Facilidades e instalaciones apropiadas.
- f) Fecha de iniciación de las actividades.
- g) Cumplimiento de los demás requisitos jurídicos, administrativos, técnicos y operacionales contemplados en la legislación colombiana.
- h) Seguro colectivo.
- i) Cualquier otra información que considere útil el aeroclub para sustentar su solicitud y las que la Aeronáutica Civil considere necesarias en cada caso.

#### 3.6.4.4. Aviación de turismo

Para desarrollar actividades de aviación de Turismo se requiere el cumplimiento de las normas establecidas en el presente Manual y de las demás disposiciones legales.

#### 3.6.4.5. Operador Privado (Agricultor) de Aeronave Agrícola

Toda persona que proyecte ser Operador Privado (Agricultor) de una aeronave agrícola deberá dar cumplimiento a las normas establecidas en el presente reglamento.

**Nota:** Adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 07285 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

##### 3.6.4.5.1. Concepto

Se entiende por Operador Privado (Agricultor) el explotador no remunerado, de una aeronave agrícola, que efectúa aspersión de sus propios cultivos delimitados a la propiedad de sus predios, cuyo campo de aterrizaje deberá estar ubicado al interior del mismo; éste deberá hacerlo directamente con su respectiva licencia de piloto.

**Nota:** Adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 07285 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

##### 3.6.4.5.2. Requisitos

Los Operadores Privados (Agricultores) de aeronaves agrícolas deben cumplir con los siguientes requisitos y suministrar las siguientes informaciones ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil:

- a. Certificado de tradición y libertad en donde conste la propiedad sobre el predio a asperjar;
- b. Escritura Pública o contrato de compraventa donde conste que se es propietario de la aeronave a ser utilizada; con el fin de que sea expedido su certificado de matrícula (RAC 20.5.3.2.2.).
- c. Copia de la licencia de piloto privado PPA, (con la certificación, emitida por la escuela, respecto del curso de piloto de aviación agrícola) o comercial PCA, con la habilitación pertinente a la aeronave

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

que ha de tripular, e igualmente su habilitación especial a piloto de aviación agrícola, la cual deberá coincidir, respecto del titular, con los literales (a), (b) y (c).

d. Concepto técnico favorable de la Secretaría de Seguridad Aérea; y,

e. Cualquier otra información que se considere útil para sustentar su solicitud y que la Aeronáutica Civil considere necesario en cada caso.

**Nota:** Adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 07285 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

## 3.7. Otras actividades.

### 3.7.1. Centros de Instrucción Aeronáutica (CIA)

Toda persona jurídica que proyecte establecer un centro de instrucción para ofrecer entrenamiento básico y/o avanzado, de tierra o de vuelo para la formación de personal aeronáutico, deberá solicitar y obtener el correspondiente permiso de operación o funcionamiento, según el caso a la UAEAC.

#### 3.7.1.1. Solicitud

La solicitud de permiso de operación o funcionamiento como Centro de Instrucción Aeronáutica (CIA) debe presentarse ante la Secretaria de Seguridad Aérea. Para el efecto se seguirá con el procedimiento indicado en el numeral 3.6.3.2.6.1.1., y el interesado deberá acompañar a su solicitud los siguientes documentos:

- (a) Identificación clara y precisa de la(s) zona(s) donde se tiene el propósito de operar, cuando se trate de un centro de instrucción de vuelo, se requerirá concepto previo de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.
- (b) Pagar los respectivos derechos del trámite.
- (c) El certificado de operación y/o funcionamiento con sus respectivas especificaciones y/o concepto emitido por la Secretaria de seguridad Aérea, debe ser remitido a la Oficina de Transporte Aéreo dentro de los cinco (5) días siguientes a su expedición.

El certificado de operación y/o funcionamiento con sus respectivas especificaciones y/o concepto emitido por la Secretaria de Seguridad Aérea, debe ser remitido a la Oficina de Transporte Aéreo dentro de los cinco (5) días siguientes a su expedición.

**Nota:** *Todo documento debe ser radicado por el interesado ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía Web para los trámites automatizados, la Secretaría de Seguridad Aérea y/o Oficina de Transporte Aéreo no recibe del usuario ningún tipo de documentación*

**Nota:** Numeral Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

#### 3.7.1.2. Expedición del permiso

Para la expedición del Permiso de operación y/o funcionamiento de un CIA, el interesado debe remitir

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

a la Oficina de Transporte Aéreo todos los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos legales, administrativos, así:

- (a) Escritura de constitución con sus respectivas reformas y/o documento equivalente.
- (b) Indicar la fecha en la cual el Centro de Instrucción estaría en capacidad de iniciar sus actividades.
- (c) Acreditar el pago del capital mínimo requerido:
  - (1) Los Centros de instrucción que impartan únicamente instrucción en tierra, deberán acreditar un equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
  - (2) Los Centros de instrucción que impartan instrucción en vuelo, deberán acreditar Un equivalente a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
- (d) Balance suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio donde se refleje el capital pagado mínimo exigido.
- (e) Obtener el Certificado de Operación y/o Funcionamiento con sus respectivas especificaciones de operación por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea.
- (f) Acreditar la calidad de explotador del equipo mínimo requerido cuando se trate de un Centro de Instrucción Aeronáutico de Vuelo.
- (g) Pagar los respectivos derechos del trámite.
- (h) Acreditar el cumplimiento de los demás requisitos jurídicos, administrativos, técnicos y operacionales contemplados en la legislación colombiana.
- (i) Acreditar la disponibilidad de áreas, sean éstas en propiedad o bajo contrato específico de uso de áreas, para desarrollar apropiadamente las actividades autorizadas en el permiso.
- (j) La UAEAC verificará el Certificado de existencia y representación legal del solicitante de un permiso de operación y/o funcionamiento. En aquellos casos en que el solicitante no se encuentre en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), debe aportar el documento actualizado que acredite su existencia y representación legal.
- (k) Igualmente, la UAEAC internamente verificará la carencia de informes por tráfico de estupefacientes de que trata el artículo 78 del Decreto – Ley 019 de 2012, reglamentado por el Decreto 048 del 14 de enero de 2014, la cual se extenderá a los representantes legales, miembros de Junta directiva, socios con una participación igual o superior el veinte por ciento (20%) del capital suscrito. Tratándose de socios que sean personas jurídicas (nacionales o extranjeros), la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes se extenderá también a los representantes legales, miembros de junta directiva y socios con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital suscrito para dicha sociedad, para lo cual se deben aportar los documentos de identificación legibles de cada uno de ellos.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** *Todo documento debe ser radicado por el interesado ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía Web para los trámites automatizados, la Oficina de Transporte Aéreo no recibe del usuario ningún tipo de documento.*

**Nota:** Numeral Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

### 3.7.1.3. Vigencia.

Los permisos de operación o de funcionamiento para centros de instrucción aeronáutica, tendrán una vigencia de cinco (5) años, que se renovarán en forma automática hasta por un término igual, si antes de su expiración no han sido suspendidos, condicionados, limitados o cancelados por la Autoridad Aeronáutica, para lo cual se aplicará lo previsto en el numeral 3.6.3.2.8.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

### 3.7.1.4. Bases auxiliares de instrucción.

Los centros de instrucción que pretendan establecer o adicionar bases auxiliares de operación o funcionamiento, diferentes a su base principal, para impartir sus programas, deberán acreditar con respecto a cada una de dichas bases y programas, al menos los mismos requisitos exigibles según estos Reglamentos para la base principal.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

### 3.7.2. Talleres Aeronáuticos.

Toda persona jurídica que proyecte establecer servicios de mantenimiento, reparación o alteración de aeronaves o sus partes, deberá solicitar y obtener el correspondiente permiso de funcionamiento a la UAEAC.

**Nota:** Adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 03627 del 16 de Julio de 2010. Publicada en el Diario Oficial No. 47.813 del 26 de Agosto de 2010.

#### 3.7.2.1. Solicitud

La solicitud de certificación como Taller Aeronáutico de Reparaciones (TAR) debe presentarse ante la Secretaría de seguridad Aérea. Para el efecto se seguirá con el procedimiento indicado en el numeral 3.6.3.2.6.1.1., y el interesado deberá acompañar a su solicitud los siguientes documentos e información:

- (a) Indicar la Base principal de funcionamiento y bases auxiliares si fueren requeridas.
- (b) Pago de los respectivos derechos del trámite.
- (c) Cualquier otra información que la empresa considere útil para sustentar su solicitud y las demás que la UAEAC considere necesarias conforme a la naturaleza de los trabajos a desarrollar.

**Nota:** *Todo documento debe ser radicado por el solicitante en la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía Web para los trámites automatizados, la Secretaría de seguridad Aérea no recibe del usuario ningún tipo de documento.*



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Numeral Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014.  
Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

## 3.7.2.2. Expedición del permiso

Para la expedición del permiso de funcionamiento de un taller aeronáutico, el interesado debe remitir a la Oficina de Transporte Aéreo todos los documentos requeridos que acrediten el cumplimiento de los requisitos legales, administrativos y técnicos, así:

- (a) Escritura de constitución con sus respectivas reformas y/o documento equivalente.
- (b) Indicar la fecha en la cual estaría en capacidad de iniciar sus actividades.
- (c) Acreditar el pago del capital mínimo requerido, según el caso:
  - (1) Talleres de Reparación de Estructuras (Especializados)
    - CLASE 1: Ochocientos (800) salarios mínimos mensuales vigentes.
    - CLASE 2: Novecientos (900) salarios mínimos mensuales vigentes
  - (2) Talleres de Servicios Especializados de Inspecciones de Materiales y Tratamientos Electroquímicos.
    - CLASE 1: Ochocientos (800) salarios mínimos mensuales vigentes.
    - CLASE 2 y 3: Novecientos (900) salarios mínimos mensuales vigentes.
  - (3) Talleres de Reparación de Motores (Especializados)
    - CLASE 1: Setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes.
    - CLASE 2: Ochocientos (800) salarios mínimos mensuales vigentes.
    - CLASE 3: Novecientos (900) salarios mínimos mensuales vigentes.
  - (4) Talleres de Reparación de Hélices (Especializados).
    - CLASE 1: Cuatrocientos (400) salarios mínimos mensuales vigentes.
    - CLASE 2: Quinientos (500) salarios mínimos mensuales vigentes.
  - (5) Talleres de Reparación de Equipos Electrónicos.
    - CLASE 1 ó 2: Trescientos cincuenta (350) salarios mínimos mensuales vigentes.
    - CLASE 3: Quinientos cincuenta (550) salarios mínimos mensuales vigentes.
  - (6) Talleres de Reparación de Instrumentos y Categoría Radio y Navegación.
    - CLASE 1: Doscientos (200) salarios mínimos mensuales vigentes.
    - CLASE 2: Trescientos cincuenta (350) salarios mínimos mensuales vigentes.
    - CLASE 3 ó 4: Quinientos cincuenta (550) salarios mínimos mensuales vigentes.
  - (7) Talleres de Servicios de Mantenimiento en línea.
    - CLASE 1 ó 2 Doscientos (200) salarios mínimos mensuales vigentes.
  - (8) Talleres de Reparación de Accesorios.
    - CLASE 1 ó 2 Cien (100) salarios mínimos mensuales vigentes.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- CLASE 3 Doscientos (200) salarios mínimos mensuales vigentes.
  
- (d) Balance suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio donde se refleje el capital pagado mínimo exigido.
  
- (e) Obtener Certificado de Funcionamiento con sus respectivas especificaciones de operación por parte de la Secretaria de Seguridad Aérea.
  
- (f) Pagar los respectivos derechos del trámite.
  
- (g) Acreditar el cumplimiento de los demás requisitos jurídicos, administrativos, técnicos y operacionales contemplados en la legislación colombiana.
  
- (h) Acreditar la disponibilidad de áreas, sean éstas en propiedad o bajo contrato específico de uso de áreas, para desarrollar apropiadamente las actividades autorizadas en el permiso. Cuando se trate de actividades de mantenimiento en aeropuerto, la empresa interesada deberá acreditar el documento de utilización de áreas respectivo.
  
- (i) Cualquier otra información que la empresa considere útil para sustentar su solicitud y las demás que la UAEAC considere necesarias conforme a la naturaleza de los trabajos a desarrollar.
  
- (j) La UAEAC verificará el Certificado de existencia y representación legal del solicitante de un permiso de operación y/o funcionamiento. En aquellos casos en que el solicitante no se encuentre en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), debe aportar el documento actualizado que acredite su existencia y representación legal.
  
- (k) Igualmente, la UAEAC internamente verificará la carencia de informes por tráfico de estupefacientes de que trata el artículo 78 del Decreto – Ley 019 de 2012, reglamentado por el Decreto 048 del 14 de enero de 2014, la cual se extenderá a los representantes legales, miembros de Junta directiva, socios con una participación igual o superior el veinte por ciento (20%) del capital suscrito. Tratándose de socios que sean personas jurídicas (nacionales o extranjeros), la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes se extenderá también a los representantes legales, miembros de junta directiva y socios con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital suscrito para dicha sociedad, para lo cual se debe aportar los documentos de identificación legibles de cada uno de ellos.

***Nota:*** *Todo documento debe ser radicado por el interesado ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía Web para los trámites automatizados, la Oficina de Transporte Aéreo no recibe del usuario ningún tipo de documento.*

**Nota:** Numeral Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

### 3.7.2.3. Vigencia.

Los permisos de funcionamiento para talleres aeronáuticos tendrán una vigencia de cinco (5) años, que se renovarán en forma automática hasta por un término igual, si antes de su expiración no han

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

sido suspendidos, condicionados, limitados o cancelados por la Autoridad Aeronáutica, para lo cual se aplicará lo previsto en el numeral 3.6.3.2.8.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

### 3.7.2.4. Bases auxiliares de taller.

Los talleres aeronáuticos que pretendan establecer o adicionar bases auxiliares diferentes a su base principal para efectuar servicios de mantenimiento, deberán acreditar con respecto a cada una de dichas bases y servicios, al menos los mismos requisitos exigibles según estos Reglamentos para la base principal.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

### 3.7.3. Empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling)

Toda persona jurídica que proyecte establecer servicios de escala en aeropuerto (handling) para la llegada, permanencia y salida de aeronaves, personas, cargue y descargue de mercancías o equipajes, así como para el manejo, despacho operacional de vuelos, o el mantenimiento de tránsito y demás facilidades de asistencia requeridas por explotadores de aeronaves nacionales o extranjeras que operen hacia, en o desde Colombia, deberá solicitar y obtener el correspondiente permiso de funcionamiento a la UAEAC.

**Nota:** Numeral Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

#### 3.7.3.1. Solicitud

La solicitud de permiso de funcionamiento como empresa de servicios de escala (handling), debe presentarse ante la Secretaria de seguridad Aérea. Para el efecto se seguirá con el procedimiento indicado en el numeral 3.6.3.2.6.1.1., adjuntando los siguientes documentos:

- (a) Base principal de funcionamiento y base(s) auxiliar(es), si se requiere.
- (b) Pagar los respectivos derechos del trámite.
- (c) Especificar el tipo de servicio que pretende ofrecer, indicando en cuanto aplique, el tipo de aeronave (marca y modelo) al cual lo ofrecería.
- (d) Relación del personal administrativo y/o técnico necesario para atender el servicio propuesto (Técnicos de línea y despachadores) con su respectiva licencia.
- (e) Acreditar la posesión de los equipos y elementos indispensables acorde a los servicios que pretende ofrecer conforme con lo establecido en el literal (c), en condiciones de funcionamiento para la correcta prestación de los servicios de escala en los aeropuertos donde opere.
- (f) Cuando la solicitud incluya el despacho de aeronaves o el mantenimiento de línea, el interesado debe cumplir con lo previsto en los numerales 3.7.3.1.1. ó 3.7.3.1.2., según corresponda.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (g) Cualquier otra información que la empresa considere útil para sustentar su solicitud y las demás que la UAEAC considere necesarias conforme a la naturaleza de los trabajos a desarrollar.

**Nota:** *Todo documento debe ser radicados por el solicitante en la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía Web para los trámites automatizados, la Secretaría de seguridad Aérea no recibe del usuario ningún tipo de documento.*

**Nota:** Numeral Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

## 3.7.3.1.1. Servicios de despacho de aeronaves.

Cuando la solicitud para la prestación de servicios de escala en aeropuerto (handling) incluya despacho de aeronaves, se deberán acreditar además los siguientes requisitos:

- (a) Oficinas para centro de despacho equipadas con las ayudas necesarias para la correcta prestación de este servicio.
- (b) Personal de despachadores licenciados con las adiciones correspondientes al tipo de aeronave que sean operadas por los explotadores o empresas de transporte aéreo a las cuales presten estos servicios, salvo que se trate de actividades de simple presentación del Plan de vuelo ATS) en cuyo caso no serían necesarias las habilitaciones específicas en la licencia de los despachadores.
- (c) Manuales de funcionamiento de la empresa, manuales de las aeronaves (de vuelo, operación, mantenimiento y de peso y balance, lista de equipo mínimo) y demás documentación técnica aplicables a los tipos de aeronaves autorizadas.
- (d) Normas RAC 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 15, 16 y 17 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

**Nota:** Numeral Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

## 3.7.3.1.2. Mantenimiento de tránsito.

Cuando la solicitud para la prestación de servicios de escala en aeropuerto (handling) incluya mantenimiento de aeronaves, éste se limitará a los servicios de línea en tránsito para lo cual, deberá contar con un certificado y permiso de funcionamiento como taller en esta modalidad, cumpliendo con todos los requisitos pertinentes, entre ellos los previstos en la Parte Cuarta de éste Reglamento.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

## 3.7.3.2. Expedición del permiso

Para la expedición del permiso de funcionamiento de una empresa de servicios de escala (handling), el interesado debe remitir a la Oficina de Transporte Aéreo todos los documentos requeridos que acrediten el cumplimiento de los requisitos legales, administrativos y técnicos, así:

- (a) Escritura de constitución con sus respectivas reformas y/o documento equivalente.
- (b) Indicar la fecha en la cual estaría en capacidad de iniciar sus actividades.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) Acreditar el pago del capital mínimo requerido, según el caso:
  - (1) Doscientos (200) salarios mínimos mensuales vigentes para empresas de servicios de escala en aeropuerto que tengan el propósito de prestar servicios de mantenimiento de tránsito.
  - (2) Cien (100) salarios mínimos mensuales vigentes para empresas de servicios de escala en aeropuerto que tengan el propósito de prestar servicios de despacho de aeronaves.
  - (3) Cincuenta (50) salarios mínimos mensuales vigentes para los demás servicios de escala en aeropuerto (handling).
- (d) Información respecto a las áreas del aeropuerto a ser utilizadas, tanto en la base principal como en las auxiliares.
- (e) Balance suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio donde se refleje el capital pagado mínimo exigido.
- (f) Obtener el Certificado de Funcionamiento y/o concepto técnico según corresponda con sus respectivas especificaciones de operación, por parte de la Secretaria de Seguridad Aérea.
- (g) Pagar los respectivos derechos del trámite.
- (h) Cualquier otra información que la empresa considere útil para sustentar su solicitud y las demás que la UAEAC considere necesarias conforme a la naturaleza de los servicios de escala en aeropuerto (handling) a desarrollar.
- (i) La UAEAC verificará el Certificado de existencia y representación legal del solicitante de un permiso de operación y/o funcionamiento. En aquellos casos en que el solicitante no se encuentre en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), debe aportar el documento actualizado que acredite su existencia y representación legal.
- (j) Igualmente, la UAEAC internamente verificará la carencia de informes por tráfico de estupefacientes de que trata el artículo 78 del Decreto - Ley 019 de 2012, reglamentado por el Decreto 048 del 14 de enero de 2014, la cual se extenderá a los representantes legales, miembros de Junta directiva, socios con una participación igual o superior el veinte por ciento (20%) del capital suscrito. Tratándose de socios que sean personas jurídicas (nacionales o extranjeros), la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes se extenderá también a los representantes legales, miembros de junta directiva y socios con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital suscrito para dicha sociedad, para lo cual se deben aportar los documentos de identificación legibles de cada uno de ellos.
- (k) La empresa aérea a la cual se le presten servicios de escala en aeropuerto (handling), deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Parte 17 de los RAC sobre seguridad para la aviación civil. Las empresas de Servicios de escala en aeropuerto (handling) con permiso de funcionamiento otorgado por la UAEAC, solamente podrán operar de acuerdo con los términos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

consignados en el respectivo permiso.

- (l) Acreditar la disponibilidad de áreas, sean éstas en propiedad o bajo contrato o documento específico de uso de áreas, para desarrollar apropiadamente las actividades autorizadas en el permiso, dentro de un aeropuerto.

**Nota:** *Todo documento debe ser radicado por el interesado en la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía Web para los trámites automatizados, la Oficina de Transporte Aéreo no recibe del usuario ningún tipo de documento.*

**Nota:** Numeral Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

### 3.7.3.3. Vigencia.

Los permisos de funcionamiento para empresas de servicios de escala (handling), tendrán una vigencia de cinco (5) años, que se renovarán en forma automática hasta por un término igual, si antes de su expiración no han sido suspendidos, condicionados, limitados o cancelados por la Autoridad Aeronáutica, para lo cual se aplicará lo previsto en el numeral 3.6.3.2.8.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

### 3.7.3.4. Bases auxiliares para servicios de escala.

Las empresas de servicios de escala que pretendan establecer o adicionar bases auxiliares diferentes a su base principal para ofrecer servicios de escala, deberán acreditar con respecto a cada una de dichas bases y servicios, al menos los mismos requisitos exigibles según estos Reglamentos para la base principal.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

### 3.7.3.5. Reservado.

**Nota:** Numeral reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

**3.7.3.6.** Las empresas nacionales o extranjeras de servicios aéreos comerciales podrán atender, sin permiso especial de la UAEAC, el recibo, despacho y mantenimiento de línea de sus propias aeronaves, cuando estos estén incluidos en sus especificaciones de operación. La prestación de dichos servicios a otras empresas o aeronaves requiere el lleno de los requisitos anteriormente enunciados.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

### 3.7.3.7. Información al personal

Las empresas de servicios aeroportuarios especializados deben disponer a todo momento de los medios apropiados para mantener informado al personal a su servicio sobre los aspectos técnicos, deberes y responsabilidades relacionados con los cargos que desempeñen en el ejercicio de las funciones autorizadas en el permiso de funcionamiento.

(Incorporación Art.2 Res.0984 de Febrero 2/87).



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 3.7.3.8. Inspecciones Comprobatorias para todos los servicios.

Todos los establecimientos aeronáuticos deben tener permanentemente a disposición de la UAEAC las estadísticas, libros y demás elementos que permitan verificar si su situación en los aspectos técnicos, económicos, financieros y/o administrativos, se mantienen de acuerdo con lo autorizado en el correspondiente permiso. Igualmente, la UAEAC cuando lo estime pertinente, efectuará inspecciones periódicas de carácter técnico, administrativo **Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009 o económico de oficio o a solicitud del interesado.

## 3.7.3.9. Reservado.

**Nota:** Numeral reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

## 3.7.3.10. Reservado.

**Nota:** Numeral reservado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

## 3.7.4. Fabricantes de Productos Aeronáuticos (de Aeronaves, de Partes y Componentes)

Toda persona que proyecte establecer fabricación de productos aeronáuticos, deberá solicitar autorización ante la UAEAC.

**Nota:** Adicionado conforme al Artículo Sexto de la Resolución No. 07283 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

### 3.7.4.1. Concepto

Se entiende por Fabricantes de Productos Aeronáuticos toda persona que efectúa construcción de aeronaves, fabricación de partes o componentes, contempladas en las Partes Novena o Vigésimosexta del presente reglamento.

**Nota:** Adicionado conforme al Artículo Sexto de la Resolución No. 07283 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

### 3.7.4.2. Responsabilidad

Sera responsabilidad de los Fabricantes de Productos Aeronáuticos mantener los sistemas de calidad de producción y los sistemas de aeronavegabilidad continuados aprobados por la Secretaria de Seguridad Aérea, de acuerdo con los requerimientos aplicables de su modalidad.

**Nota:** Adicionado conforme al Artículo Sexto de la Resolución No. 07283 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 3.7.4.3. Requisitos

Los Fabricantes de Productos Aeronáuticos que se establezcan en el país deben cumplir con los siguientes requisitos y suministrar las siguientes informaciones ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil:

- a. Certificado de existencia y representación legal con fecha de expedición inferior a tres (3) meses y un recibo de pago por derechos al trámite correspondiente;
- b. Poseer un capital pagado mínimo de 200 salarios mínimos legales mensuales vigentes demostrado mediante balance inicial suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio, donde se refleje el capital exigido;
- c. Escritura de constitución con sus respectivas reformas;
- d. Concepto técnico favorable de la Secretaría de Seguridad Aérea; y,
- e. Cualquier otra información que considere útil el Fabricante de Producto Aeronáutico para sustentar su solicitud y que la Aeronáutica Civil considere necesario en cada caso.

**Nota:** Adicionado conforme al Artículo Sexto de la Resolución No. 07283 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

### 3.7.4.4. Vigencia.

La autorización expedida por la Secretaría de Seguridad Aérea para Fabricantes de Productos Aeronáuticos, tendrá una vigencia de cinco (5) años, que se renovará en forma automática hasta por un término igual, si antes de su expiración no han sido suspendidos, condicionados, limitados o cancelados por la Autoridad Aeronáutica.

Así mismo, la UAEAC mantendrá programas de inspección comprobatoria a los Fabricantes de Productos Aeronáuticos, con el fin de verificar si éstas mantienen y conservan su capacidad administrativa, financiera y técnica. Conforme a dicha actividad y a través de la Secretaría de Seguridad Aérea y la Oficina de Transporte Aéreo se adelantarán oficiosamente las inspecciones técnicas y económicas que estime procedentes.

**Nota:** Adicionado conforme al Artículo Sexto de la Resolución No. 07283 del 21 de Diciembre de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.658 del 29 de Diciembre de 2012.

## 3.8. FORMULARIOS Y ESTADÍSTICAS.

### 3.8.1. ESTADÍSTICAS DE OPERACIÓN

Las personas dedicadas a actividades aéreas civiles y conexas, deberán enviar a la Oficina de Transporte Aéreo – Grupo de Estudios Sectoriales, la información sobre su actividad comercial en los formatos y formas establecidos para cada caso, así:

- a- **Origen-Destino:** Estadísticas mensuales de pasajeros, carga y correo desde su lugar de origen a su destino final, indicando la regularidad de la operación. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas regulares de pasajeros y de carga, nacionales y extranjeras.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- b- Tráfico por equipo:** Estadísticas mensuales de sillas y carga ofrecidas, pasajeros, correo y carga abordado y en tránsito y, distancia, tiempo, regularidad y tipo de equipo por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas regulares de pasajeros y de carga, nacionales y extranjeras.
- c- Tráfico aerotaxis:** Estadísticas mensuales de pasajeros, correo y carga abordado; distancia, tiempo, matrícula y tipo de equipo por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas no regulares de pasajeros y carga Regionales y Aerotaxis.
- d- Tráfico de vuelos internacionales de carga:** Estadísticas mensuales de carga ofrecida, carga abordado y en tránsito y; distancia, tiempo, regularidad, matrícula y tipo de equipo por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas de carga, nacionales que operen internacionalmente y extranjeras.
- e- Tráfico de Helicópteros:** Estadísticas mensuales de pasajeros, correo y carga abordado; distancia, tiempo, matrícula, tipo de equipo y tipo de operación por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas aéreas que operen con este equipo.
- f- Vuelos Charters:** Estadísticas mensuales de pasajeros y carga por ruta y equipo, indicando el tipo de tráfico. Esta información debe ser remitida por las aerolíneas que se les autorice esta operación, dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.
- g- Aviación Agrícola:** Estadísticas mensuales de hectáreas fumigadas, tipo de cultivo, número de aplicaciones y horas voladas, por matrícula, tipo de equipo, localización y empresa. Esta información debe ser remitida por las empresas de trabajos aéreos especiales en la actividad de fumigación aérea, dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.
- h- Trabajos Aéreos Especiales:** Estadísticas mensuales de servicios y horas de vuelo por matrícula, tipo de equipo, localización, actividad y empresa. Esta información debe ser remitida por las empresas de trabajos aéreos especiales diferentes a la actividad de fumigación aérea, dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.
- i- Centros de Instrucción:** Estadísticas semestrales de formación de personal con el fin de obtener licencias aeronáuticas, que deben enviar las instituciones de enseñanza, indicando; formación básica o avanzada, especialidad, número de semestres, intensidad horaria, número de alumnos que ingresan, por semestre y graduados, dentro de los 45 días calendario siguientes al semestre que se reporta.
- j- Servicios de Mantenimiento:** Estadísticas mensuales de servicios por categoría y equipos autorizados, este formato lo deben remitir los talleres aeronáuticos dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- k- Servicios Aeroportuarios Especializados:** Estadísticas mensuales de servicios por categoría, equipos autorizados, empresa y aeropuerto. Este formato lo deben remitir las empresas de servicios aeroportuarios dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información.
- l- Cumplimiento:** Estadísticas mensuales de vuelos programados, cancelados, demorados y cumplidos, indicando la causas de las cancelaciones y demoras (Comerciales, técnicas, operacionales e incontrolables). Este formato lo deben enviar las empresas regulares de pasajeros (nacionales y extranjeras), dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información.
- m- Formularios OACI:**
- Formulario A: Tráfico de los Transportistas Aéreos Comerciales. La aerolíneas con equipos mayores a 200 toneladas métricas deben diligenciar y remitir este formulario trimestralmente y en un plazo no mayor a un mes al período reportado.
  - Formulario A-S: Tráfico de los Transportistas Aéreos Comerciales. Las empresas de transporte con base principal en Colombia deben remitir este formulario anualmente dentro de los cuatro meses siguientes al período reportado.
  - Formulario B: Origen y Destino por Vuelo. Líneas Aéreas nacionales que ofrecen servicios regulares internacionales deben remitir este formulario trimestralmente y en un plazo no mayor a un mes al período reportado.
  - Formulario C: Tráfico por Etapas. Las líneas aéreas que presten servicios regulares internacionales, anualmente y dentro del mes siguiente al período reportado deben enviar este formulario.
  - Formulario D: Flota y Personal – Transportistas Aéreos Comerciales. Este formulario lo deben enviar los transportistas aéreos, anualmente y dentro de los dos meses siguientes al período reportado.
  - Formulario EF: Datos Financieros – Los Transportistas Aéreos Comerciales. Este formulario lo deben enviar los transportistas aéreos que diligencian el Formulario A, anualmente y dentro de los cuatro meses siguientes al año reportado.
  - Formulario I: Tráfico de aeropuertos. Este formulario lo deben diligenciar los administradores y/o explotadores de aeropuertos que tengan operación regular internacional de pasajeros y carga y enviar trimestralmente, dentro del mes siguiente al período reportado.
  - Formulario J: Datos Financieros de los aeropuertos. Los administradores y/o explotadores de aeropuertos con operación internacional regular de pasajeros y carga deben enviar este formulario anualmente antes del 30 de abril del año siguiente al cual se está reportando.

**Nota:** Modificado conforme al artículo 1º de la Resolución N° 02099 del 03 de junio de 2004.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### **3.8.2. NORMAS PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL Y TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES**

Las empresas de transporte aéreo comercial y de trabajos aéreos especiales, deberán observar las siguientes normas:

- a) Llevar el registro (récord) de horas de vuelo, debidamente comprobado, con las especificaciones reglamentarias.
- b) Abrir las tarjetas y kárdex correspondientes.
- c) Mantener al día por orden alfabético el registro (récord) mensual de cada tripulante en cuanto a horas de vuelo se refiere.
- d) Extraer del libro de vuelo del avión las horas voladas por cada tripulante y enviarlas a la Aeronáutica Civil, dejando una copia para la empresa y otra para el interesado.
- e) Las estadísticas producidas de acuerdo con el punto anterior serán revisadas y firmadas por el gerente de la empresa o funcionario autorizado antes de su envío.
- f) Las horas de vuelo así llevadas podrán ser certificadas por la Aerocivil, si ello se solicita.

**3.8.3.** Los aeroclubes y escuelas serán responsables ante la Aeronáutica Civil por las estadísticas del personal de pilotos a su servicio y afiliados, así como de los alumnos, debiendo cumplir con los requisitos del numeral anterior.

**3.8.4.** Por las estadísticas de tripulantes de aviones ejecutivos y su exactitud, serán responsables las empresas a las cuales sirvan y su gerente o funcionario autorizado deberá refrendarlos con su firma antes del envío a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Las normas a observar serán las mismas previstas en el numeral 3.8.2.

**3.8.5.** Los pilotos privados no afiliados a entidad alguna serán responsables por sus propias estadísticas cuando a la vez sean propietarios de la aeronave. Cuando el propietario o propietarios sean personas diferentes, éstas deberán firmarlas junto con los pilotos como prueba de que tales estadísticas se ajustan a la verdad. Su proceso y envío será igual a lo previsto en el literal d), del numeral 3.8.2, con la excepción de que solamente se producirán original y una copia cuando el piloto sea el mismo propietario de la aeronave volada.

**3.8.6.** La responsabilidad asignada a las empresas, entidades o propietarios de aeronaves, en manera alguna exime a los pilotos o tripulantes de su responsabilidad por la veracidad y exactitud de los datos que consignen y en forma conjunta serán acreedores de las sanciones a que haya lugar cuando se compruebe estadísticas falsas.

**3.8.7.** La Aerocivil podrá constatar en cualquier momento y por los medios que considere convenientes, el cumplimiento y exactitud de los datos estadísticos a que hace relación el numeral 3.8.2.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**3.8.8.** Las disposiciones establecidas en los numerales 3.8.2. a 3.8.6. no excluyen de la obligación del envío de otros datos estadísticos ya establecidos, incluyendo la copia mensual del libro de vuelo del avión.

**3.8.9.** Los formularios empleados para el rendimiento de los Informes que se envían a la Aerocivil, deben ser costeados por cuenta propia.

**3.9.** Las empresas de actividades aeronáuticas y conexas deberán enviar periódicamente, a la Oficina de Transporte Aéreo – Grupo de Estudios Sectoriales, la información financiera y los costos de operación por equipo, de la siguiente forma:

- a) Balance, Estados de Resultados, Notas y Dictamen del Revisor Fiscal (cuando la ley se lo exija a la empresa): Información financiera anual que deben enviar las empresas aeronáuticas (Regulares de pasajeros, carga, regionales, aerotaxis, trabajos aéreos especiales, escuelas de aviación, talleres aeronáuticos, servicios aeroportuarios y demás actividades reglamentadas por la Aeronáutica Civil), dentro de los 4 primeros meses del año siguiente al cual corresponde la información.
- b) Estados financieros provisionales: Las empresas de transporte aéreo regular de pasajeros y carga deben enviar antes del día 20 de julio de cada año, balance y estado de resultados provisionales, correspondientes al primer semestre del año.
- c) Costos de Operación: Estadísticas semestrales de los costos promedio por equipo y hora de vuelo, en pesos colombianos; discriminando directos (tripulación, seguros, servicios de aeronáuticos, mantenimiento, servicio a pasajeros, combustible, depreciación y arriendo de aeronaves) e indirectos (Administrativos, ventas y financieros) y diferenciando costos fijos de costos variables. También debe señalar el número de aeronaves y las horas bloque y ciclos por tipo de equipo. Este formato deben enviarlos las empresas de transporte aéreo y de trabajos aéreos especiales, dentro de los 20 primeros días calendario del mes siguiente al período al que corresponde la información

**Nota:** Modificado conforme al artículo 1º de la Resolución N° 02099 del 03 de junio de 2004.

### **3.10. TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE PASAJEROS**

#### **DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS**

Las presentes normas contienen los derechos y obligaciones del pasajero y del transportador o del agente de viajes, cuando actúe en su nombre, en relación con los servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros prestados por las aerolíneas, las cuales no tienen carácter taxativo, sino enunciativo, y lo serán sin perjuicio de los derechos y obligaciones que estén señalados en el Código de Comercio para el Transporte Aéreo Interno y en los Convenios Internacionales del Sistema de Varsovia/29- La Haya/55, Montreal/99 y la Decisión 619 de la Comunidad Andina, o aquellos que los modifiquen o sustituyan, para el transporte aéreo internacional.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## 3.10.1. RESERVAS Y TIQUETES

### DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTADOR

#### 3.10.1.1. Información.

La reserva podrá ser solicitada por el pasajero o por un tercero que actúe en su nombre.

Las referencias que en esta Parte se hacen a obligaciones y derechos del pasajero, se entienden cumplidas directamente por él o a su favor cuando actúe a través de un tercero. Durante la solicitud de la reserva y el proceso de compra del tiquete, el pasajero tiene derecho a que el transportador, agencia de viajes o intermediarios le informe sobre:

- (a) Los vuelos disponibles, precisando claramente si se trata de vuelos directos y sin escala (non stop), de vuelos con escala o con conexión, debiendo quedar señalado el lugar y hora previstas para las mismas, según el itinerario programado y si se trata de un vuelo en virtud de un acuerdo de código compartido entre aerolíneas.
- (b) El tiempo de antelación requerido para presentación y chequeo en los mostradores del Aeropuerto de Salida, diferenciando si el vuelo es nacional o internacional, de conformidad con lo previsto en 3.10.2.20.
- (c) Los tipos de tarifas disponibles en la aerolínea en que solicita el servicio; en caso de tratarse de una agencia de viajes, los tipos de tarifas de las distintas compañías aéreas para el vuelo solicitado su vigencia, la indicación clara, veraz, completa y suficiente de las restricciones aplicables en caso de existir y las condiciones de reembolso.
- (d) El valor del tiquete conforme a la tarifa aplicada, discriminando cualquier suma adicional (IVA, tasa aeroportuaria, impuesto de salida o cualquier otro sobrecosto autorizado) que deba ser pagado por el pasajero.
- (e) Los aeropuertos y terminales aéreos de origen y destino del vuelo ofrecido.
- (f) El tipo o capacidad de la aeronave prevista para el vuelo.
- (g) Las condiciones del transporte respecto a reservas y cancelaciones, adquisición de tiquetes, tarifas y sus condiciones, limitaciones de equipaje, elementos que no se pueden transportar, y en general los derechos, deberes, restricciones y requisitos que debe cumplir el pasajero para que le presten un adecuado servicio de transporte aéreo, como también las indicadas anteriormente. Dicha información deberá ser suministrada de manera escrita, legible y clara al



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

pasajero una vez adquirido su tiquete aéreo, indicando cuando corresponda, el link al que puede acceder el pasajero para obtener la información.

- (h) Las normas legales o reglamentarias, internas o internacionales, según el caso, aplicables al contrato de transporte aéreo, las cuales deben estar mencionadas también en el texto de dicho contrato.
- (i) Cuando no se le informe directamente al pasajero sobre las condiciones generales del contrato de transporte aéreo, el transportador o la agencia de viajes deberá tener disponibles los medios necesarios visibles para que el pasajero consulte dicha información o indicarle el lugar o medio en donde pueda encontrarla. La anterior información deberá estar contenida entre otras, en el contrato de transporte que se incorpore en el tiquete. Dicho tiquete, si es en medio físico, deberá contener además de la información señalada en la ley, el texto del respectivo contrato de transporte aéreo de la aerolínea, en letra clara, de tamaño legible, en idioma Castellano (cuando sea expedido en Colombia) y en un color de tinta que haga contraste con el del papel. En el caso de expedición de tiquetes por vía electrónica, dicho texto deberá ser puesto a disposición del usuario, mediante un vínculo o link de fácil acceso y visible para el pasajero, al momento de la expedición del tiquete que permita descargarlo cuando se trate de pasajes electrónicos.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

### **3.10.1.1. Deber especial de información ventas por internet o a distancia.**

Las aerolíneas, agencias de viajes o intermediarios, deberán incluir en sus plataformas destinadas a la venta de tiquetes por internet o a distancia, y en especial durante el proceso de compra, información completa, suficiente y clara sobre las condiciones en que los pasajeros puedan ejercer el desistimiento o el retracto, según el caso, como también todas aquellas consecuencias que se desprendan de su ejecución, de conformidad con lo previsto en el numeral 3.10.1.8 del RAC

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

**3.10.1.2. Solicitud de Reserva** La reserva puede ser solicitada personalmente, por teléfono, o por cualquier medio electrónico o mensajes de datos, en cuanto sean disponibles, contactando directamente a la aerolínea respectiva o por conducto de una agencia de viajes o a través de otro intermediario autorizado.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### **3.10.1.3. Récord de reserva**

Al efectuarse la solicitud de reserva y ser aceptada ésta, al pasajero debe asignársele un récord de la misma, el cual le será informado con la mayor claridad posible, indicándole particularmente la clase de tarifa.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**3.10.1.4. Protección de la información** La información y datos personales del pasajero solo podrán ser utilizados para la formalización de la reserva y para hacer posible la ejecución del contrato de transporte y demás servicios complementarios, según lo previsto en este numeral.

El transportador realizará el tratamiento de la información, incluyendo la recolección, almacenamiento, uso, circulación, supresión, transmisión y/o transferencia de los datos suministrados por el pasajero, para la ejecución de las actividades relacionadas con los servicios de transporte o de paquetes todo incluido contratados por el pasajero, tales como, realización de reservas, modificaciones, cancelaciones y cambios de itinerario, reembolsos, atención de consultas, quejas y reclamos, programas de fidelización, registros contables, entre otros, procesos en los cuales pueden estar involucrados terceros que sean proveedores de servicios al transportador, incluyendo, entre otros, los sistemas de reservas y distribución, centros de contacto (call centers), los representantes, agentes o intermediarios del transportador y los terceros proveedores de servicios de éstos, y que pueden surtir en países diferentes al lugar en donde se realiza la reserva, así como para cualquier otra finalidad aceptada por el pasajero en los términos y por el plazo establecidos en la política de privacidad del transportador.

El transportador, los terceros proveedores de servicios al transportador, los representantes y los agentes o intermediarios del transportador, deberán proteger los datos de los pasajeros para evitar su utilización con fines indebidos y los mismos no podrán ser cedidos ni comercializados a ningún título.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## 3.10.1.5. Respeto de la reserva

Efectuada la reserva para uno o más trayectos, ésta deberá ser respetada por el transportador, sus agentes o intermediarios, en los términos y condiciones de la misma.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## 3.10.1.6. Información sobre cambios

En caso de producirse algún cambio en cuanto al vuelo, el horario o en general cualquier aspecto que afecte la reserva acordada, la aerolínea o la agencia de viajes por cuyo conducto se haya efectuado la reserva (si ésta última hubiese tenido conocimiento), deberá informarlo al pasajero por el medio más rápido posible (teléfono, fax, correo electrónico, mensaje de texto por teléfono móvil, etc.) a más tardar con veinticuatro (24) horas de antelación al vuelo.

Se exceptúan de lo anterior, los cambios repentinos e imprevistos originados en situaciones como las de orden meteorológico, fallas técnicas, condiciones operacionales u otras ocurridas con menos de veinticuatro (24) horas de antelación al vuelo, que impidan su normal y puntual ejecución, los cuales pese a todo deberán ser informados al pasajero a la mayor brevedad que sea posible, por los medios mencionados en el inciso anterior.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 3.10.1.7. Adquisición de tiquetes

Con la adquisición del respectivo tiquete, el pasajero accede a los siguientes derechos:

- (a) Que se le suministre la información de que trata el numeral 3.10.1.1. si no la hubiera obtenido anteriormente. Si el tiquete adquirido (en medio físico o electrónico) correspondiera a un vuelo bajo acuerdo de código compartido u otro arreglo similar, se informará al pasajero sobre tal circunstancia, indicándole claramente cuál de las aerolíneas es la comercializadora y cuál la operadora a cargo de la ejecución del transporte y sobre la responsabilidad solidaria que les asiste de acuerdo con la Ley.
- (b) Que se le expida en medio físico o electrónico el correspondiente tiquete de pasaje en los términos acordados. Dicho tiquete, si es en medio físico, deberá contener además de la información señalada en la ley, el texto del respectivo contrato de transporte aéreo de la aerolínea, en letra clara, de tamaño legible, en idioma Castellano (cuando sea expedido en Colombia) y en un color de tinta que haga contraste con el del papel. En el caso de expedición de tiquetes por vía electrónica, dicho texto deberá ser puesto a disposición del comprador o pasajero, mediante un vínculo o link de fácil acceso y visible para él, al momento de la expedición del tiquete que permita descargarlo cuando se trate de pasajes electrónicos.
- (c) Que la tarifa que se le cobre, corresponda a la vigente al momento de la adquisición del tiquete, de acuerdo al tipo de tarifa escogida. Dicha tarifa debe ser respetada mientras esté vigente, salvo cobros especiales autorizados por la UAEAC.
- (d) A acceder al servicio de transporte aéreo en las condiciones pactadas.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

### 3.10.1.7.1. Vigencia

El tiquete tendrá una vigencia máxima de un (1) año, sin perjuicio de que el transportador la prorrogue, o tendrá la vigencia especial de la tarifa en que se adquirió.

Una vez expirado el término anterior, si el pasajero decide viajar, la aerolínea o la agencia reexpedirá un nuevo tiquete, sin perjuicio de los costos adicionales que deba asumir el pasajero en consideración a la tarifa vigente. Del mismo modo, si el pasajero decide no viajar tendrá derecho a que la aerolínea le reembolse el valor pagado por el tiquete, sin perjuicio de las reducciones a que haya lugar.

Este derecho en cabeza del pasajero, deberá ser informado por el transportador, agencia o intermediario en el correspondiente tiquete aéreo, en el respaldo del mismo o mediante vínculo electrónico de manera visible y accesible para éste.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## **3.10.1.8. Facultades del pasajero para ejercer el desistimiento o retracto.**

Numeral modificado conforme al artículo Segundo de la Resolución N° 01375 del 11 de Junio de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.541 del 12 de Junio de 2015.

### **3.10.1.8.1. Desistimiento.**

En aplicación del artículo 1878 del Código de Comercio, el pasajero podrá desistir del viaje antes de su iniciación, dando aviso al transportador o a la agencia de viajes con al menos veinticuatro (24) horas de antelación a la realización del vuelo.

En estos casos, el transportador o agencia de viajes, podrá retener una suma de dinero, de acuerdo con lo regulado en el presente numeral.

El transportador o agencia de viajes, de acuerdo con las condiciones de la tarifa, podrá retener el porcentaje pactado, el cual no podrá ser superior al 10% del valor recibido por concepto de tarifa, excluyendo tasas, impuestos y tarifa administrativa. La retención que se hace al pasajero se efectuará a favor del transportador.

Lo dispuesto en el presente numeral no aplicará cuando se trate de tarifas promocionales, salvo que sea ofrecido por el transportador, en cuyo evento se aplicará de conformidad con las condiciones ofrecidas.

Las tarifas promocionales no podrán ser publicadas u ofrecidas hasta tanto sus condiciones no sean registradas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC.

En caso de desistimiento, la aerolínea o agencia que haya efectuado la venta del tiquete, dará orden a la entidad financiera de la devolución correspondiente en un término no mayor a cinco (5) días hábiles siguientes a la solicitud del pasajero.

La aerolínea y/o agente de viajes, deberá reembolsar el dinero al pasajero en un plazo máximo de treinta (30) días calendario a partir de la comunicación del desistimiento.

Si el pasajero desiste del viaje dando aviso a la agencia de viajes que realizó la venta del tiquete como intermediario, esta procederá al reembolso del dinero al pasajero una vez la aerolínea ponga a su disposición el monto correspondiente, sin perjuicio del plazo de treinta (30) días previsto en el inciso anterior para que el reembolso del dinero al pasajero se haga efectivo.

Numeral modificado conforme al artículo Segundo de la Resolución N° 01375 del 11 de Junio de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.541 del 12 de Junio de 2015.

### **3.10.1.8.2. Retracto en caso de ventas efectuadas a través de métodos no tradicionales o a distancia a que se refiere el Decreto 1499 de 2014.**

En los contratos para la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros que se perfeccionen a través de los mecanismos de venta a que se refiere Decreto 1499 de 2014, se entenderá pactado el derecho de retracto en favor del adquirente del tiquete, de acuerdo a lo siguiente:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) Podrá ser ejercido, a través de cualquier canal de atención del vendedor, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas corrientes siguientes a la operación de compra.
- (b) Solo podrá ser ejercido con una anterioridad igual o mayor a ocho (8) días calendario entre el momento de su ejercicio oportuno y la fecha prevista para el inicio del vuelo para operaciones nacionales. En caso de operaciones internacionales, el término será igual o mayor a quince (15) días calendario.
- (c) Aplica para las ventas efectuadas a través de métodos no tradicionales o a distancia a que se refiere el Decreto 1499 de 2014.
- (d) Las anteriores condiciones, son indispensables y no son excluyentes entre sí.
- (e) La retención que se hace al pasajero se efectuará a favor del transportador. Será equivalente a sesenta mil pesos (\$60.000.00) para tiquetes nacionales o a cincuenta dólares estadounidenses (US\$50) para tiquetes internacionales, aplicando la tasa de cambio oficial aprobada por el Banco de la República para el día en que el pasajero comunique al transportador o agente de viajes su decisión de retractarse. En todo caso, el valor retenido no podrá ser superior al diez por ciento (10%) del valor recibido por concepto de tarifa, excluyendo tasas, impuestos y tarifa administrativa.
- (f) Las sumas establecidas en el presente numeral, serán reajustadas el primero de febrero de cada año de acuerdo con el aumento en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del año inmediatamente anterior.
- (g) La aerolínea o agente de viajes que vendió el tiquete, deberá reembolsar el dinero al pasajero en un plazo máximo de treinta (30) días calendario a partir de la comunicación del retracto.
- (h) Si el pasajero ejerce su derecho de retracto ante la agencia de viajes que realizó la venta del tiquete como intermediario, esta procederá al reembolso del dinero a que haya lugar, una vez la aerolínea ponga a su disposición el monto correspondiente, sin perjuicio del plazo de treinta (30) días previsto en el inciso anterior para que el reembolso del dinero al pasajero se haga efectivo.
- (i) El pasajero tendrá derecho a la devolución de la tasa aeroportuaria. Se excluyen aquellas tasas, impuestos y o contribuciones que por regulación no sean reembolsables.
- (j) El vendedor deberá informar al comprador tanto en el proceso de adquisición del servicio, como en el momento de haberse expedido el tiquete o boleto aéreo, las condiciones para ejercerlo, como también todas aquellas consecuencias que se desprendan de su ejecución, de conformidad con lo previsto en el numeral 3.10.1.1.1 del RAC, artículo 46 de la Ley 1480 de 2011.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015

### **3.10.1.9. Transporte de menores**

- (a) Un pasajero adulto puede viajar en trayectos nacionales con un niño menor de dos (2) años sin pagar tarifa alguna por éste, siempre y cuando el menor viaje en sus brazos y no ocupe una silla.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (b) En trayectos internacionales (con origen en Colombia), a cada niño menor de dos (2) años, se le cobrará una tarifa máxima equivalente al 10 % del precio total pagado por el adulto acompañante. Lo anterior siempre que la reserva del menor se haga en el mismo momento junto con la del adulto acompañante.
- (c) A los niños menores de doce (12) años, se les cobrará en vuelos nacionales una tarifa máxima equivalente a las dos terceras partes (2/3) de la tarifa correspondiente, con derecho a ocupar silla.
- (d) Los beneficios de que tratan los párrafos anteriores no serán obligatorios para la aerolínea cuando se trate de tarifas promocionales.
- (e) Los pasajeros menores de que trata el presente numeral, en caso de no viajar con sus padres o representante legal o un adulto responsable autorizado por aquellos, deberán hacerlo recomendados a la aerolínea, conforme a las condiciones señaladas por ésta, la cual podrá cobrar cargos adicionales en caso de requerirse la asignación de personal adicional para la custodia del menor o cualquier cuidado adicional que implique costos para ella; dichos cargos deben ser de público conocimiento y serán informados a quién, a nombre del menor pasajero, adquiera el tiquete, al momento de hacerlo.
- (f) Los padres o representantes legales del menor, deberán dar los datos personales de la persona autorizada para recibir o recoger al menor en el lugar de destino, respecto de la cual y para este efecto, se entiende que cuentan con la autorización del titular de esos datos.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

**3.10.1.9.1.** Las aerolíneas en el transporte de los pasajeros menores de que trata esta parte, deben sujetarse a lo establecido en la Ley 1098 de 2006 de infancia y adolescencia, principalmente en lo establecido en los artículos 89 numeral 11, de dicha Ley; en lo referente al apoyo de la autoridad policial, de migración y demás autoridades competentes, en lo tocante a la vigilancia permanente del tránsito de niños, niñas y adolescentes en los terminales terrestres, aéreos y marítimos y el artículo 110 en lo referente a los permisos para salir del país.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**3.10.1.9.1.1.** Con el fin de evitar la explotación sexual de niños, niñas y adolescentes, toda empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público adoptará, de conformidad lo previsto en la Ley 679 de 2001, adicionada por la Ley 1336 de 2009, y en la Resolución 04311 de 2010 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, un protocolo de autorregulación o Código de Conducta, documento que debe ser acatado por sus representantes legales, directores, administradores, empleados y contratistas vinculados a la prestación de servicios de transporte aéreo con posterioridad a la vigencia de la presente resolución.

El Código de Conducta antes indicado será incluido en las Políticas Empresariales o en el Código de Ética de la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público, y deberá incorporar al menos, previsiones sobre las siguientes medidas mínimas de autocontrol:

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- a) Abstenerse de ofrecer a pasajeros y público en general, expresa o subrepticamente, planes de turismo o servicios de transporte que de forma alguna incluyan explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.
- b) Abstenerse de suministrar información a pasajeros y público en general, directamente o por interpuesta persona, sobre lugares desde donde se coordinen o practique explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.
- c) Abstenerse de conducir a pasajeros o público en general, directamente o a través de terceros, a establecimientos o sitios donde se practique la explotación sexual de niños, niñas y/o adolescentes.
- d) Abstenerse de conducir, directamente o a través de terceros, niños, niñas o adolescentes a establecimientos o sitios, incluso si se trata de buques fondeados o en altamar con propósitos de explotación sexual.
- e) Abstenerse de facilitar aeronaves en rutas con fines de explotación o de abuso sexual con niños, niñas y adolescentes.
- f) Adoptar las medidas del caso para garantizar que en los contratos con sus proveedores, que se celebren con posterioridad a la vigencia de la presente resolución, esté claramente indicado la exigibilidad de las previsiones contenidas en el Código de Conducta.
- g) Denunciar ante las autoridades competentes los hechos que, en desarrollo del servicio de transporte aéreo, hubiere tenido conocimiento fundamentado, así como la existencia de sitios relacionados con explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.
- h) Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público, en sus procedimientos internos, se asegurarán de cumplir con los procedimientos establecidos para la denuncia ante las autoridades competentes de todos aquellos hechos relacionados con la presunta explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.
- i) Diseñar y divulgar, al interior de la empresa y sus proveedores de bienes o servicios, relacionados con la prestación del servicio de transporte aéreo, las medidas para prevenir toda forma de explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.
- j) Dar a conocer e informar a todo su personal vinculado, la existencia de disposiciones legales sobre prevención de la explotación sexual de niños, niñas y adolescentes y demás medidas que sobre este aspecto adopte la empresa.
- k) Informar a todos sus usuarios o clientes sobre las consecuencias legales en Colombia de la explotación y el abuso sexual de niños, niñas y adolescentes.
- l) Dar a conocer a sus empleados el Código de Conducta para la prevención de la explotación sexual de niños, niñas y adolescentes, a través de los medios o mecanismos de difusión de que disponga la empresa.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

m) Publicar en su página Web el Código de Conducta para la prevención de la explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## 3.10.1.10. Errores en la expedición del tiquete

- (a) En caso de detectar el pasajero errores en la información correspondiente a sus datos personales como nombres y/o apellido(s), contenidos en el tiquete, podrá comunicarlo al transportador o agencia de viajes una vez advertido el error, quien deberá proceder a su corrección inmediata. La corrección que se haga, podrá generar un pago adicional fijo, cuyo monto no podrá ser superior al vigente para la tarifa administrativa aplicable al tiquete, al momento de la corrección.
- (b) La corrección de datos en ningún caso dará lugar a un cambio de pasajero.
- (c) Por fuera del cargo mencionado en el párrafo (a) anterior, el transportador o agencia de viajes, no podrá cobrar ningún otro cargo, tarifa o suma diferente, si la corrección solicitada no implica cambio de vuelo, ni ninguno otro.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

## 3.10.1.11. Cumplimiento de promociones

El transportador debe garantizar el cumplimiento de los planes de viajero frecuente y el de todas las promociones ofrecidas al pasajero, que sean legalmente permitidas.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

### 3.10.1.11.1 Programas de viajero frecuente.

A los efectos de esta norma, se consideran programas de viajero frecuente, los ofrecidos por las aerolíneas como estrategia de mercadeo para estimular la fidelidad de sus clientes, permitiéndoles acumular millas a medida que viajen en los vuelos de dicha aerolínea o mediante el uso de otros servicios previamente definidos, las cuales podrían ser utilizadas en la adquisición de tiquetes para viajes posteriores en las rutas que ellas ofrecen.

En relación con la adquisición de tiquetes aéreos dentro del programa de fidelización o viajero frecuente, y de las promociones que se anuncien sobre estos, las cuales no requieren ser registradas ante la Autoridad Aeronáutica, las aerolíneas deberán informar al pasajero, sobre las condiciones, circunstancia de tiempo, modo y lugar o cualquier otro requisito o condición que se requiera para hacer efectivo el programa de fidelización o viajero frecuente que se está ofreciendo con dicho incentivo.

De igual manera se deben advertir las restricciones que operan para hacer efectivo los ofrecimientos que se hagan en uso de los programas de fidelización y viajeros frecuentes.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

La anterior información deberá suministrarse al viajero frecuente previamente a la adquisición del servicio ofrecido con ocasión del programa de viajero frecuente y fidelización, de manera clara, oportuna, completa, veraz y suficiente y por el medio más eficaz y efectivo.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

## **3.10.1.11.2. Promociones ofrecidas al público.**

La información que se suministre en relación con las promociones ofrecidas al público, debe contener las condiciones, circunstancia de tiempo, modo y lugar o cualquier otro requisito o condición que se requiera para hacer efectivo el ofrecimiento, como también las restricciones aplicables que deba tener en cuenta el pasajero para hacer efectiva la promoción.

La información que se suministre frente a las promociones ofrecidas debe ser real, clara, veraz, suficiente, oportuna y comprensible, en el aviso, página web, volante, o cualquier medio que se utilice para difundir o publicitar la promoción y deberá cumplirse cabalmente con lo anunciado.

Las tarifas promocionales deben ser registradas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, de lo contrario no podrán ser publicadas u ofrecidas al público. El incumplimiento de lo acá previsto, con independencia de las eventuales sanciones que pueda generar, implicará que para la referida tarifa no se habilitará retención alguna de valor del tiquete en caso de desistimiento o retracto del pasajero.

El ofrecimiento de las tarifas promocionales a través de métodos o canales no tradicionales o a distancia, deberá ser expreso y estar acompañado de las condiciones en las que procede el desistimiento o retracto del viaje, en particular, el plazo para comunicarlo a la empresa o aerolínea y la correspondiente deducción de los costos involucrados. En estos casos, la confirmación de la aceptación del pasajero de lo relacionado con valor, ruta y horarios deberá hacerse a través de una doble aceptación (doble click), cuando se trata de plataforma internet o de confirmación expresa previa lectura del resumen de las condiciones de la transacción cuando se trate de ventas realizadas a través de call center. Previo a la segunda aceptación se debe garantizar que al adquirente del tiquete se ha informado acerca del valor total del (los) tiquete (s) elegido (s) incluido tasas e impuestos a que haya lugar, la ruta (lugar de origen y destino), clase, fechas y horas concretas del vuelo, valor total de las deducciones en caso de ejercer las facultades consagradas en el artículo 3.10.1.8, así como las eventuales condiciones para realizar cambio de tiquete.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

## **3.10.1.12. Paquetes todo incluido**

Sin perjuicio de lo establecido en la Ley 1558 de 2012 (Ley de Turismo), cuando se ofrezcan paquetes “todo incluido” el transportador y/o agente de viajes deberá informar claramente al pasajero las condiciones de dicho producto.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

A los efectos de esta norma se entiende por paquetes todo incluido, el producto ofrecido por una aerolínea o agencia de viajes incluyendo además de los tiquetes para el transporte aéreo, porción terrestre, es decir, alojamiento, alimentación, transporte aeropuerto - hotel - aeropuerto, y/o tours, ente otros.

En todo caso, la aerolínea no será responsable por los servicios adicionales al transporte aéreo comprendidos en los “paquetes todo incluido” que no hayan sido organizados directamente por ella.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### 3.10.1.13. Veracidad de la Información

El pasajero debe suministrar a la aerolínea o al agente de viajes u otros intermediarios autorizados, información completa, precisa y veraz sobre sus datos personales. Tales datos incluirán al menos, nombre completo, documento de identidad, dirección postal y electrónica domicilio y teléfono de contacto, en el lugar de adquisición del tiquete o de origen del viaje y el de destino, así como el nombre dirección y teléfono de una persona en cualquier lugar, a quien sea posible contactar en caso de accidente o de cualquier otra contingencia, respecto de la cual y para este efecto se entiende que el pasajero cuenta con la autorización del titular de estos datos.

Así mismo, el pasajero deberá informar a la aerolínea o agente de viajes o intermediarios en caso de tener condición de salud especial, con 72 horas de anticipación al viaje por la vía más efectiva y eficaz, o tan pronto tenga conocimiento de dicha condición, con el fin de que éstos le informen el proceso a seguir para el cabal cumplimiento de itinerario.

Si la información dada por el pasajero fuera errónea, incompleta o inexacta, no será responsabilidad del transportador aéreo, o agente de viajes, la falta de aviso al pasajero sobre los cambios que ocurran en los vuelos e itinerarios, ni por los servicios que se puedan afectar por la falta de tal información.

Los datos de la persona a contactar en caso de accidente o cualquier contingencia, deben ser suministrados por el pasajero al momento de la reserva de que trata el numeral 3.10.1.2. de estos Reglamentos, o a más tardar al momento de la adquisición del pasaje.

Cuando la reserva o venta del pasaje sea efectuada por una Agencia de Viajes o representante, o por otro intermediario, estos deberán transferir tales datos al transportador; en caso contrario, asumirán la responsabilidad de contactar al usuario cuando sea requerido.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

### 3.10.1.14. Confirmación de reservas y pago de anticipos

**3.10.1.14.1.** Para la ejecución del transporte, no será necesario que el pasajero confirme previamente la reserva efectuada, a menos que el transportador lo solicite. No obstante, cuando el pasajero, habiendo adquirido tiquete y reserva para vuelo de ida y vuelta (round trip) o con conexión(es) decida no usar el tiquete para el trayecto de ida, o el previo a la conexión, por haber realizado dicho trayecto

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

en otro vuelo de la misma o de otra empresa, o empleando otro medio de transporte; deberá avisar a la aerolínea, que si volará el trayecto siguiente o el de regreso, si así lo decide, confirmando de ese modo dicho cupo, lo cual deberá hacerse antes de la salida del vuelo correspondiente al primer trayecto, o a más tardar una hora después. De no hacerlo, la aerolínea podrá disponer de la reserva hecha para el trayecto subsiguiente a la conexión y/o el de regreso, según el caso.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**3.10.1.14.2.** Con el fin de minimizar los casos de pasajeros no presentados (no show) y las prácticas de sobreventa, y poder garantizar la seriedad de las reservas, las aerolíneas, directamente o a través de sus agentes, podrán exigir al momento de la reserva, el pago de un anticipo del valor del pasaje, en efectivo o respaldado por una tarjeta de crédito, el cual se imputará a su precio cuando se materialice la compra.

Sin las anteriores condiciones, la aerolínea o su agente podrán abstenerse de efectuar la reserva o cancelarla según corresponda.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### **3.10.1.14.3. Cancelación o cambio de reserva.**

Cuando la reserva no se vaya a utilizar, el pasajero deberá cancelarla con antelación no inferior a veinticuatro (24) horas al vuelo, a menos que se trate de regreso el mismo día. Cualquier cambio pretendido en su reserva, deberá solicitarlo con la misma antelación siempre que no se trate de tarifas que tengan restricciones y deberes especiales de confirmación, asumiendo eventuales sobrecostos según las condiciones de la tarifa y las disponibilidades del cupo.

### **3.10.1.15. Información sobre requerimientos especiales del pasajero**

En caso de necesitar el pasajero alguna condición o dispositivo especial para el vuelo, tales como oxígeno de uso médico o silla de ruedas, deberá hacerse el requerimiento al momento de solicitar la reserva, o con no menos de la veinticuatro (24) horas de antelación al vuelo, para que dichos elementos le sean reservados, si la aerolínea dispone de ese servicio. En todo caso, el transportador deberá contar con el equipamiento y la logística apropiada para el embarque, desembarque y movilización segura de este tipo de pasajeros, evitando todo procediendo que de forma alguna pueda ponerlo en riesgo, causarle dolor, o agravar su condición.

Si el pasajero llevase consigo alguna mascota, deberá igualmente, al momento de la reserva o con al menos veinticuatro (24) de antelación al vuelo, informarlo indicando si requerirá un guacal para su transporte, a fin de que le sea reservado.

Así mismo, el pasajero deberá informar si llevará consigo algún elemento de difícil manejo o que sea objeto de algún tipo de restricción, o que implique el empleo de dispositivos o procedimientos especiales para su transporte, para que igualmente le sean reservados si la aerolínea dispone de dicho servicio.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## **3.10.1.16. Plazos para adquisición de tiquete**

Sí al momento de efectuar la reserva se le informa al pasajero que debe adquirir y pagar los tiquetes antes de una fecha determinada, en relación con ciertas tarifas, éste deberá hacerlo y acreditar el pago a más tardar en dicha fecha, acatando las condiciones aprobadas al transportador para la misma. En caso contrario la reserva podrá ser cancelada sin necesidad de aviso.

En caso de que el precio ofrecido sufra alguna modificación, el pasajero tendrá derecho a recibir de la aerolínea la explicación de los motivos que lo originaron.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

## **3.10.1.17. Pago del precio**

Al momento de la adquisición del tiquete, el pasajero está obligado a pagar su precio conforme a la tarifa vigente en la forma acordada (efectivo, crédito, tarjeta de crédito, cheque, etc.).

### **3.10.1.17.1. Excedentes**

El pasajero deberá pagar el excedente, en caso de que decida viajar haciendo uso de un cupo bajo una tarifa superior a la acordada previamente o por fuera de los términos pactados en las tarifas promocionales. Del mismo modo se le reembolsará el excedente en caso de viajar en una categoría o clase inferior a la adquirida.

## **3.10. 2. EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE**

### **DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTADOR**

#### **3.10.2.1. Expedición de pasabordo**

Tan pronto el pasajero se presente al mostrador (counter) y, verificada la existencia de la reserva o cupo para el respectivo vuelo y el cumplimiento de los demás requisitos exigibles para el viaje (pasaporte, visados, autorización de ingreso cuando sea aplicable, etc.), se le deberá expedir el correspondiente pasabordo o autorización para embarcar, informándole la hora prevista de salida, muelle o sala y condiciones para el embarque. Simultáneamente se le entregarán al pasajero los correspondientes talones, en relación con el equipaje que afore o registre para su transporte en bodega, como constancia de su entrega a la aerolínea.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

#### **3.10.2.2. Aviso para el embarque**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Una vez en la sala de embarque, al pasajero se le debe informar el momento en que ha de pasar a bordo de la aeronave, con las instrucciones pertinentes al respecto. En caso de no existir puentes de abordaje en el respectivo aeropuerto, el pasajero deberá ser conducido hasta la aeronave, guiado por un representante del transportador o mediante el empleo de vehículos destinados al efecto, de conformidad con las disposiciones aplicables sobre operaciones y seguridad aeroportuaria.

### **3.10.2.2.1. Pasajeros en conexión en una misma aerolínea.**

Si al momento de disponer el embarque para el trayecto inicial de un pasajero con conexión en una misma aerolínea, existiere cualquier tipo de demora o fuere previsible que en condiciones normales de vuelo éste no llegará con suficiente antelación al punto de conexión, la aerolínea deberá informarle tal circunstancia, brindándole la opción de desistir del viaje, sin que haya lugar a penalidad alguna.

### **3.10.2.3. Admisión del pasajero**

El pasajero deberá ser admitido para su embarque y posterior transporte, previa presentación del tiquete y/o pasabordo, a no ser que el transportador tenga justificación legal para negarse a prestarle el servicio. En ningún caso podrán existir consideraciones que impliquen discriminación de tipo racial, político, religioso, de género, o de cualquier otra índole, en relación con la admisión del pasajero.

El transportador deberá verificar la identidad de quien embarca, de acuerdo con la documentación que presente el pasajero; así como su destino y correspondencia del vuelo al momento del embarque.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### **3.10.2.4. Facilitación del embarque/desembarque.**

El transportador deberá disponer de los recursos técnicos, humanos y logísticos pertinentes, para facilitar los trámites de presentación y embarque o desembarque del pasajero y su equipaje, en condiciones razonables de comodidad, siempre y cuando el pasajero se presente a tiempo y cumpla las instrucciones pertinentes.

### **3.10.2.5. Transporte del pasajero**

El pasajero será transportado conforme a lo contratado, de acuerdo con la tarifa, itinerario, frecuencia y horario pactados, siempre que cumpla con los deberes y obligaciones contenidos en el presente reglamento.

### **3.10.2.6. Tratamiento al pasajero**

Durante todo momento el pasajero deberá ser tratado por el transportador o sus representantes y empleados, con dignidad y respeto.

### **3.10.2.7. Información sobre cambios o demoras**

El transportador suministrará al pasajero información suficiente, veraz, clara y oportuna sobre demoras en los vuelos, cancelación y desvío de los mismos. Durante el vuelo, al pasajero se le

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

suministrará la información que requiera relativa al viaje, en cuanto esté al alcance de la tripulación y no entorpezca sus labores.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### 3.10.2.8. Anuncios sobre seguridad

Al pasajero se le suministrará antes y durante el vuelo la información necesaria para su seguridad (sobre uso de equipo de emergencia, evacuación, etc.) mediante demostraciones físicas, anuncios, medios audiovisuales e impresos. Así mismo se le proporcionará una permanencia con máximas condiciones de seguridad durante el vuelo, de conformidad con los estándares y normas de aviación civil, aplicables al respecto. Las obligaciones del transportador en relación con la seguridad del pasajero se inician desde el momento en que éste se dirige a la aeronave, abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto, hasta que acceda a sitios similares una vez concluido el vuelo, de conformidad con el artículo 1880 del Código de Comercio.

### 3.10.2.9. Pasajeros especiales

Los pasajeros con alguna limitación y los adultos mayores, que requieran asistencia especial, así como los niños menores de cinco (5) años y las mujeres embarazadas, junto con sus acompañantes (en caso de ser necesario), tendrán prelación para el embarque.

La aerolínea deberá brindar a estos pasajeros la asistencia necesaria para su ubicación en la aeronave y en lo posible asignarles el asiento más cómodo en su clase.

En el caso de enfermos graves que requieran viajar con un médico, la aerolínea deberá asignar cupo y embarcar prioritariamente tanto al enfermo como al médico acompañante.

Para el transporte de enfermos, la aerolínea, el pasajero y las dependencias de Sanidad Portuaria de los aeropuertos deberán cumplir lo dispuesto en el Capítulo VIII del Manual de Operaciones Aeroportuarias.

El transportador deberá contar con el equipamiento y la logística apropiada para el embarque, desembarque y movilización segura de este tipo de pasajeros, evitando todo procedimiento que de forma alguna pueda ponerlos en riesgo, causarle dolor, o agravar su condición.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

#### 3.10.2.9.1. Cuidados para pasajeros enfermos, dementes o menores

En aplicación del artículo 1005 del Código de Comercio, cuando el transportador a sabiendas, admita a bordo pasajeros enfermos, dementes o menores de edad, deberá prestarles dentro de sus posibilidades, los cuidados ordinarios que exija su estado o condición. Así mismo prestará auxilio y los cuidados que estén a su alcance en relación con pasajeros que súbitamente sufran lesiones o presenten alguna enfermedad durante el vuelo.

Para el transporte de tales pasajeros, la aerolíneas deberá exigir un certificado suscrito por un médico expedido con una antelación no superior a doce (12) horas al vuelo, conforme lo exige el capítulo VIII



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

del Manual de Operaciones Aeroportuarias, con indicación de su respectivo registro profesional, en donde consten las condiciones de salud del pasajero y su aptitud para el viaje. Del mismo modo y dependiendo de las condiciones del pasajero, se podrá exigir que un médico o cualquier otra persona idónea para el caso, lo asista a su costa durante el viaje, a menos que el médico certifique que no es necesario.

Conforme a las condiciones señaladas anteriormente, la aerolínea podrá cobrar cargos adicionales en caso de requerirse la asignación de personal para la atención del pasajero o cualquier cuidado que implique costos para ella.

### **3.10.2.9.2. Cláusulas de exoneración**

Las declaraciones que contengan cláusulas de exoneración de responsabilidad del transportador en relación con los hechos de que trata el numeral anterior, no producirán efectos, de acuerdo con la ley. Sin embargo, nada impide que se suscriba una declaración en la cual conste la enfermedad o lesión que padece el pasajero, los cuidados que requiere durante el vuelo, en cuanto estén al alcance del transportador así como los riesgos específicos que para él implicaría el vuelo, a efectos de demostrar la preexistencia de tales circunstancias en aplicación del numeral siguiente y poder adoptar las medidas preventivas pertinentes.

### **3.10.2.10. Exoneración del transportador**

En aplicación de los artículos 1003 y 1880 del Código de Comercio, el transportador no será responsable de daños sufridos por los pasajeros, cuando estos ocurran por obra exclusiva de terceras personas, cuando ocurran por culpa exclusiva del pasajero, por lesiones orgánicas o enfermedad anterior al vuelo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables a dicho transportador y a condición de que acredite igualmente que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas. Lo anterior, sin perjuicio de las disposiciones aplicables en virtud de convenios internacionales vigentes para Colombia.

**3.10.2.11.** A los pasajeros de que tratan los numerales 3.10.2.9 y 3.10.2.9.1. anteriores, no se les podrá negar el servicio de transporte a menos que sea evidente que bajo las condiciones normales del vuelo, su estado de salud pueda agravarse; que en la aeronave no se disponga de los recursos necesarios para trasladarlo con seguridad; y que las condiciones de dicho pasajero impliquen riesgos o perjuicios para los demás.

### **3.10.2.12. Mujeres en estado de embarazo**

En el caso de mujeres en estado de embarazo, no deberán viajar por vía aérea si el período de gestación supera las treinta (30) semanas, a menos que el viaje sea estrictamente necesario. En todo caso, tales pasajeras deberán suscribir y presentar al transportador un documento avalado con una certificación médica acerca de su aptitud para el viaje, descargando la responsabilidad de la compañía ante cualquier eventualidad que surja de su estado durante el vuelo.

La certificación médica antes indicada deberá tener en cuenta el trayecto y tiempo de duración del vuelo y ser expedida dentro de los diez (10) días, antes del vuelo.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 01458 del 18 de Junio de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.553 del 24 de Junio de 2015.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 3.10.2.13. Incumplimientos y compensaciones

En todos los casos de incumplimiento por parte del transportador deberá informar inmediatamente al pasajero sobre las políticas previstas por la compañía para la correspondiente compensación, sin perjuicio de las normas prevista en este reglamento.

### 3.10.2.13.1. Cancelación, interrupción o demora

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 1882 del Código de Comercio, cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o por razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete. El pasajero podrá en tales casos, exigir la devolución inmediata del precio total sin que haya lugar a penalidad alguna.

Si una vez comenzado el viaje este se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador quedará obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio mas rápido posible hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido.

También sufragará el transportador los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de cualquier interrupción.

### 3.10.2.13.2. Compensaciones al pasajero

En los casos de cancelaciones, interrupciones o demoras en que no haya tenido lugar el reembolso, conforme a lo previsto en el numeral anterior, o ante cualquier otro evento que sea imputable al transportador, así como en los eventos de sobreventa de cupos, éste compensará al pasajero conforme a lo siguiente:

- (a) **Demoras.** Cuando haya demora en la iniciación del vuelo (inicio del rodaje inmediatamente precedente al despegue) y no se cumpla con el horario programado del vuelo, autorizado por la UAEAC, se observará lo siguiente:
  - (1) Cuando la demora sea mayor de una (1) hora e inferior a tres (3), se suministrará al pasajero un refrigerio y una comunicación telefónica que no exceda de tres (3) minutos o por el medio más ágil disponible al lugar de destino, o al de origen en caso de conexiones, a requerimiento del pasajero. No obstante, cuando la causa de la demora haya sido superada y sea previsible la pronta salida del vuelo, (dentro de los quince (15) minutos siguientes), el transportador podrá abstenerse de suministrar esta compensación, si al hacerlo se diera una mayor demora.
  - (2) Cuando la demora sea superior a tres (3) horas e inferior a cinco (5), además de lo anterior, se deberá proporcionar al pasajero alimentos (desayuno, almuerzo o cena, según la hora).
  - (3) Cuando la demora sea superior a cinco (5) horas, además de lo anterior, el transportador deberá compensar al pasajero conforme a lo establecido en el literal (f) de este numeral. Sin embargo, cuando esta demora sobrepase de las 10: 00 PM (hora local), la aerolínea deberá

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

proporcionarle, además, hospedaje (si no se encuentra en su lugar de residencia) y gastos de traslado entre el aeropuerto y el lugar de hospedaje y viceversa, a menos que el pasajero acepte voluntariamente prolongar la espera cuando sea previsible que el vuelo se va a efectuar dentro de un plazo razonable.

- (b) **Interrupción del transporte.** En los casos de interrupción del transporte, conforme a lo previsto en el numeral anterior, si el pasajero no opta por la devolución de la parte proporcional del precio correspondiente al tramo no cubierto, se le compensará la demora sufrida hasta la reanudación del viaje, conforme a lo indicado en el literal (a) precedente.
- (c) **Cancelación.** En los casos que la aerolínea decida cancelar el vuelo, teniendo el pasajero reserva confirmada, sin que se hubiese reintegrado el precio del pasaje conforme lo establece el numeral 3.10.2.13.1, se le sufragarán al pasajero los gastos de hospedaje (si no se encuentra en su lugar de residencia) y gastos de traslado entre el aeropuerto y el lugar de hospedaje y viceversa. Además, si se presenta demora antes de la cancelación del vuelo, el pasajero recibirá las compensaciones previstas en el literal a) según corresponda.

En los casos en que la cancelación no obedezca a fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten la seguridad, además de la devolución del precio pagado por el trayecto correspondiente al vuelo cancelado, se pagará al pasajero una compensación adicional en la forma prevista en el literal (f).

Si debido a la cancelación u otra circunstancia, el pasajero fuera transferido a otro vuelo de la misma o de otra aerolínea, se le compensará conforme corresponda al tiempo de espera hasta que salga ese otro vuelo. Si el mismo saliera antes de seis (6) horas, contadas desde la hora prevista para la salida del vuelo original, no habrá lugar a la compensación adicional de que trata el literal (f).

- (d) **Sobreventa.** Si el embarque es denegado por sobreventa o por cualquier otro motivo imputable a la aerolínea, teniendo el pasajero reserva hecha y habiéndose presentado oportunamente en el aeropuerto, el transportador deberá proporcionar el viaje del pasajero a su destino final en el siguiente vuelo disponible de la propia aerolínea, en la misma fecha y en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportador deberá hacer las gestiones necesarias, por su cuenta, para embarcar al pasajero en otra aerolínea, a la mayor brevedad posible.
- (e) **Anticipación del vuelo.** Cuando la aerolínea anticipe el vuelo en más de una hora, sin avisar al pasajero, o cuando habiéndole avisado le resulte imposible viajar en el nuevo horario impuesto, se le deberá proporcionar el viaje a su destino final en el siguiente vuelo que le resulte conveniente de la propia aerolínea, en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportador deberá hacer las gestiones necesarias, por su cuenta, para embarcar al pasajero en otra aerolínea, a la mayor brevedad posible. En estos casos el pasajero no pagará ningún excedente si el nuevo cupo correspondiera a una tarifa superior; de no aceptar el pasajero ninguna de estas alternativas, podrá exigir la devolución del precio pagado por el trayecto o trayectos, sin penalización alguna.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (f) **Compensación adicional.** La aerolínea deberá compensar al pasajero con una suma adicional, equivalente mínimo al treinta por ciento (30%) del valor del trayecto pagadera en dinero efectivo, a menos que el pasajero acepte expresamente otra forma, como tiquetes en las rutas de la aerolínea, bonos para adquisición de tiquetes, reconocimiento de millas, etc., en los siguientes casos:
- (1) Sobreventa, cuando no medie acuerdo directo con el pasajero, en el que éste acepte voluntariamente no viajar en el vuelo previsto.
  - (2) Demora superior a cinco (5) horas, por causas imputables al transportador.
  - (3) Cancelación del vuelo por causa imputable al transportador.

Para efectos de determinar el valor de la compensación por un solo trayecto, se multiplicará el precio total pagado del tiquete por la relación entre la distancia de dicho trayecto sobre la distancia total.

- (g) **Tránsitos y Conexiones.** Las compensaciones anteriores serán igualmente aplicables en lo pertinente a los pasajeros en tránsito o conexión, en la misma aerolínea o bajo acuerdos de cooperación inter empresas, cuando no puedan continuar su viaje.

En estos casos la aerolínea o aerolíneas verificarán que el pasajero sea efectivamente embarcado en el vuelo correspondiente a su siguiente trayecto y asumirán las demoras que le sean imputables, más allá de los tiempos de tránsito o conexión pactados con el pasajero.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 00415 del 31 de Enero de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.057 del 07 de Febrero de 2014.

### 3.10.2.13.3. [Reservado]

**Nota:** Numeral Reservado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### 3.10.2.13.4. [Reservado]

**Nota:** Numeral Reservado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### 3.10.2.14. Reembolsos

Por fuera de los casos anteriormente previstos, el pasajero podrá exigir el reembolso del precio del pasaje, por las siguientes razones:

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

#### 3.10.2.14.1. Por desistimiento del pasajero

En los casos de desistimiento del viaje por parte del pasajero, este tiene derecho al reembolso del valor pagado del tiquete, sin perjuicio de los porcentajes de reducción aplicables a favor de la aerolínea, conforme a los reglamentos de la empresa, aprobados por la Autoridad Aeronáutica (siempre que se trate de tarifas reembolsables), conforme a lo previsto en 3.10.1.8.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Cuando el desistimiento del pasajero se produzca como consecuencia de cualquier variación imputable a la aerolínea en la hora del vuelo, o de sus condiciones a tal punto que bajo las nuevas circunstancias, él estime que ya no le resulte útil o conveniente, no **Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

habrá lugar a ninguna penalidad o porcentaje de reducción para el reembolso.

## **3.10.2.14.2. Por pérdida del tiquete**

En caso que el pasajero alegue pérdida o destrucción total del tiquete, éste tiene derecho a la expedición de uno nuevo o al reembolso de su valor, presentando la correspondiente denuncia y una vez se determine que dicho tiquete extraviado o destruido no puede ser utilizado por ninguna otra persona, o que haya expirado su término de vigencia.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## **3.10.2.14.3. Por incumplimiento del pasajero**

También habrá lugar al reembolso del valor del tiquete o de la parte proporcional al tramo o trayecto no cubierto, cuando por incumplimiento de sus obligaciones, conductas indebidas, o actos de perturbación por parte del pasajero, descritos en el numeral 3.10.2.25.1., el transportador se vea en la necesidad de abstenerse de transportarlo o interrumpir el transporte. En estos casos el transportador podrá retener el porcentaje de reducción de que trata el numeral 3.10.1.8., así como los valores correspondientes a los costos o demoras en que incurra con ocasión de tales conductas.

## **3.10.2.14.4. Tipo de moneda**

Todo reembolso que se efectúe en Colombia, deberá pagarse en pesos colombianos. Cuando se trate de tiquetes internacionales valorados en dólares, se aplicará la tasa de cambio vigente de acuerdo con la Ley, al momento de la compra.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## **3.10.2.14.5. Inmediatez del reembolso**

En cumplimiento del artículo 1882 del Código de Comercio, todo reembolso deberá hacerse efectivo tan pronto se reciba la solicitud del pasajero luego de ocurrida la cancelación, retraso, interrupción, desistimiento o circunstancia que dé lugar a él.

A los fines de este numeral, se considerará que el reembolso ha sido inmediato, en el caso de pagos hechos de contado, en dinero efectivo, si el mismo se produce dentro de las seis (6) horas hábiles siguientes a la solicitud. En el caso de pagos hechos mediante tarjeta de crédito, u otros medios de pago diferidos, o medios electrónicos, si dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la solicitud, se produce la orden a la entidad financiera u otro intermediario, según corresponda, para que proceda a hacer efectiva la devolución.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Si se presentasen circunstancias que impidieran el reembolso, en los términos indicados, estas deberán informarse al pasajero, indicándole la fecha en que este tendrá lugar, el cual en todo caso deberá hacerse dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al vencimiento del término correspondiente.

En cualquier caso, la aerolínea podrá hacer las averiguaciones que estime conducentes a establecer la pertinencia del reembolso y en caso de no serlo, así lo informará al pasajero dentro del término correspondiente, lo cual no impide que éste adelante las acciones judiciales o administrativas que considere necesarias.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### **3.10.2.15. Suministro de alimentos y bebidas**

Cuando se suministren alimentos y bebidas a bordo de la aeronave ello no constituye un deber para el transportador, pero este será responsable por los daños a la salud derivados directamente de su mal estado de conservación o condiciones higiénicas, cuando sean consumidos a bordo.

### **3.10.2.16. Obligación de resultado para el transportador**

Como resultado del contrato de transporte, en aplicación del Artículo 982 del Código de Comercio, el transportador deberá conducir al pasajero por vía aérea, sano y salvo a su lugar de destino, a la hora convenida conforme a los horarios itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos aeronáuticos, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa, sin perjuicio de lo establecido en los numerales 3.10.2.10 y 3.10.2.11 del presente reglamento.

Las estipulaciones del transportador, en el sentido que *“hará su mejor esfuerzo”* para transportar al pasajero u otras similares, tendientes a exonerar o disminuir su obligación y las responsabilidades de ella derivadas, contravienen lo previsto en el párrafo anterior y la disposición legal citada.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### **3.10.2.17. Daños al pasajero**

En caso de daños, muerte o lesiones del pasajero sufridas a bordo o durante la ejecución del transporte, a partir de las operaciones de embarque y hasta que concluya el desembarque, éste o sus causahabientes, tienen derecho a ser indemnizados conforme a lo dispuesto en los artículos 1880 y 1881 del Código de Comercio, para transporte aéreo nacional y conforme a los Convenios de Varsovia/29, La Haya/55, Guadalajara/61, Guatemala/71 y Protocolos de Montreal/75, o del Convenio de Montreal/99 y la Decisión 619 de la Comunidad Andina, aprobados por Colombia, o normas que en el futuro los sustituyan, para el transporte internacional, según resulten aplicables.

Lo anterior no impide que el pasajero por su cuenta, adquiera seguros de vida o de viaje.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 3.10.2.17.1. Localización y asistencia a familiares de víctimas de accidentes

En caso de accidente o incidente, o que de cualquier otra manera se produzca la muerte o lesiones al pasajero durante la ejecución del transporte, el transportador contactará a la persona referenciada por el pasajero al momento de efectuar la reserva o en ocasión posterior, y le proporcionará la información y apoyo pertinente a dicha persona, o a falta de ésta, a otra que acredite parentesco.

## 3.10.2.18. Instancias de reclamación.

Frente a cualquier evento de incumplimiento o inconformidad con el servicio recibido, el pasajero podrá acudir a las siguientes instancias:

- (a) Formular su petición, queja o reclamo ante la aerolínea o el agente intermediario, para que éste proceda al arreglo directo mediante compensaciones o indemnizaciones en desarrollo de una conciliación o transacción. Dicha petición, queja o reclamo puede ser presentada a través de los diferentes canales dispuestos para tal fin, por escrito o de manera verbal, casos en los cuales el receptor de la petición, queja o reclamo asignará un número de radicado o código de asignación y se lo informará máximo dentro de los 5 días siguientes a su presentación al peticionario, como también le comunicará el tiempo máximo de respuesta de su petición, queja o reclamo.
- (b) Formular una queja ante la Autoridad Aeronáutica para que esta proceda a adelantar la investigación o actuación administrativa correspondiente, si no se hubiese compensado adecuadamente a dicho pasajero de conformidad con lo establecido en el RAC 13.
- (c) Acudir a la vía judicial en demanda de las indemnizaciones pertinentes.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

## 3.10.2.19. Listas de espera

El transportador podrá someter a listas de espera a los pasajeros que se presenten, sin tener una reserva para el respectivo vuelo, en el evento de no contar con cupos disponibles, para que estos puedan ocupar los asientos de pasajeros que no se presenten. Los turnos de estas listas serán asignados en estricto orden de presentación personal de los pasajeros, asignándoles un número y serán rigurosamente respetados. La inclusión en una lista de espera no da derecho al embarque si éste no fuera posible.

Los funcionarios del Grupo de Atención al usuario de la UAEAC, podrán acudir a los counters o puntos de atención de las aerolíneas en los aeropuertos, para examinar la información real sobre tiquetes y reservas, y que se les facilite visualizar la información contenida en la terminal computarizada donde se atiende el vuelo, con el objeto de detectar posibles situaciones de sobreventa u otras que afecten indebidamente los derechos de los usuarios.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## DEBERES DEL PASAJERO Y DERECHOS DEL TRANSPORTADOR

### 3.10.2.20. Presentación del pasajero

El pasajero deberá presentarse en el aeropuerto de salida y realizar su chequeo dentro del tiempo indicado por la agencia de viajes o por la aerolínea al momento de adquirir su tiquete o reserva. A falta de tal indicación, deberá hacerlo por lo menos con una (1) hora de antelación a la salida de los vuelos nacionales y de dos (2) horas a la salida de vuelos internacionales; tiempos que se entenderán duplicados durante períodos de alta temporada.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 29 de Septiembre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

**3.10.2.20.1.** Cuando el pasajero no se presente al vuelo con la debida antelación a su salida, el transportador podrá disponer de su cupo. No obstante, sí al momento de presentarse hubiese asientos disponibles y el vuelo no hubiera sido cerrado, podrá ser admitido.

**3.10.2.20.2.** Si el pasajero no se presenta o se presenta extemporáneamente y no logra viajar, se le podrá asignar cupo y reserva en otro vuelo, caso en el cual el transportador le podrá imponer una penalidad que no exceda del diez por ciento (10 %) del valor pagado por el trayecto, exigible como condición previa al embarque.

### 3.10.2.21. Identificación del pasajero

El pasajero deberá identificarse y presentar sus documentos de viaje (tiquete, pasaporte, etc.) cuando se lo solicite el transportador o las autoridades de migración, policiales o aduaneras en los aeropuertos. Si el pasajero no presenta los documentos de identificación exigidos, la aerolínea podrá rehusarse a su embarque.

Para el transporte de menores de edad, sus padres o representantes deberán presentar una copia del registro civil o documento equivalente para su identificación.

### 3.10.2.22. Sala de embarque

En los aeropuertos en que existan salas de embarque, el pasajero deberá acatar la instrucción del transportador de ingresar a esta en el tiempo indicado, una vez se haya producido el chequeo y le sea asignado el respectivo pasabordo; y procederá al embarque cuando se le indique.

### 3.10.2.23. Requisitos y procedimientos de control

El pasajero está obligado a acatar las normas sobre seguridad y operación aeroportuaria vigentes y a someterse a las requisas y demás procedimientos de control y medidas de seguridad dispuestos por la autoridad aeroportuaria o la aerolínea respectiva durante el embarque, el vuelo y el desembarque. En caso de pedirse identificar el equipaje antes del embarque, ni el pasajero ni su equipaje podrá embarcar si tal procedimiento no se agota.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## **3.10.2.23.1. Requisa de objetos valiosos**

El pasajero deberá someterse a las requisas dispuestas en los aeropuertos antes y durante el embarque. No obstante, en caso de portar objetos valiosos debidamente declarados o de padecer alguna limitación, podrá exigir que dicha requisa se efectúe en privado.

## **3.10.2.24. Asignación de sillas**

El pasajero deberá ocupar la silla que le sea asignada al momento del chequeo, a menos que por justificado requerimiento de la tripulación se le solicite ocupar otra, o que la misma se lo autorice.

### **3.10.2.24.1. Asignación a pasajeros especiales**

Los pasajeros menores de edad, enfermos o que tengan alguna limitación, así como aquellos que por cualquier motivo requieran de la asistencia de otra persona, no deberán ocupar asientos contiguos a las puertas de acceso o salidas de emergencia de la aeronave, a fin de facilitar una eventual evacuación. En el caso de usar muletas, sillas de ruedas o cualquier otro dispositivo, estos deberán ubicarse de modo que no obstruyan la circulación dentro de la aeronave o impidan la evacuación en una situación de emergencia.

### **3.10.2.25. Comportamiento del pasajero**

Es obligación del pasajero acatar las instrucciones del transportador y de sus tripulantes, relativas a la seguridad o al comportamiento durante el vuelo, impartidas desde las operaciones de embarque, así como durante el carreteo, despegue, vuelo, aterrizaje y desembarque. De acuerdo con la Ley, el comandante es la máxima autoridad a bordo de la aeronave, por lo que los demás tripulantes y todos los pasajeros durante el viaje, estarán sometidos a su autoridad.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### **3.10.2.25.1. Actos indebidos o contra la seguridad**

El pasajero deberá abstenerse de todo acto que pueda atentar contra la seguridad del vuelo, contra su propia seguridad o la de las demás personas o cosas a bordo, así como de cualquier conducta que atente contra el buen orden, la moral o la disciplina a bordo o en los aeropuertos; o que de cualquier modo implique molestias a los demás pasajeros.

Particularmente los pasajeros deberán abstenerse de:

- a. Desabrochar su cinturón de seguridad, levantarse de su asiento o permanecer de pie al interior de la aeronave mientras esta se encuentre en movimiento, en tierra o en vuelo, contrariando las instrucciones de la tripulación.
- b. Operar durante el vuelo o sus fases preparativas, teléfonos celulares o satelitales, radios transmisores o receptores portátiles computadores, y demás equipos electrónicos que puedan interferir con los sistemas de vuelo, comunicaciones o navegación de la aeronave, contrariando las instrucciones de la tripulación.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- c. Sustraer, o hacer mal uso de los chalecos salvavidas y demás equipos de emergencia u otros elementos existentes a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, o manipularlos innecesariamente.
- d. Abrir o manipular innecesariamente cualquier salida de emergencia en las aeronaves o aeropuertos.
- e. Obstruir el acceso a las salidas normales o de emergencia de la aeronave o la circulación de personas al interior de la misma, mediante la colocación inapropiada de equipajes de mano u otros objetos, o entorpecer indebidamente los procedimientos de evacuación.
- f. Obstruir las alarmas y sistemas de detección de incendio u otras contingencias instaladas en la aeronave.
- g. Fumar en cualquier parte de la aeronave durante operaciones nacionales, o en áreas no autorizadas de la aeronave durante aquellas operaciones internacionales, en las que sea permitido hacerlo.
- h. Asumir actitudes o expresar comentarios que puedan generar pánico entre los demás pasajeros.
- i. Agredir física o verbalmente a cualquiera de los pasajeros o tripulantes de la aeronave o personal de tierra al servicio de la misma, o a representantes de la autoridad aeronáutica.
- j. Causar indebidamente, molestias o cualquier tipo de perturbación a otros pasajeros.
- k. Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, armas, o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma.
- l. Llevar consigo, o en el equipaje de mano o facturado, cualquier elemento clasificado como mercancía peligrosa, o elementos o sustancias prohibidas, en violación de las normas de seguridad aplicables.
- m. Asumir conductas o ejecutar actos obscenos a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos.
- n. Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por el transportador, sin su autorización.
- ñ. Embarcar o permanecer a bordo de la aeronave en avanzado o evidente estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de sustancias psicoactivas, drogas prohibidas, o ingresar a ella tales drogas.
- o. Ingresar a la aeronave o permanecer en ellas sin autorización de la aerolínea, o de la tripulación, o negarse a desembarcar cuando se le haya dado instrucciones en tal sentido.
- p. Moverse masiva o tumultuariamente al interior de la aeronave, de modo que pueda verse afectado su centro de gravedad, salvo caso de emergencia que lo ameriten.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- q. Obstruir o impedir por cualquier medio la movilización, remolque o rodaje de la aeronave en que viaja o ha de viajar, o de cualquiera otra.
- r. Desacatar las instrucciones de la tripulación, fomentar desorden o incitar a otros a que lo hagan.
- s. Llevar animales vivos o mascotas en la cabina de pasajeros en los casos en que no sea permitido, contrariando las normas vigentes al respecto, o las instrucciones de la tripulación.
- t. Llevar consigo o en el equipaje de mano o registrado, objetos valiosos, dinero en efectivo, divisas, piedras o metales preciosos, cuyo valor exceda los cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin declararlos al transportador (sin perjuicio de la declaración que deba hacerse a la autoridad aduanera u otras que sean competentes) o en cantidades tales que, declaradas o no, puedan en manera alguna, poner en peligro la seguridad del vuelo o de las personas a bordo o en los aeropuertos.
- u. Ejecutar cualquier acto que innecesariamente, imponga demoras a la salida del vuelo u obligue a su interrupción o desvío.
- v. Cualquier otro acto o hecho que se considere como indebido por parte de la aerolínea o de la autoridad aeronáutica y que se encuentre definido en las condiciones generales del contrato de transporte o en las normas aeronáuticas, penales o policivas, o que atente contra la seguridad, el orden o la disciplina a bordo.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### **3.10.2.25.2. Incumplimiento del pasajero**

Cuando un pasajero incumpla una cualquiera de las anteriores obligaciones o asuma a bordo de la aeronave, o en el aeropuerto, conductas perturbadoras o ejecute actos que afecten la seguridad del vuelo, el buen orden, o la disciplina, la aerolínea podrá considerar terminado el contrato del transporte y, dependiendo de las circunstancias, abstenerse de transportarlo en dicho vuelo; o interrumpir el transporte que hubiera iniciado.

En tales casos el transportador podrá reclamar o retener del pasajero los valores correspondientes a los costos o demoras en que incurra con ocasión de tales conductas, quedando el reembolso del valor del tiquete sometido a las reducciones de que trata el numeral 3.10.2.14.3.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### **3.10.2.26. Pasajeros en condiciones jurídicas especiales**

Para el transporte de un pasajero bajo condiciones jurídicas especiales, que viaje a órdenes de cualquier autoridad judicial, administrativa, policiva, o encontrándose privado de la libertad por estar sindicado de algún delito, deberán observarse estrictamente las especiales medidas de seguridad previstas en el Plan Nacional de Seguridad Aeroportuaria, o circulares expedidas por la Autoridad Aeronáutica al efecto, y las adicionales que la aerolínea requiera con fundamento en la especial

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

condición del mismo. La persona o funcionario responsable de la custodia de dicho pasajero deberá, al ingresar al aeropuerto de origen, contactar a las autoridades de policía, a las de seguridad aeroportuaria y a la propia aerolínea, reportando a dicho pasajero a efectos de que se adopten las medidas pertinentes. En caso de inobservancia de las medidas en cuestión, la aerolínea rechazará al pasajero.

## 3.10.3. EQUIPAJES

### DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTADOR

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

#### 3.10.3.1. Tipo de equipaje

El pasajero tiene derecho a transportar consigo y en el mismo vuelo la cantidad de equipaje que le indique el transportador de acuerdo con la capacidad de la aeronave y en todo caso, dentro de los cupos previstos en las normas aplicables.

A falta de otra estipulación aprobada a la aerolínea, la cantidad de equipaje se limitará para vuelos nacionales a 20 Kilos en clase económica y a 30 en clase ejecutiva. Para vuelos internacionales el límite será de 40 Kilos. En aeronaves de menor capacidad estos cupos podrán ser reducidos.

El equipaje puede ser transportado como equipaje de mano en la cabina de pasajeros, cuando por su peso, características y tamaño sea factible; o como equipaje facturado o registrado en las bodegas de la aeronave. El transporte del equipaje, dentro del peso permitido, va incluido en el precio del pasaje.

Se entiende como equipaje de mano u objetos de mano, aquellos elementos requeridos por el pasajero que no sean prohibidos o peligrosos y cuyo peso y volumen permita su transporte en los portaequipajes ubicados arriba de los asientos o debajo de estos. Su peso no afectará el peso máximo admisible del equipaje de cada pasajero.

#### 3.10.3.2. Talón de equipaje

El transportador deberá entregar al pasajero como constancia de recibo del equipaje registrado para bodega, un talón o talones que permitan determinar el número de bultos o piezas, su peso y destino. Dichos documentos se anexarán al tiquete y al bulto a que corresponda. La entrega del equipaje se hará contra presentación del talón. La falta de tal presentación da derecho al transportador a verificar la identidad del reclamante pudiendo diferir la entrega hasta cuando ello se verifique. Para estos casos, el pasajero deberá marcar adecuadamente su equipaje con su nombre, país, ciudad y número de teléfono.

#### 3.10.3.3. Condiciones para el transporte de equipaje

El contrato de transporte impreso en el tiquete, así como en el vínculo o *link* con información sobre las condiciones del transporte, en el caso de tiquetes electrónicos; deberán incluir claramente las estipulaciones previstas para el transporte de equipajes.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## **3.10.3.4. Transporte y conservación del equipaje**

En el transporte de equipaje facturado o de cosas, el transportador debe recibirlas, conducir las y entregarlas al pasajero en el estado en que las recibió, el cual se presume en buen estado, salvo constancia en contrario. De acuerdo con la Ley, el transportador es responsable por el equipaje desde el momento de su recibo en el aeropuerto de origen hasta su entrega en el de destino, pero no lo será mientras se encuentre a órdenes de la autoridad aduanera, policiva o de otra autoridad.

## **3.10.3.5. Pérdida, retraso, saqueo o daño**

En el supuesto de pérdida, retraso, saqueo o daño del equipaje facturado, el pasajero tiene derecho a las indemnizaciones previstas en el Código de Comercio, para el transporte aéreo interno y en los Convenios del Sistema Varsovia/29- La Haya /55, Montreal/99 o Decisión 619 de la Comunidad Andina, según aplique, para el transporte aéreo internacional, o los que en el futuro los sustituyan.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**3.10.3.5.1.** Si el equipaje no llegara en el mismo vuelo del pasajero, el transportador deberá entregarlo de manera que su propietario pueda verificar su estado.

## **3.10.3.6. Tiempo para reclamación por fallas en el transporte de equipaje**

El transportador deberá atender la reclamación por pérdida, saqueo, destrucción total o parcial, avería, o retraso, del equipaje facturado, siempre que ésta sea presentada por el pasajero dentro de los siguientes términos:

- a) En caso de pérdida, saqueo, destrucción total o parcial, o avería del equipaje, el pasajero deberá presentar al transportador una protesta escrita inmediatamente después de haber sido notada esta, o a más tardar, dentro de un plazo de siete (7) días, a partir de la fecha de su recibo, o de la fecha en que dicho equipaje debió llegar a su destino.
- b) En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de (21) veintiún días, a partir de la fecha en que el equipaje debió llegar a su destino, o de la fecha en que haya sido puesto a su disposición.
- c) En aplicación del Artículo 1028 del código de comercio, una vez recibido el equipaje transportado, sin observaciones, se presumirá cumplido el contrato. En los casos de pérdida parcial, saqueo o avería notorios o apreciables a simple vista, la protesta deberá formularse en el acto de la entrega y recibo del equipaje.

Cuando por circunstancias especiales que impidan el inmediato reconocimiento del equipaje, sea imposible apreciar su estado en el momento de la entrega, podrá el destinatario recibirlo bajo la condición de que se haga su reconocimiento. El examen se hará en presencia del transportador o de la persona por él designada, dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha de la entrega.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## **3.10.3.6.1. Equipajes no reclamados**

Pasado un (1) mes a partir de la fecha de la llegada del equipaje, sin que el pasajero o un representante suyo portador del talón de equipaje acuda a retirarlo, la aerolínea lo requerirá para que, dentro de los dos (2) meses siguientes, retire el correspondiente equipaje.

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público deberán establecer las condiciones para el manejo de equipajes no reclamados u objetos abandonados por los pasajeros en las aeronaves, incluyendo los aspectos generales entre las condiciones del contrato de transporte aéreo, las cuales deberán ser aprobadas por la UAEAC, según lo previsto en el numeral 3.10.6. y divulgadas junto con las demás condiciones de dicho contrato, conforme se establece en los literales (f) y (g) del numeral 3.10.1.1. de éste Reglamento.

**Nota:** Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 00415 del 31 de Enero de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.057 del 07 de Febrero de 2014.

## **3.10.3.7. Perjuicios por pérdida, saqueo, destrucción, avería, o retraso de equipajes**

En caso de pérdida, saqueo, destrucción total o parcial, avería, o retraso, el pasajero tiene derecho a ser indemnizado conforme a lo previsto en el Código de Comercio, cuando se trate de transporte en vuelos domésticos; o, para vuelos internacionales, de conformidad con lo estipulado en los convenios del sistema Varsovia/29- La Haya/55, o Montreal/99 y Decisión 619 de la Comunidad Andina, según sean aplicables, o los que en el futuro los sustituyan.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### **3.10.3.7.1. Compensaciones**

Además de lo indicado anteriormente, si el equipaje acompañado o no, de un pasajero no llega, o si llega en otro vuelo, de modo que implique espera para su dueño o que tenga que regresar al aeropuerto para reclamarlo, el costo de los traslados hasta y desde el aeropuerto si son necesarios, serán asumidos por el transportador. En tales casos, el transportador también le sufragará al pasajero los gastos mínimos por elementos de aseo personal, o le suministrará tales elementos. Si la demora del equipaje fuera superior veinticuatro (24) horas, la compensación incluirá además, una suma suficiente para adquirir prendas básicas de vestir, en todo caso no inferior al veinte por ciento (20%) del valor del trayecto por cada día de retraso, a cada pasajero afectado.

**Nota:** Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## **DEBERES DEL PASAJERO Y DERECHOS DEL TRANSPORTADOR**

### **3.10.3.8. Exceso de equipaje.**



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

El pasajero deberá pagar la cantidad estipulada por el exceso de equipaje que presente, aceptando que éste sea transportado en otro vuelo, en caso de ser necesario.

### **3.10.3.9. Restricciones y prohibiciones**

El pasajero no deberá portar como equipaje de mano elementos cuyo peso o tamaño impidan su transporte seguro, que provoquen incomodidad a las demás personas a bordo, o que de cualquier modo obstruyan el tránsito de personas durante una eventual evacuación de emergencia. En todo caso, los objetos de mano, deberán ser ubicados en los compartimentos de la aeronave destinados al efecto, o debajo del asiento según instrucción de la tripulación de cabina.

*Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.*

#### **3.10.3.9.1. Mercancías peligrosas**

El pasajero no deberá embarcar a la aeronave ningún tipo de elemento, sustancias o materiales, que pueda ser considerado como mercancía peligrosa (explosivos, inflamables, tóxicos, corrosivos, radiactivos, etc.), según la Parte Décima de estos Reglamentos, lo cual incluye entre otros, fósforos, fuegos artificiales, combustibles, pinturas, disolventes, pegantes, blanqueadores, ácidos, gases comprimidos o insecticidas. Del mismo modo deberá el pasajero abstenerse de embarcar cualquier tipo de elemento, droga o sustancia cuyo porte, tenencia, comercio o consumo sea prohibido. Cualquier elemento ordinario, cuyo carácter sea dudoso, deberá ser reportado al momento del chequeo, para que se determine si puede admitirse a bordo o no.

*Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.*

#### **3.10.3.9.2. Porte de armas**

En caso de portar cualquier tipo de arma o munición legalmente permitida, el pasajero deberá previo al embarque, presentarla ante las autoridades policiales en el aeropuerto de origen, acompañada de sus respectivos documentos de salvoconducto, debidamente descargada, para que sea inspeccionada y llevada a un lugar seguro. Si el transportador acepta su transporte, exigirá la entrega del arma y su munición, asumiendo su custodia hasta la llegada del pasajero al terminal de destino. El transportador podrá cobrar un valor adicional por el transporte del arma, proporcional a los costos administrativos y operacionales en que incurra con ocasión de su transporte. En estos casos se entregará al pasajero un recibo o constancia para reclamar el arma y su munición completa según haya sido recibida, una vez concluido el vuelo. El arma será devuelta inmediatamente después de la llegada del vuelo a su destino y, en condiciones normales, a más tardar dentro de la hora siguiente, en los sitios designados para ello en los aeropuertos. Las armas o municiones cuyo porte resulte ilegal, o en cantidades superiores a las permitidas en la Parte Décimo Séptima de estos Reglamentos, no serán admitidas a bordo.

*Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.*



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 3.10.3.9.3. Artículos de difícil transporte

El pasajero no podrá incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, piedras o metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores; dinero en efectivo, pasaportes, cámaras fotográficas o de video, filmadoras, computadoras, tabletas electrónicas, teléfonos móviles, calculadoras, lentes, botellas con licor o perfumes, entre otros, respecto de los cuales el transportador no se responsabiliza si se transportan en esas condiciones. Tales elementos deben ser transportados a la mano, o en el equipaje de mano, si sus características lo permiten, bajo la custodia y responsabilidad del propio pasajero.

*Nota:* Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### 3.10.3.9.4. Otros objetos restringidos

Además de los elementos mencionados anteriormente, el pasajero se abstendrá de ingresar a las áreas restringidas de seguridad del aeropuerto, o a la aeronave, portando a la mano o como equipaje de mano, objetos cortantes, punzantes, corto punzantes, líquidos, geles, spray o aerosoles, entre otros, los cuales eventualmente pudieran ser utilizados indebidamente para atentar o poner en riesgo la seguridad de la aviación. Tales elementos, si se admiten, deben viajar en el equipaje facturado.

*Nota:* Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### 3.10.3.10. Objetos valiosos

Los objetos valiosos, papel moneda, divisas, títulos valores, joyas, piedras o metales preciosos, si se admiten, deberán transportarse bajo manifestación de valor declarado, para lo cual las aerolíneas deberán disponer de formatos especialmente destinados a dicho fin. Si el valor declarado es aceptado por el transportador, este responderá hasta el límite de ese valor. No obstante, en estos casos el transportador podrá exigir al pasajero condiciones o medidas de seguridad adicionales, para el transporte de tales objetos.

Cuando el transportador acepte llevar a cabo este tipo de transporte, en cuantía o cantidad superior a la indicada en el numeral 3.10.2.25.1., literal (t), deberá aplicar las medidas de seguridad exigidas para el transporte aéreo de valores.

*Nota:* El protocolo aplicable al transporte aéreo de valores está contenido en la Circular Externa No. 029 de octubre 2 de 2008, emanada de la Superintendencia de Seguridad Privada, o disposiciones que en el futuro la modifiquen o remplacen.

*Nota:* Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### 3.10.3.11. Transporte de animales o mascotas.

No se podrá llevar en la cabina de pasajeros de una aeronave, animales o mascotas que puedan provocar riesgos para la seguridad aérea o para la salubridad, ni molestias para las demás personas a bordo.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

a) Tratándose de perros y gatos domésticos que sean tenidos como mascota o animal de compañía, que no representen ningún riesgo o molestia, estos podrán transportarse en la cabina de pasajeros, previa autorización del transportador con sujeción a las siguientes condiciones:

- 1) Los animales deben ser de tamaño pequeño.
- 2) No se admitirá el transporte de animales agresivos o peligrosos, o cuyo transporte, tenencia o comercialización esté prohibido.
- 3) La edad mínima del animal a transportar será de ocho (8) semanas. Animales menores de esta edad, no deben viajar en avión.
- 4) El interesado deberá informar al transportador aéreo, con una antelación no inferior a cuarenta y ocho (48) horas a la salida del vuelo, sobre su intención de viajar llevando consigo un animal en cabina de pasajeros, con el fin de que el transportador tenga tiempo suficiente para hacer los arreglos pertinentes y asegurar la disponibilidad de cupo en el avión. Este tiempo podrá reducirse a veinticuatro (24) horas, pero en todos los casos, el transporte del animal estará sujeto a disponibilidad de cupo, conforme a lo previsto en el numeral quince (15) siguiente.
- 5) Antes del transporte, el pasajero interesado deberá dar cumplimiento, en relación con el animal, a todos los requerimientos en materia de salubridad e higiene formulados por las autoridades competentes en el aeropuerto de origen, de conformidad con las normas aplicables, lo cual deberá ser acreditado al transportador presentando:
  - i) Para vuelos nacionales, carnet o certificado de vacunación, suscrito por un veterinario con indicación de su número de matrícula profesional.
  - ii) Para vuelos internacionales, carnet o certificado de vacunación, certificado de salud del animal expedido y firmado por un veterinario, con indicación de su número de matrícula profesional, e inspección del animal por parte de la autoridad competente en el aeropuerto de origen.
  - iii) El pasajero interesado deberá cerciorarse que el animal cumpla, no solo con los requisitos para la salida en el aeropuerto de origen en Colombia, sino con los que puedan ser exigibles para la admisión o tránsito del animal en el país y aeropuerto de destino, escala o conexión; así como los exigibles en Colombia, para la admisión de los que llegan del exterior.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- 6) El animal deberá viajar en una jaula, guacal o contenedor flexible o maleable adecuado de que disponga el pasajero; o en su defecto, en uno previamente solicitado al transportador, si este último ofreciere ese servicio y tuviese disponibilidad del mismo. Tratándose de perros, dependiendo de su tamaño y raza, el transportador podrá exigir que estos utilicen bozal, de acuerdo con sus políticas al respecto, siempre y cuando sus características morfológicas lo permitan, sin dificultar su respiración.
- 7) El contenedor deberá ser de un tipo o modelo homologado, o en su defecto, ser apto para el transporte y permitir el cierre total del mismo, sin impedir la correcta respiración del animal.
- 8) El peso total en conjunto del animal y el guacal o contenedor en que se transporta, no será superior a 10 Kg.
- 9) Las dimensiones del guacal o contenedor no podrán ser superiores a 55 x 35 x 25 cm. Sin embargo, el transportador podrá admitir contenedores que excedan ligeramente alguna de esas dimensiones, siempre y cuando, no se constituya en un obstáculo para una eventual evacuación de emergencia y el límite de peso indicado en el literal anterior, se mantenga. En todo caso, la forma y dimensiones del contenedor serán tales, que este quepa y pueda ser alojado holgadamente debajo de una silla de pasajero en la correspondiente aeronave; lo cual implica que, en ciertos casos, tales dimensiones también puedan ser inferiores, dependiendo del tipo y configuración de la aeronave o las características de las sillas con que esté dotada.
- 10) El pasajero a cargo de la mascota, será responsable de las precauciones y medidas necesarias para la conservación de las condiciones mínimas de higiene y sanidad por parte de la mascota.
- 11) El pasajero deberá ubicar el contenedor debajo del asiento inmediatamente delante del suyo, evitando causar molestias a quien ocupe dicho asiento, o debajo del asiento que él ocupa, evitando en este caso molestias al pasajero que se encuentre detrás de él.
- 12) El contenedor no podrá ubicarse de ningún modo que pueda obstruir una salida de emergencia o el acceso a ella, como tampoco en un pasillo u otro lugar que impida la fácil movilización de los pasajeros o tripulantes.
- 13) El pasajero deberá abstenerse de abrir el contenedor durante el vuelo, a menos que siendo indispensable, cuente con autorización del transportador.
- 14) Un pasajero solo podrá llevar un contenedor con un animal en un mismo vuelo.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- 15) No se podrá transportar en un mismo vuelo y/o aeronave, más de cuatro (4) contenedores con animales en la cabina de pasajeros, cuando esta tenga una capacidad igual o inferior a cien sillas (100) sillas, ni más de seis (6) cuando tenga capacidad superior a la indicada. Excepcionalmente, se podrá disminuir la cantidad de contenedores, en atención a las limitaciones de peso y balance de la aeronave.
- 16) La presencia de animales a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos, no debe constituir riesgos para la seguridad aérea o para la salubridad, ni un obstáculo para una eventual evacuación de emergencia.
- 17) El pasajero a cargo del animal deberá en todo momento atender las instrucciones y políticas que sobre el particular tenga o le imparta el transportador aéreo.
- 18) Si el animal asumiera una actitud agresiva o peligrosa durante su permanencia en el aeropuerto, o durante su embarque o transporte, deberá ser trasladado a la bodega de carga de la aeronave, en tanto sea posible. En todo caso, el transporte de cualquier animal agresivo aún efectuándose en bodega de carga, estará sujeto a la disponibilidad de condiciones para su transporte sin riesgos para las personas, para el vuelo y para el propio animal.
- 19) El transporte bajo las anteriores condiciones, únicamente será admisible respecto de vuelos nacionales o internacionales que no sean transoceánicos, a menos que el transportador aéreo lo autorice expresamente.
- 20) Los costos derivados de vacunas, carnets o certificaciones de salud del animal transportado; así como los derivados de la guarda o cuarentena del mismo, serán a cargo del pasajero interesado en su transporte.
- 21) Los costos o tarifas que el transportador establezca por el transporte de animales, así como las condiciones de dicho transporte, deberán ser informados por él a los usuarios a través de su página web y de los canales de ventas que disponga.
- 22) Los animales de que trata este Reglamento, deberán permanecer, con collar, correa y bozal (salvo que sus características morfológicas dificulten su respiración, impidiendo el uso de este último) durante todo el tiempo en que se encuentren fuera de su contenedor en un aeropuerto.
- 23) Los animales que no cumplan con las anteriores condiciones, deberán viajar en las bodegas de carga, con sujeción a la disponibilidad de espacio y a la observancia de las condiciones de seguridad previstas en el numeral dieciocho (18) precedente.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- 24) Si de acuerdo con sus políticas y protocolos internos, un transportador aéreo decidiera admitir otro tipo de animales (diferentes de perros y gatos) en la cabina de pasajeros, tales como aves ornamentales; se deberá dar cumplimiento a las disposiciones de este Reglamento y tener en cuenta que no se trate de roedores, especies protegidas o en vía de extinción o cuyo transporte y/o tenencia estén prohibidos; todo lo cual deberá ser demostrado por el pasajero interesado. Esta consideración también deberá tenerse en cuenta para el transporte de animales en las bodegas de carga y equipaje de cualquier aeronave, a menos que el transporte sea solicitado o autorizado por una autoridad competente sobre la materia.
- (b) En el caso de perros lazarillos de personas invidentes o con alguna limitación visual, o animales guía entrenados y capaces de realizar ciertos trabajos requeridos, o que proporcionen soporte emocional a personas cuya limitación esté relacionada con la salud mental, estos se podrán transportar en la cabina de pasajeros, en el entendido que no representen ningún riesgo o molestia, dando cumplimiento a los numerales (2), (3), (4), (5), (10), (14) (16), (17), (18) y (24) del literal anterior.
- 1) Si la limitación de las personas aquí previstas no fuese evidente, deberá acreditarse con dictamen médico, psiquiátrico o psicológico según el caso.
  - 2) El animal podrá ubicarse en la aeronave de manera que pueda brindar al pasajero interesado que lo requiera, el soporte o ayuda al cual está destinado, previendo que no obstruya ninguna salida de emergencia o el acceso a los equipos de emergencia o supervivencia de la aeronave, ni constituya un impedimento para una eventual evacuación.

*Nota:* Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 00675 del 14 de Marzo de 2017. Publicada en el Diario Oficial N° 50.177 del 16 de Marzo de 2017.

### **3.10.3.12. Transporte de alimentos y plantas**

El pasajero no podrá incluir en su equipaje registrado o de mano, productos cuyo ingreso al país o a otros países, o su traslado de unas regiones a otras dentro del país, sea prohibido o restringido, por el riesgo de ser portadores de plagas o enfermedades para los seres humanos, animales o plantas; tales como, semillas, flores, frutas, hierbas aromáticas, verduras, plaguicidas, plantas con o sin tierra, productos biológicos, cárnicos y subproductos de origen animal o vegetal. Tales productos pueden ser retenidos y destruidos por las autoridades sanitarias en los aeropuertos.

*Nota:* Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

### **3.10.3.13. Acatamiento de instrucciones**

Al arribar al aeropuerto de destino, todo pasajero deberá permanecer en su puesto y con su cinturón de seguridad ajustado hasta tanto se le indique, luego de haberse detenido la aeronave completamente.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## **3.10.3.14. Responsabilidad del pasajero por incumplimiento**

El incumplimiento de sus obligaciones por parte del pasajero constituye violación al contrato de transporte aéreo, en cuyo caso el transportador no será responsable de los perjuicios sufridos por dicho pasajero como consecuencia de tal incumplimiento. En tales casos y dependiendo de la gravedad de la situación el transportador, representado por el comandante de la aeronave en los términos de ley, podrá inadmitir al pasajero, disponer su desembarque si la aeronave estuviese en tierra o durante el siguiente aterrizaje o escala, ya sea que esta fuese prevista o efectuada con ese exclusivo propósito, solicitando si fuera necesario, el apoyo de las autoridades aeroportuarias o policivas en el respectivo aeropuerto. Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad de dicho pasajero y de las acciones legales en su contra, por los daños inferidos al transportador o a otros pasajeros.

Interrumpido el transporte bajo las anteriores condiciones, el transportador quedará relevado de su obligación de conducir al pasajero hasta el destino convenido, sin que haya lugar al reembolso y sin perjuicio de que éste acepte llevarlo en el mismo o en otro vuelo, cuando existan razones para creer que la situación de peligro o incumplimiento ha cesado y no se producirán nuevos hechos similares. En estos casos el transportador informará inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica, sobre las decisiones adoptadas.

## **3.10.4. SISTEMA DE ATENCIÓN AL USUARIO**

Toda empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que opere en Colombia, deberán disponer de un Sistema de Atención al Usuario, con módulos en cada aeropuerto donde opere, a través del cual deberá recibir y atender, de manera inmediata y personal, las quejas, reclamos o sugerencias de los pasajeros, ofreciendo las soluciones inmediatas que sean pertinentes de acuerdo a las circunstancias, y en su defecto, deberá transferir inmediatamente el requerimiento correspondiente a la persona o dependencia que deba darle solución a la mayor brevedad posible. Este sistema también será aplicable para la reclamación de los pasajeros cuando consideren que se vulneran sus derechos de protección de datos personales, suministrados a transportadores aéreos, sus agentes o intermediarios.

El servicio de atención al usuario funcionará en coordinación con el servicio de asistencia a familiares de víctimas de accidentes de que trata el numeral 3.10.2.17.1.

Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**3.10.4.1.** El Sistema de Atención al Usuario en cada aeropuerto, podrá ser implementado con personal especial, dispuesto para el efecto ó con el personal que ordinariamente tenga la aerolínea para otras labores siempre y cuando esté convenientemente capacitado y sus labores habituales se lo permitan.

**3.10.4.2.** El sistema de atención al usuario funcionará durante las horas en las cuales la empresa tenga operaciones y para cada aeropuerto donde opere, lo activará cada día, como mínimo una (1) hora antes del primer vuelo según esté programado en el itinerario, hasta una (1) hora después del último que allí realice, ya sea llegando o saliendo. No obstante, podrá interrumpirlo cada vez que para



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

ella transcurran en dicho aeropuerto, intervalos previamente programados, superiores a dos (2) horas sin ninguna operación y reactivarlo una (1) hora antes de la siguiente según la programación hecha.

*Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.*

**3.10.4.3.** Para la presentación de la queja, reclamo o sugerencia, las empresas deberán diseñar y tener disponible para el público formatos de fácil diligenciamiento. Dichos formatos contendrán la información contemplada en el modelo incluido como apéndice de este Capítulo. Cuando las empresas operen internacionalmente, los formatos empleados serán escritos en español y al menos en idioma inglés.

**3.10.4.4.** Una vez implementado el correspondiente Sistema de Atención al Usuario, cada empresa deberá informarlo a la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, indicando su forma y horario de atención, su modus operandi y anexando copia de los formatos implementados.

*Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.*

### **3.10.4.5. Difusión**

Las disposiciones relativas a derechos y deberes de los usuarios y de los transportadores aéreos contenidas en este Reglamento, son de obligatorio cumplimiento por parte del personal de las empresas de aviación y de agencias de viaje a cargo de las ventas de pasajes, reservas y chequeo en mostradores (Counters), así como por parte de los tripulantes y del personal responsable de la atención al usuario, conforme a los numerales precedentes; en consecuencia, debe formar parte de programa entrenamiento que la empresa aérea imparte a dicho personal.

Igualmente, para los vuelos nacionales, las aerolíneas, sus agentes e intermediarios, darán a conocer el texto de las presentes disposiciones a su personal y a sus usuarios, debiendo tener copia de las mismas en los puntos de atención, en los mostradores, en las centrales de reserva; así como también, a bordo de las aeronaves un ejemplar en el bolsillo de cada una de las sillas de pasajeros, o en su defecto incluir información suficiente sobre sus deberes y derechos en la revista de abordaje, si tuvieran tal publicación.

De la misma manera, tales disposiciones sobre derechos y deberes de los usuarios y transportadores aéreos, deberán publicarse de forma constante en la página web del transportador o la agencia de viajes, a través de un vínculo (link) o ventana especial principal.

*Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.*

### **3.10.5. INCUMPLIMIENTO**

El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones anteriores por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, sus agentes o intermediarios, así como por parte de los usuarios; será sancionable de conformidad con lo previsto en la Parte Séptima de



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

estos Reglamentos, sin perjuicio de las eventuales acciones civiles o penales a que pudiera haber lugar.

Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

## 3.10.6. DISPOSICIONES FINALES

De conformidad con los artículos 1875 y 1878 del Código de Comercio, los contratos de transporte y reglamentaciones que sean impuestas por las aerolíneas y sus enmiendas, deberán sujetarse a lo dispuesto en este reglamento, lo cual será tenido en cuenta como criterio general para la aprobación por parte de la autoridad aeronáutica.

Las empresas de servicios aéreo comerciales de transporte público autorizadas para operar en Colombia, deberán someter a aprobación de la Autoridad Aeronáutica –Oficina de Transporte Aéreo- las estipulaciones y reglamentaciones de que trata el párrafo anterior.

**PARÁGRAFO TRANSITORIO:** Las empresas que ya tenían aprobación de sus contratos o reglamentaciones, efectuarán las modificaciones que sean necesarias con ocasión de la expedición y entrada en vigencia de las presentes disposiciones, y las someterán a aprobación de la Autoridad Aeronáutica, dentro de un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la publicación de esta Resolución, en el Diario Oficial.

Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

**Nota:** Otras disposiciones de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

**Artículo Segundo. Transitorio.** Los establecimientos aeronáuticos que de acuerdo con lo establecido en el presente acto administrativo deban implementar alguna modificación u, obtener la correspondiente autorización administrativa de la autoridad aeronáutica (Permiso, certificación o similar), disponen de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia del presente acto administrativo, para cumplir con lo establecido en esta resolución; pasado el término antes indicado sin adoptar las modificaciones del caso, quedarán suspendidos de toda actividad y para recobrarla, deberán someterse al correspondiente proceso administrativo ante la Autoridad Aeronáutica para obtener el respectivo permiso de operación o funcionamiento según corresponda.

Las empresas de servicios aeroportuarios especializados, en adelante Empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling), que a la fecha de entrada en vigencia del presente acto administrativo, tenían su respectivo permiso de funcionamiento vigente, el requisito sobre capital mínimo se entenderá cumplido cuando tales empresas acrediten que su patrimonio al 30 de Junio de 2010, es igual o superior al monto mínimo de capital establecido, tomando el salario mínimo vigente en la mencionada fecha.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

La empresa que opte por esta alternativa para acreditar el cumplimiento del capital mínimo, deberá remitir a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, el respectivo balance general donde se acredite el referido capital, a más tardar, el 30 de junio de de 2010.

En el mismo sentido, las empresas que a la entrada en vigencia del presente acto administrativo o con posterioridad al mismo inicien gestiones para la obtención de un permiso de operación o funcionamiento, cumplirán con lo establecido en el presente acto administrativo.

## **3.11. Registro, aprobación y modificación de Itinerarios**

### **3.11.1. Generalidades**

La programación de itinerarios aprobada por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, se realizará exclusivamente para las temporadas de invierno (Winter) y verano (Summer), tanto para empresas con permiso de operación definitivo como provisional. Estas aerolíneas deben efectuar sus operaciones ajustadas a la programación de itinerarios aprobados, los cuales deberán corresponder a rutas y equipos de vuelo que se encuentren incorporados en las respectivas especificaciones de operación y/o rutas y equipos de vuelo que llegasen a incorporarse en el curso de la temporada.

#### **3.11.1.1. Programación de Itinerarios**

Para el caso de la programación de itinerarios que incluyan operaciones en aeropuertos Nivel 3, los mismos serán planteados con fundamento en los Slots aeroportuarios que han sido asignados por el Coordinador de Slots, acorde a lo señalado en el Apéndice A de este Reglamento.

En cuanto a la programación de itinerarios hacia o desde aeropuertos Nivel 2 y 1, las aerolíneas deberán planificar sus operaciones conforme a los horarios de operación y capacidad operacional de dichos aeropuertos, lo cual deberá incluir las restricciones por obras y trabajos de mantenimiento de infraestructura, con el propósito de permitir a las aerolíneas elaborar una programación ajustada de sus operaciones, y evitar una afectación a los Slots históricos en aeropuertos Nivel 3, como consecuencia de las modificaciones forzosas de itinerarios en aeropuertos Nivel 2 y 1. En caso de contingencias, las mismas se tratarán mediante los parámetros de la toma de decisiones en colaboración (CDM), y se divulgarán por medio del AIP Colombia (Publicación de Información Aeronáutica), Circulares (AIC), NOTAMS publicados por el Servicio de Información Aeronáutica (AIS) y la información distribuida por el explotador aeroportuario. En general, se deberá contemplar toda información que permita una apreciación de la situación que afecta la operación.

Las aerolíneas regulares que cuentan con permiso de operación, deberán programar los itinerarios y designar sus vuelos únicamente dentro de los rangos de números de vuelos autorizados.

Los nuevos explotadores de rutas aéreas, previo a la programación de sus itinerarios, deben solicitar a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, se asigne un rango de números de vuelo disponible. El Grupo de Planeación de Franjas Horarias, asignará rangos de números de vuelo únicamente a las empresas de transporte aéreo regular de pasajeros, conforme con la cantidad de rutas que pretenda iniciar. Lo anterior de conformidad con el numeral 3.11.1.2. de este Reglamento.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 3.11.1.2. Identificación de los vuelos

Para la individualización de los vuelos de las diferentes aerolíneas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, colombianas y/o extranjeras que operan hacia, en o desde Colombia; la Oficina de Transporte Aéreo, a través del Grupo de Planeación de Franjas Horarias, atribuirá a cada una de ellas un bloque o rango de caracteres numéricos, de los cuales tomarán el número que asignarán a cada uno de sus vuelos, a efectos de identificarlos ante la autoridad aeronáutica y los servicios de tránsito aéreo, así como ante los usuarios y el público en general.

- (a) Los números de vuelos asignados para la programación de itinerarios tendrán como máximo cuatro (4) dígitos.
- (b) Los números asignados a vuelos internacionales regulares, iniciarán preferentemente con un cero (0), el cual irá seguido de los otros tres (3) dígitos.
- (c) Los números asignados a vuelos nacionales regulares, iniciarán en todos los casos, con un número diferente de cero (0), el cual irá seguido de los otros tres (3) dígitos.
- (d) Para el caso de vuelos adicionales, la aerolínea utilizará números de vuelos que correspondan a los últimos números del rango asignado, preferiblemente entre los últimos cinco (5) números del rango.
- (e) Cada vuelo se identificará y se ofrecerá al público con el número asignado.
- (f) En cualquier caso, solo puede existir un vuelo de salida o un vuelo de llegada programado para un mismo día con el mismo número de vuelo.
- (g) Los vuelos correspondientes a una misma ruta, se identificarán con números pares en su(s) trayecto(s) de ida, e impares en su(s) trayecto(s) de regreso, o viceversa. El (los) trayecto(s) de regreso se identificará(n) con el número inmediatamente siguiente al de el(los) trayecto(s) de ida.
- (h) El Grupo de Planeación de Franjas Horarias podrá autorizar cambio de rangos ó números de vuelo entre las aerolíneas que lo soliciten. De la misma manera el Grupo podrá, previa concertación, reorganizarlos.

## 3.11.2. Procedimiento para el registro, aprobación y modificación de Itinerarios

### 3.11.2.1. Registro y aprobación

El itinerario programado por una empresa de transporte público regular de pasajeros, se entenderá como el registrado por parte de la aerolínea en el sistema de información SCORE, o el que en el futuro lo remplace o sustituya, siempre y cuando exista la confirmación del procesamiento del

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

mensaje SSIM, enviada por el coordinador de Slots, de conformidad con el procedimiento del “Apéndice A” de este Reglamento.

Para la respectiva aprobación de los itinerarios de las aerolíneas regulares de pasajeros, el Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo, surtirá el siguiente procedimiento:

- (a) Revisará la solicitud formal de aprobación de itinerarios presentada por la aerolínea, la cual será remitida con oficio radicado en la ventanilla única del Grupo de Atención al Ciudadano dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo o a través de los medios electrónicos establecidos para cada una de las dos (2) temporadas anuales en que se programan los itinerarios, debiendo cumplir y contener las siguientes condiciones e información:
  - (1) La solicitud para la aprobación de los itinerarios deberá ser suscrita por el representante legal, apoderado o persona designada de la empresa respectiva y presentarse a la Oficina de Transporte Aéreo, a más tardar el último día hábil de enero de cada año para el primer período - Temporada de Verano (Summer) y el último día hábil de agosto de cada año para el segundo período - Temporada de Invierno (Winter). En esa solicitud, la aerolínea deberá señalar las variaciones y/o novedades respecto al itinerario de la temporada inmediatamente anterior, en la que se relacionen las rutas suspendidas o canceladas en ese periodo, así como las rutas nuevas que iniciará y las novedades asociadas con la disminución o aumento de frecuencias en rutas internacionales.
  - (2) Adjuntar el recibo de pago por derechos a trámite de aprobación y registro inicial de itinerarios prevista en la Resolución 4895 de diciembre 24 de 1997 o la que la remplace o modifique.
  - (3) Adjuntar el itinerario operacional de la aerolínea en el formato denominado; “FORMATO ITINERARIO OPERACIONAL”, en el cual se demuestre la cantidad de aeronaves aeronavegables y disponibles, incluidas en sus Especificaciones de Operación, que destinará la empresa para cubrir el itinerario propuesto. El itinerario operacional debe corresponder a cada una de las aeronaves a utilizar, discriminando la cantidad de horas bloque diarias para cada una de ellas.

En el caso que una o varias aeronaves estén en proceso de incorporación a la flota de una aerolínea y aún no estén incluidas en sus especificaciones de operación, dicha aerolínea deberá informar en la correspondiente solicitud, el tipo de aeronave y la fecha estimada de puesta en servicio para la operación. Una vez incorporada, se deberá enviar la actualización del itinerario operacional.

- (b) Consultará en el sistema de información SCORE el registro de los itinerarios programados, conforme al procedimiento realizado por la aerolínea y señalado en el “Apéndice A” de este Reglamento. En caso de no existir registro alguno, se entenderá que la misma no registró la programación de su itinerario, lo cual se notificará, aclarando que la empresa NO podrá realizar operaciones hasta tanto se subsane esta situación, sin perjuicio de las actuaciones administrativas que se puedan adelantar, por incumplimiento a las normas vigentes de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) Evaluará el registro de los itinerarios en relación con sus rutas (autorización, suspensión, cancelación, comercialización anticipada), frecuencias, derechos de tráfico, equipos de vuelo, etc., el cual se aprobará si cumpliera con todos los requisitos, o se desaprobará total o parcialmente. Tales determinaciones se comunicarán a la empresa dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud, formulando las observaciones encaminadas a que se hagan correcciones, si a ello hubiera lugar.
- (d) Si hubieran errores en la programación de itinerarios registrados por la empresa, ésta deberá efectuar las correcciones pertinentes en el sistema SCORE dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al recibo de las observaciones. En caso de no realizarse los ajustes del itinerario por parte de los explotadores de aeronave bajo la modalidad de transporte público regular en el tiempo estipulado, se informará al Coordinador de Slots o Facilitador, para la inhabilitación de la franja horaria (Slot). La Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC no dará curso, ni aprobará ninguna programación de itinerarios incompleta o que no se avenga a los períodos de antelación y vigencia señalados en el inciso a) de este numeral, y en consecuencia la devolverá del mismo modo en que hubiera sido recibida.

Una vez validado el cumplimiento de los requisitos anteriores, la Oficina de Transporte Aéreo emitirá la comunicación de aprobación de los itinerarios de la temporada en cuestión.

### 3.11.2.2. Modificaciones

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que hayan presentado su programación de itinerarios con la debida antelación y obtenido su aprobación, podrán solicitar la modificación parcial de tales itinerarios, entendiéndose como modificación a los itinerarios, los siguientes casos:

- (a) Cambios en la programación de los itinerarios aprobados de la temporada en curso, por variación de datos, tales como: equipo, número de vuelo, ruta, vigencia del vuelo, horas, días de operación y aumento o disminución de frecuencias.
- (b) Inclusión de nuevas rutas en el período de ejecución de un itinerario ya aprobado.
- (c) Suspensión y cancelación de rutas en el itinerario aprobado para la temporada en curso. Para estos casos, la aerolínea deberá cumplir con lo establecido en el numeral 3.6.3.4.3.10. que será verificado por el Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo.

Las solicitudes de modificaciones al itinerario, se aceptarán únicamente mediante el envío del mensaje SSIM al sistema de información SCORE de acuerdo al procedimiento señalado en el "Apéndice A" de este Reglamento, con una antelación no inferior a treinta y seis (36) horas a la fecha y hora prevista de la operación del vuelo que se pretende modificar. En todo caso, el término de la vigencia de la modificación no puede exceder el día en que culmina la temporada vigente.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

En el evento de presentarse casos en los cuales las aerolíneas, inevitablemente tuvieran que efectuar modificaciones a su itinerario debido a cierres no programados de aeropuerto, sin la posibilidad de incluirlas antes de las treinta y seis (36) horas mencionadas, dichos cambios se deberán tramitar directamente con la Posición OCS en la FMU.

Para el caso de las modificaciones del itinerario relacionadas con la disminución de frecuencias internacionales en rutas con control de capacidad, la aerolínea deberá informar dicha decisión mediante oficio radicado en la ventanilla única o por los medios electrónicos establecidos, especificando el número de frecuencias semanales que disminuirá.

En el caso del aumento de frecuencias internacionales, cuando se trate de rutas con control de capacidad, los explotadores de rutas internacionales, previo al envío del mensaje SSIM de modificación (códigos de acción **C/R** o **C/L**) del itinerario, deberán contar con una autorización formal de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC.

### 3.11.3. Publicación de Itinerarios

Los itinerarios aprobados a cada empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, o sus modificaciones, podrán ser ofrecidos al público siempre y cuando hayan cumplido con el trámite de autorización requerido, bien a través del procedimiento de registro de los itinerarios, o mediante autorización especial que conceda la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC para los casos de iniciación de nuevas rutas y/o frecuencias.

Los únicos itinerarios que podrán ofrecerse al público sin cumplirse primero el procedimiento de registro de los itinerarios, son aquellos que estén asociados con Slots históricos y que fueran previamente confirmados por el Coordinador de Slots como conservados, los cuales se podrán comercializar exclusivamente hasta la vigencia de la temporada, por cuanto los Slots históricos podrían perderse de una temporada a otra. Lo anterior, con el fin de permitir a las aerolíneas ofrecer sus itinerarios en un tiempo razonable.

### 3.12. Vuelos adicionales

De acuerdo con las necesidades de la demanda, las aerolíneas nacionales y extranjeras, podrán programar vuelos adicionales en las rutas autorizadas, dentro de los horarios de operación de los aeropuertos.

No se requiere autorización formal de la Oficina de Transporte Aéreo para los vuelos adicionales nacionales.

En el caso de vuelos adicionales internacionales, tampoco se requerirá autorización formal de la Oficina de Transporte Aéreo, cuando se trate de rutas respecto de las cuales haya sido acordada libertad de frecuencias con derechos de tráfico hasta de cuarta libertad del aire.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Para aquellos vuelos adicionales, nacionales e internacionales, que no se incluyeran dentro del proceso inicial de programación de itinerarios por parte de las empresas servicios regulares, se observarán las siguientes reglas:

- (a) Las peticiones de estos vuelos, serán atendidas de forma transparente, teniendo en cuenta el orden cronológico de llegada de las solicitudes al sistema SCORE y surtiendo el procedimiento establecido en el “Apéndice A” de este RAC (envío de mensaje SSIM), para operaciones en aeropuertos Niveles 3, 2 y 1.
- (b) Ningún explotador de servicios aéreos comerciales de transporte público regular nacional, podrá ejecutar mensualmente vuelos adicionales, por fuera del itinerario aprobado, en una proporción superior a la que se indica a continuación:

<b>Porcentaje de vuelos adicionales permitidos</b>	
<b>RANGOS DE VOLUMEN OPERACIÓN MENSUAL (salidas y llegadas)</b>	<b>PORCENTAJE</b>
>5000 vuelos	1%
2000 a 5000 vuelos	3%
<2000 vuelos	6%

\*Esta tabla será revisada al final de cada temporada y podrá estar sujeta a cambios.

Estos porcentajes se calcularán con base en lo ejecutado a nivel nacional, en el mes inmediatamente anterior. El Grupo de Planeación de Franjas Horarias será el encargado de realizar esta verificación.

- (c) El Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, en caso de ser necesario o atender algún requerimiento de información sobre los vuelos adicionales, validará si efectivamente se registró el vuelo en el sistema SCORE como un vuelo adicional (código de acción **G**). En el evento que no apareciera como un vuelo adicional, se comunicará al Grupo de Planeación de Franjas Horarias para lo pertinente.
- (d) Los vuelos de itinerario que por motivos de demora u otra circunstancia se efectúen en el mismo día, por fuera del horario aprobado, se tomarán como demorados, si se hicieran durante el mismo día calendario (de acuerdo a hora local colombiana) en que estaban programados y bajo ninguna circunstancia se considerarán como vuelos adicionales.
- (e) Si un vuelo no pudiera efectuarse en el día calendario y hora en que estaba programado (de acuerdo a hora local colombiana) haciéndose necesario realizarlo en un día posterior y ese día posterior la empresa tuviese programado el mismo vuelo (mismo destino y



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

número de vuelo), quedando dos (2) vuelos con el mismo número en la misma fecha; dicho vuelo podrá efectuarse como adicional, con la condición de que la aerolínea cambie el número de vuelo, usando uno de los asignados dentro de su “rango de número de vuelos” de modo que permita una diferenciación; de conformidad con lo previsto en el numeral 3.11.1.2 literal (d) de este Reglamento. Las solicitudes serán atendidas de la siguiente manera:

- (1) Para los casos en que se presente esta situación en horario laboral de lunes a viernes (8 a.m.- 5 p.m.) y en aeropuertos coordinados (Nivel 3) y/o facilitados (Nivel 2), las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves solicitarán al Grupo de Planeación de Franjas Horarias de la Oficina de Transporte Aéreo, se gestione ante el explotador aeroportuario la disponibilidad de la infraestructura y servicios necesarios para la operación y ante la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea la asignación del “Slot Operacional” (ATFCM).
  - (2) En los horarios diferentes a la jornada laboral ordinaria y/o días festivos, en aeropuertos coordinados (Nivel 3) y/o facilitados (Nivel 2) las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves solicitarán a la Posición OCS en la FMU, se gestione ante el explotador aeroportuario la disponibilidad de la infraestructura y servicios necesarios para la operación, así como la asignación del Slot operacional (ATFCM), conforme a los procedimientos establecidos.
- (f) La autorización del vuelo adicional en la fase pre-táctica y táctica se otorgará por parte la Posición OCS en la FMU, siempre y cuando la aerolínea informe el motivo operacional por lo cual se debió cancelar el vuelo que estaba programado en el itinerario aprobado por la Oficina de Transporte Aéreo.
- (f) El vuelo no efectuado en su fecha y hora programada se considerará cancelado, a menos que la diferencia entre el momento en que debía efectuarse según itinerario y el momento de la salida del adicional sea inferior a seis (6) horas, caso en el cual se considerará como una demora, aun teniendo número de vuelo diferente (adicional). Tales cancelaciones y demoras estarán sujetas a las compensaciones previstas en este Reglamento.

**Nota:** Sección adicionada conforme al Artículo Quinto de la Resolución No. 02062 del 18 de Julio de 2017. Publicada en el Diario Oficial No. 50.299 del 19 de Julio de 2017

## “APÉNDICE “A”

### ASIGNACIÓN DE SLOTS PARA LAS OPERACIONES AÉREAS EN AEROPUERTOS COORDINADOS NIVEL 3 Y FACILITACIÓN DE HORARIOS EN AEROPUERTOS NIVELES 2 Y 1.

#### 1. Disposiciones generales

##### 1.1. Aplicabilidad

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

El presente apéndice regula la asignación de franjas horarias (Slots Aeroportuarios) para las operaciones aéreas hacia o desde los aeropuertos colombianos que, debido a su alto volumen de tráfico aéreo, sean clasificados como aeropuertos Nivel 3 (Coordinados), en aeropuertos en los que exista la probabilidad de congestión durante algunos periodos del día, de la semana o una temporada especial; sean clasificados como aeropuertos Nivel 2 o Nivel 1 (Facilitados)

## 1.2. Necesidad de Slots aeroportuarios en aeropuertos coordinados

Para las operaciones hacia y desde aeropuertos Nivel 3, las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves, cualquiera que sea su modalidad, deberán contar con un Slot (franja horaria) asignado y aprobado, antes de iniciar el vuelo respectivo.

## 1.3. Coordinación de aeropuertos

La coordinación de aeropuertos es un método para gestionar la capacidad de los aeropuertos, lo cual conlleva la asignación Franjas Horarias o Slots de acuerdo a la capacidad aeroportuaria (restringida o limitada), a las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves para garantizar el funcionamiento viable del aeropuerto. La coordinación también es un procedimiento para incrementar al máximo el uso eficiente de la infraestructura aeroportuaria.

El principal objetivo de la coordinación de aeropuertos es lograr una eficiencia óptima en el uso de la infraestructura aeroportuaria, con el propósito de incrementar al máximo los beneficios para la mayor cantidad posible de usuarios del aeropuerto.

## 1.4. Niveles de congestión de aeropuertos

Los aeropuertos se clasifican según los siguientes niveles de congestión:

**Nivel 1:** Aeropuertos donde la capacidad de la infraestructura aeroportuaria es por lo general suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios del aeropuerto en cualquier franja horaria.

**Nivel 2:** Aeropuertos donde existe una probabilidad de congestión durante algunos periodos del día, la semana o la temporada, la cual puede resolverse mediante ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre las aerolíneas, el explotador aeroportuario y el facilitador. El Director General de la Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces designara a un Facilitador y su suplente para gestionar las operaciones previstas de las aerolíneas que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.

**Nivel 3:** Aeropuertos donde la infraestructura resulta insuficiente, o donde existan condiciones que imposibilitan satisfacer plenamente la demanda. El Director General de la Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces designará a un Coordinador y su suplente por Aeropuerto, para planificar y asignar Slots a las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves que utilizan o tengan previsto utilizar el aeropuerto como forma de gestionar los recursos limitados y publicados en la capacidad declarada.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

El aeropuerto deberá recibir la designación de Nivel 3 únicamente cuando los análisis y consultas permiten concluir que la demanda para la infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad declarada, y que no existe ninguna forma práctica de mitigar el problema a corto plazo. Un aeropuerto no deberá ser designado o seguir estando designado Nivel 3 por motivos distintos a una insuficiencia real de la infraestructura aeroportuaria, tal y como lo demuestre el análisis exhaustivo de la demanda y la capacidad.

El Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces, deberá suscribir y garantizar que un aeropuerto solo reciba la designación de Nivel 3, tras efectuar un análisis exhaustivo de la demanda y la capacidad, así como una consulta completa con todos los partícipes y partes interesadas.

El siguiente cuadro clasifica los aeropuertos según su nivel de congestión, teniendo en cuenta que el "Nivel" de cada aeropuerto será revisado al final de cada temporada y podrá dar lugar a cambiar un o clasificar el aeropuerto en una categoría diferente a la que ostenta:

## CLASIFICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS SEGÚN SU NIVEL CONGESTIÓN:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

IATA	ICAO	AEROPUERTO	NIVEL	HORARIO OPERACIÓN		PISTAS	
DECLARADO							
BOG	SKBO	BOGOTA	NIVEL 3	H24		LUN A DOM	13R/31L 13L/31R
EN PROCESO DEDECLARACION							
CLO	SKCL	CALI	NIVEL 2	H24		LUN A DOM	01 -19
CTG	SKCG	CARTAGENA	NIVEL 2	H24		LUN A DOM	01 -19
RNG	SKRG	RIONEGRO	NIVEL 2	H24		LUN A DOM	18 - 36
DECLARADO							
AXM	SKAR	ARMENIA	NIVEL 1	1030-0430 UTC	0530-2330 LT	LUN A DOM	02 - 20
BGA	SKBG	BUCARAMANGA	NIVEL 1	1030-0430 UTC	0530-2330 LT	LUN A DOM	17 -35
BAQ	SKBQ	BARRANQUILLA	NIVEL 1	H24		LUN A DOM	05 - 23
CUC	SKCC	CUCUTA	NIVEL 1	1000-0500 UTC	0500-2400 LT	LUN A DOM	16 -34 02 - 20
IBG	SKIB	IBAGUÉ	NIVEL 1	1100-0100 UTC	0600-2000 LT	LUN A VIE	14 - 32
				1100-0000 UTC	0600-1900 LT	SAB Y DOM	
LET	SKLT	LETICIA	NIVEL 1	1200-2300 UTC	0700-1800 LT	LUN A VIE	03 - 21
				1200-0300 UTC	0700-2200 LT	SAB Y DOM	
MDE	SKMD	MEDELLÍN	NIVEL 1	1030-2330 UTC	0530-1830 LT	LUN A DOM	02 - 20
MZL	SKMZ	MANIZALES	NIVEL 1	1030-2330 UTC	0530-1830 LT	LUN A DOM	10 - 28
NVA	SKNV	NEIVA	NIVEL 1	1100-0300 UTC	0600-2200 LT	LUN A VIE	02-20
				1100-0200 UTC	0600-2100 LT	SAB Y DOM	
PEI	SKPE	PEREIRA	NIVEL 1	1000-0500 UTC	0500-2400 LT	LUN A DOM	08 - 26
PPN	SKPP	POPAYAN	NIVEL 1	1100-0000 UTC	0600-1900 LT	LUN A DOM	08 - 26
PSO	SKPS	PASTO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	02 - 20
SMR	SKSM	SANTA MARTA	NIVEL 1	1100-0400 UTC	0600-2300 LT	LUN A DOM	01 -19
ADZ	SKSP	SAN ANDRÉS	NIVEL 1	H24		LUN A DOM	06 - 24
AUC	SKUC	ARAUCA	NIVEL 1	1100-0200 UTC	0600-2100 LT	LUN A DOM	11 - 29
UIB	SKUI	QUIBDO	NIVEL 1	1100-0000 UTC	0600-1900 LT	LUN A DOM	13 - 31
VVC	SKVV	VILLAVICENCIO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	05 - 23
EYP	SKYP	EL YOPAL	NIVEL 1	1000-0300 UTC	0500-2200 LT	LUN A VIE	05 - 23
				1100-0400 UTC	0600-2300 LT	SAB Y DOM	
SIS	SKAS	PUERTO ASÍS	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	01 -19
BSC	SKBS	BAHÍA SOLANO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	18 - 36
BUN	SKBU	BUENAVENTURA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	09 - 27
TCO	SKCO	TUMACO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	06 - 24
CZU	SKCZ	COROZAL	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	03 - 21
EJA	SKEJ	BARRANCABERMEJA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	04 - 22
FLA	SKFL	FLORENCIA	NIVEL 1	1100-0100 UTC	0600-2000 LT	LUN A DOM	12 - 30
GIR	SKGI	GIRARDOT	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	02 - 20
N/A	SKGO	CARTAGO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	01 -19
GPI	SKGP	GUAPI	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	02 - 20
GYM	SKGY	GUAYMARAL	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	11 - 29
IPI	SKIP	IPIALES	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	06 - 24
N/A	SKLC	CAREPA	NIVEL 1	1100-0000 UTC	0600-2400 LT	LUN A DOM	15 - 33
N/A	SKLM	MAICAO-LA MINA	NIVEL 1	H24		LUN A DOM	10 - 28
MTR	SKMR	MONTERIA	NIVEL 1	1100-0100 UTC	0600-2000 LT	LUN A DOM	14 - 32
MTU	SKMU	MITÚ	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	02 - 20
N/A	SKOC	OCAÑA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	01 -19
N/A	SKPB	PUERTO BOLÍVAR	NIVEL 1	H24		LUN A DOM	09 - 27
N/A	SKPC	PUERTO CARREÑO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	07 - 25
N/A	SKPV	PROVIDENCIA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	17 -35
N/A	SKQU	MARIQUITA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	01 -19
N/A	SKRH	RIOHACHA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	10 - 28
SVA	SKSA	SARAVENA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	16 - 34
SJE	SKSJ	SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	01 -19
N/A	SKSV	SAN VICENTE DEL CAGÚAN	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	14 - 32
TME	SKTM	TAME	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	07 - 25
VPU	SKVP	VALLEDUPAR	NIVEL 1	1100-0100 UTC	0600-2000 LT	LUN A DOM	02 - 20

## 1.5. Actores involucrados

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Los actores involucrados en relación con la gestión y uso de Slots son:

- (a) La autoridad aeronáutica y demás entes gubernamentales responsables de actividades inherentes al aeropuerto.
- (b) La autoridad ATS competente responsable del control del tráfico aéreo del aeropuerto y del espacio aéreo; actualmente asignada a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC.
- (c) El coordinador (es) y facilitador (es) responsable (s) de la coordinación y facilitación de los aeropuertos; actualmente asignados a la Oficina de Transporte Aéreo y su Grupo de Planeación de Franjas Horarias.
- (d) El explotador aeroportuario que administra y gestiona las instalaciones y servicios del respectivo aeropuerto.
- (e) Las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.
- (f) Las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).

## 1.6. Principios orientadores de la asignación de Franjas Horarias (Slot) para las operaciones aéreas

La autoridad aeronáutica y demás actores involucrados, de conformidad con el numeral 1.5 precedente, observarán en relación con la solicitud, asignación y utilización de las franjas horarias, Slot, en aquellos aeropuertos que lo requieran; además de los principios orientadores de las actuaciones administrativas, contenidos en el artículo 3º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo o disposiciones que en el futuro lo modifiquen o sustituyan, los principios siguientes:

- (a) **Transparencia:** Las actuaciones de la administración para la asignación de Slot y definición de capacidad de los aeropuertos estarán sometidas a procedimientos claros y visibles para los interesados. Las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves podrán acceder a la información sobre Slot y conocer su proceso de asignación, sin que ello signifique injerencia alguna en la toma de las decisiones.
- (b) **Igualdad y proporcionalidad:** El acceso a los Slot y su asignación, se darán en igualdad de condiciones y oportunidades para todas las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves. Sin embargo, la cantidad de Slot que puedan ser asignados a las diferentes empresas de servicios aéreos comerciales, será proporcional al tamaño e intensidad de sus operaciones, considerando el tamaño del mercado atendido, la frecuencia de las operaciones y las conexiones que se generan en el aeropuerto.
- (c) **Lealtad:** Al momento de solicitar Slot para sus operaciones, las empresas de servicios

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

aéreos comerciales observarán criterios de lealtad respecto de otros explotadores, evitando toda práctica que de manera indebida afecte o restrinja el acceso o la obtención de Slot a otras empresas o explotadores.

- (d) **Cooperación:** Los explotadores aeroportuarios y explotadores de aeronaves en cualquiera de sus modalidades, cooperarán para lograr la mayor eficiencia posible en las operaciones aéreas hacia o desde aeropuertos coordinados, evitando reservar y retener Slot que no han de ser utilizados y procediendo a su oportuna cancelación y liberación cuando estimen que no serán necesarios.

## 2. Obligaciones de los diferentes actores por niveles de aeropuertos

### 2.1. Aeropuertos de Nivel 1

**2.1.1. Obligaciones de las aerolíneas.** Todas las aerolíneas, que operen o tengan la intención de operar vuelos en un aeropuerto de Nivel 1, deberán, según aplique:

- (a) Comunicar mediante la mensajería SSIM sus operaciones previstas en cada temporada. Las operaciones en los aeropuertos de Nivel 1 no se tratarán en la RMS.
- (b) Cuando atiendan sus propios vuelos, alcanzar los acuerdos necesarios con los explotadores aeroportuarios para gestionar eficazmente las operaciones previstas.
- (c) Las aerolíneas deberán comercializar sus vuelos en los mismos horarios e itinerarios que fueran aprobados por la Oficina de Transporte Aéreo y registrados en el sistema SCORE, o el sistema que en el futuro lo remplace o sustituya.

**2.1.2. Obligaciones de los explotadores aeroportuarios.** El explotador aeroportuario de un aeropuerto de Nivel 1 deberá:

- (a) Supervisar la demanda de la infraestructura aeroportuaría y realizar su planificación para aumentar la capacidad para satisfacer dicha demanda. Colaborará con las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling) para evitar restricciones que puedan afectar las operaciones de las aerolíneas.
- (b) Realizar los análisis necesarios para calcular la capacidad aeroportuaría, con el fin de contar con una base de datos eficiente que sirva para la designación de nivel de aeropuertos cuando corresponda y proporcionar la infraestructura necesaria para gestionar las operaciones previstas de los explotadores de aeronaves en el marco de los niveles de servicio acordados.
- (c) Alcanzar, cuando corresponda, los acuerdos necesarios con las empresas de servicios de escala en aeropuerto o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos, para gestionar eficazmente las operaciones previstas.

**2.1.3. Obligaciones de las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).** Corresponderá a las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

atiendan sus propios vuelos:

- (a) Alcanzar los acuerdos necesarios con el explotador aeroportuario para gestionar eficazmente las operaciones previstas. En todo caso, la gestión de asistencia en tierra tendrá la responsabilidad principal de velar por evitar o mitigar las restricciones innecesarias debido a una planificación deficiente o a la presencia de recursos inadecuados en sus propias operaciones.

## 2.2. Aeropuertos de Nivel 2

**2.2.1. Obligaciones de las aerolíneas.** Todas las aerolíneas, que operen o tengan la intención de operar vuelos en un aeropuerto de Nivel 2, deberán, según aplique:

- (a) Proporcionar información actualizada de cada temporada sobre sus operaciones previstas al facilitador, mediante la mensajería SSIM y el formato empleado para el intercambio de datos con el facilitador. Las operaciones en los aeropuertos Nivel 2 se tratarán en la Reunión Mundial de Coordinación de Slots (RMS).
- (b) Cuando atiendan sus propios vuelos, alcanzar, los acuerdos necesarios con los explotadores aeroportuarios, para gestionar eficazmente las operaciones previstas.
- (c) Las aerolíneas deberán comercializar sus vuelos en los mismos horarios e itinerarios que fueran aprobados por la Oficina de Transporte Aéreo y registrados en el sistema SCORE, o el sistema que en el futuro lo remplace o sustituya.

**Nota 1.-** Se exceptúan del envío de la tabla de vinculación, las aerolíneas que en el curso de la temporada y mediante mensajería SSIM, envíen la información de la rotación de sus aeronaves, y ésta corresponda a la realidad de sus operaciones.

**Nota 2.-** Las fechas límite para el envío de datos pueden consultarse en el calendario de actividades de coordinación. Los datos de contacto de los facilitadores pueden encontrarse en web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.iata.org/wsg](http://www.iata.org/wsg).

**2.2.2. Obligaciones de los explotadores aeroportuarios.** El explotador aeroportuario deberá:

- (a) Prestar apoyo al facilitador a la hora de conseguir la plena cooperación de las aerolíneas en los aeropuertos de Nivel 2.
- (b) Proporcionar la infraestructura necesaria para gestionar las operaciones previstas de los explotadores de aeronaves en el marco de los niveles de servicio acordados.
- (c) Realizar los análisis necesarios para calcular la capacidad aeroportuaria, con el fin de contar con una base de datos eficiente que sirva para la designación del nivel de aeropuertos, cuando corresponda. Así mismo deberá mantener informado al facilitador y a todas las partes interesadas acerca de las limitaciones de capacidad y, especialmente, alertarles a tiempo en el caso de que una o varias de estas limitaciones puedan alcanzarse o superarse en un futuro



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

próximo.

- (d) Tras consultarlo con las partes interesadas, informará al facilitador cualquier cambio producido en la capacidad y en los parámetros de coordinación. El facilitador, a su vez, informará a las aerolíneas lo pertinente. Esta declaración deberá realizarse como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (e) Alcanzar, cuando corresponda, los acuerdos necesarios con las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos, para gestionar eficazmente las operaciones previstas.
- (f) El explotador aeroportuario deberá priorizar la asignación de posiciones de parqueo acorde con la destinación definida para cada terminal (pasajeros y/o carga), acorde al cálculo de capacidad suministrada al Grupo de Planeación de Franjas Horarias de la UAEAC.

**2.2.3. Obligaciones del facilitador.** El Director General de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil designará a un facilitador y su suplente, quien deberá tener conocimientos previos sobre programación de itinerarios de aerolíneas y/o experiencia en facilitación de Slots. Sus obligaciones frente a este proceso son:

- (a) Garantizar la viabilidad de los planes enviados por las aerolíneas de modo que no se superen los parámetros de planificación del aeropuerto.
- (b) Poner a disposición de los demás actores involucrados, información detallada sobre los parámetros de facilitación y la utilización de la capacidad declarada.
- (c) Comunicar a las aerolíneas si las operaciones previstas superarán los parámetros de planificación y facilitar un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo para evitar que se superen dichos parámetros.

**2.2.4. Obligaciones de las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).** Corresponderá a las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos:

- (a) Alcanzar los acuerdos necesarios con el explotador aeroportuario para gestionar eficazmente las operaciones previstas. En todo caso, la gestión de asistencia en tierra tendrá la responsabilidad principal de velar por evitar o mitigar las restricciones innecesarias debido a una planificación deficiente o a la presencia de recursos inadecuados en sus propias operaciones.

## 2.3. Aeropuertos de Nivel 3

**2.3.1. Obligaciones de los explotadores de aeronaves.** Todos los explotadores de aeronaves, cualquiera que sea su modalidad, que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto de Nivel 3, deberán, según aplique:

- (a) Contar previamente con un Slot asignado por parte del Coordinador de Slots. Para participar

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

de forma efectiva en el procedimiento de coordinación deberán disponer de los recursos, la experiencia y los sistemas adecuados.

- (b) Dado que los Slots en aeropuertos de Nivel 3 podrían no estar disponibles en las horas Pico o Punta, es fundamental que los explotadores de aeronaves que operen o tengan la intención de operar en ese aeropuerto estén preparados para desarrollar planes alternativos si no pueden obtener los Slots que necesitan a la hora que los pretenden. Algunos aeropuertos tienen pocos Slots adecuados disponibles, o incluso ningún Slot. En estos casos, deberán considerar operar a una hora distinta o en aeropuertos alternativos que puedan dar cabida a sus operaciones previstas.
- (c) Los explotadores de aeronaves con permiso de operación para servicios aéreos comerciales de transporte público regular, deben remitir al Grupo de Planeación de franjas horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo, la tabla de vinculación de sus operaciones (rotación de aeronaves), con la finalidad de determinar a través del sistema SCORE, el tiempo y recurso en tierra necesario para la atención de las aeronaves. Esta tabla debe ser remitida todos los días martes con la información correspondiente de la semana siguiente (lunes a domingo), en un archivo Excel con formato CSV (comma separated values), bajo la siguiente estructura:

TABLA DE VINCULACIÓN								
OPERADOR ARR	No. SERV ARR	OPERADOR DEP	No. SERV DEP	FROM	TO	DOOP	WOOP	TD
SK	2119	SK	2672	27/10/2013	29/03/2014	1234567	1	0

**Código escrito:** SK, 2119, SK, 2672, 27-10-2013, 29-03-2014,1234567,1,0

- (d) Las aerolíneas deberán comercializar sus vuelos en los mismos horarios e itinerarios que fueran aprobados por la Oficina de Transporte Aéreo y registrados en el sistema SCORE, o el sistema que en el futuro lo remplace o sustituya.

**Nota 1.-** Se exceptúan del envío de la tabla de vinculación, las aerolíneas que en el curso de la temporada y mediante mensajería SSIM, envíen la información de la rotación de sus aeronaves, y ésta corresponda a la realidad de sus operaciones.

**Nota 2.-** Cuando se detecte que la información reportada sobre la rotación de las aeronaves, difiere más de un 20% con respecto a lo ejecutado, por causas atribuibles a la aerolínea, el Coordinador de Slots fijará una menor prioridad en la coordinación inicial de la temporada siguiente.

## 2.3.2. Obligaciones de los explotadores aeroportuarios. El explotador aeroportuario deberá:

- (a) Velar porque se acuerden unos parámetros de coordinación adecuados con las partes

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

interesadas y que dichos parámetros se actualicen para cada temporada o en el evento que se presentasen situaciones imprevistas.

- (b) En los casos en que persistan las restricciones del aeropuerto, examinará su capacidad y la incrementará en la medida que resulte necesario y posible para posibilitar una nueva designación de Nivel 2 o Nivel 1 lo antes posible.
- (c) Tras consultarlo con el Comité de Coordinación de Slots, informará al coordinador de cualquier cambio producido en la capacidad y en los parámetros de coordinación. El coordinador, a su vez, informará a las aerolíneas. Esta declaración deberá realizarse como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (d) Suministrar la información pertinente al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, mediante los canales de comunicación acordados, con el fin de contribuir a la aplicación de los criterios adicionales para la asignación de Slots.
- (e) Tomar como base de planificación de sus recursos, únicamente la información oficial de los Slots aeroportuarios suministrada por la Oficina de Transporte Aéreo. Así mismo, dicha información deberá verse reflejada en los sistemas consultados por los usuarios del transporte aéreo.
- (f) Priorizar la asignación de posiciones de parqueo acorde con la destinación definida para cada terminal (pasajeros y/o carga), conforme al cálculo de capacidad suministrada al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots.
- (g) Alcanzar, cuando corresponda, los acuerdos necesarios con las empresas de servicios de escala en aeropuerto o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos para gestionar eficazmente las operaciones previstas.

### 2.3.3. Obligaciones del Coordinador de Slots

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil designará un coordinador y su suplente con conocimientos previos sobre programación de aerolíneas, operaciones de aeropuertos y experiencia en coordinación de Slots, quien deberá estar en capacidad de asistir y participar en todas las RMS. Los coordinadores deberán disponer de sistemas informáticos capaces de realizar las funciones necesarias para cumplir tanto las directrices mundiales de Slots (WSG) como las normas y Reglamentos Aeronáuticos vigentes, sus obligaciones frente a este proceso son:

- (a) Recopilar datos sobre las operaciones previstas de todas las aerolíneas que operen o tengan la intención de operar en el aeropuerto.
- (b) Publicar en la página [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co), la información detallada sobre los parámetros de coordinación y la utilización de la capacidad declarada en cada temporada para consulta de las partes interesadas.
- (c) Facilitar un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo por las aerolíneas para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto,

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (d) Asignar Slots a las aerolíneas y otros operadores de aeronaves de forma imparcial, transparente y no discriminatoria, sobre la base de los parámetros de coordinación aplicables y de conformidad con las normas y Reglamentos Aeronáuticos vigentes.
- (e) Analizar las capacidades calculadas de pista, espacio aéreo y terminales (posiciones de parqueo, flujo de pasajeros, puertas de abordaje, cintas de equipaje, módulos de embarque), para cada temporada y/o cuando existan variaciones que afecten la capacidad inicial.
- (f) Analizar la demanda de los Slots (históricos, peticiones iniciales, Slots ad hoc, Slots en épocas especiales) para proyectar la disponibilidad de Slots en cada temporada y/o cuando existan variaciones que afecten la capacidad inicial.
- (g) Publicar información detallada sobre los parámetros de coordinación aplicables, las normas y Reglamentos Aeronáuticos vigentes, así como cualquier otro criterio empleado en la asignación de Slots, como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS, siempre que sea posible.
- (h) Publicar preferiblemente en el formato especificado en el capítulo 6 del SSIM y a través de cualquier medio informático, las listas de Slots asignados, los Slots restantes disponibles y los motivos por los que los Slots no se asignaron tal y como se solicitó.
- (i) Supervisar las cancelaciones realizadas con posterioridad a la fecha de referencia de históricos, con el fin de aplicar la norma "Úselo o piérdalo".
- (j) Supervisar la utilización de Slots prevista y real, con el fin de identificar cualquier no utilización de Slots aeroportuarios e iniciar un diálogo con la aerolínea o el operador de aeronaves en cuestión, y aplicar la norma "Úselo o piérdalo".
- (k) Supervisar la utilización de Slots prevista y real para identificar los posibles casos de uso indebido de Slots e iniciar un diálogo con la aerolínea o el operador de aeronaves en cuestión.
- (l) Ofrecer asesoramiento a los explotadores de aeronaves sobre todas las cuestiones que puedan mejorar la capacidad del aeropuerto o la flexibilidad de la asignación de Slots, y, en especial, sobre cualquier aspecto que contribuya a que el aeropuerto pueda volver al Nivel 2 o al Nivel 1.
- (m) Solucionar los problemas derivados de requisitos contradictorios, de forma que se evite la necesidad de intervención externa.
- (n) Emitir concepto previo para las solicitudes de nuevos operadores y/o nuevas rutas y/o incremento de frecuencias respecto a disponibilidad de Slots en aeropuertos coordinados, donde se pretenda prestar servicios regulares.
- (o) Las demás que le asigne en Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, en ralción con la gestión

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

de Slots.

## 2.3.4. Obligaciones de las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).

Corresponderá a las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos:

- (a) Alcanzar los acuerdos necesarios con el explotador aeroportuario para gestionar eficazmente las operaciones previstas. En todo caso, la gestión de asistencia en tierra tendrá la responsabilidad principal de velar por evitar o mitigar las restricciones innecesarias debido a una planificación deficiente o a la presencia de recursos inadecuados en sus propias operaciones.

## 3. Planificación estratégica de Franjas Horarias (Slots)

Para el proceso de coordinación de Slots (Nivel 3) y facilitación de horarios (Nivel 2), se hace necesario realizar una Planificación Estratégica basada en el análisis de la demanda y la capacidad ofrecida, en la que se debe evaluar dónde y cuándo es probable que la demanda exceda la capacidad aeroportuaria, con el fin de ajustar la demanda a la capacidad real. Esta planificación está a cargo del Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, la cual se realiza de conformidad con los plazos establecidos en el calendario IATA.

La Planificación Estratégica para la coordinación de Slots aeroportuarios, finaliza treinta y seis (36) horas antes de la fecha prevista para la operación de los vuelos programados, término que dará inicio a las fases pre-táctica y táctica, a cargo de la Posición OCS en la FMU.

## 4. Análisis de capacidad y demanda

El análisis deberá sopesar de forma objetiva la aptitud de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda con los niveles de servicio deseados, teniendo en cuenta factores como los tiempos de espera y los niveles de congestión o de retrasos. En el análisis se deberá presuponer que las instalaciones del aeropuerto se gestionan de forma eficiente y que cuentan con una dotación completa de personal.

El análisis debe determinar los condicionantes operativos (restricciones), medioambientales o de infraestructura que impidan satisfacer la demanda, así como encontrar alternativas para mitigar dichas insuficiencias mediante cambios y mejoras de la infraestructura, las operaciones o las políticas.

Los resultados del análisis de la capacidad y la demanda deberán ponerse a disposición de las partes interesadas con objeto de fomentar la cooperación, así como de mitigar y solucionar el condicionante existente sobre la demanda.

**Nota.** - La actual distribución de la capacidad del aeropuerto Eldorado (aeropuerto Nivel 3), para la operación de vuelos regulares, corresponde al 80% del total de los Slots disponibles. Dicho

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

*porcentaje, de distribución de capacidad, podrá ser ajustada conforme al análisis de la capacidad y demanda para cada temporada.*

## 4.1. Objetivos

Son objetivos del análisis de capacidad y demanda:

- (a) Mejorar la capacidad del aeropuerto para satisfacer la demanda y evitar, siempre que sea posible, la necesidad de que el aeropuerto pase del Nivel 1 al Nivel 2, o del Nivel 2 al Nivel 3.
- (b) Identificar métodos para reducir o eliminar la necesidad de coordinación, lo cual daría lugar al cambio del aeropuerto del Nivel 3 al Nivel 2 o al Nivel 1, o bien del Nivel 2 al Nivel 1.

Será primordial desarrollar el análisis de la capacidad y la demanda cuando existan cambios significativos en la infraestructura, en las prácticas operativas o en los patrones de demanda de los aeropuertos.

## 4.2. Capacidad

### 4.2.1. Datos para el análisis de capacidad

La información sobre la capacidad calculada, será suministrada dentro de los plazos establecidos por las directrices mundiales de coordinación de Slots, en el formato determinado para tal fin, y de conformidad con los siguientes lineamientos:

#### 4.2.1.1. Capacidad de infraestructura aeroportuaria.

##### 4.2.1.1.1. Explotador aeroportuario

- (a) El explotador aeroportuario proporcionará los datos de la capacidad calculada (para llegadas y salidas) del terminal y sus plataformas, en la cual se debe considerar: posiciones de parqueo, puentes de embarque, salas de embarque y bandas de equipaje, filtros de inmigración y aduanas; mostradores o CUTE para chequeo de pasajeros y equipaje, sistemas de transporte de equipajes hasta las aeronaves, filtros para emigración, instalaciones de sanidad portuaria y control fitosanitario y demás instalaciones y servicios que afecten la disponibilidad del aeropuerto, estableciendo la capacidad máxima posible y su disminución o incremento por afectaciones en cualquiera de los elementos anotados hasta llegar a la capacidad real.

Así mismo, dentro de la capacidad calculada el explotador aeroportuario deberá tener en cuenta la programación de los trabajos de expansión, mantenimiento o reparación a la Infraestructura Aeroportuaria realizados por el mismo explotador. Tal cálculo deberá incluir los datos relativos a la disminución de capacidad del aeropuerto, situación que será informada al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots de la Oficina de Transporte Aéreo.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (b) El explotador aeroportuario deberá determinar dentro del cálculo de la capacidad aeroportuaria, sus recursos principales tales como terminal y plataforma, definidos en un número de operaciones por hora, en la que se indique el parámetro de rotación, entendida como el número de aeronaves que pueden utilizar un puesto de estacionamiento (políticas operacionales). Lo anterior, basado en que la demanda de posiciones de parqueo de un aeropuerto está determinada fundamentalmente por la programación de vuelos regulares, el tipo de servicios ofrecidos (domésticos, internacionales, etc.) y las aeronaves que las utilizan.
- (c) El explotador aeroportuario deberá incluir dentro del cálculo de su capacidad, cualquier eventualidad en las instalaciones asignadas a las entidades que presten servicios de migración, aduanas y demás controles en los aeropuertos que afecten la capacidad temporal o permanente.
- (d) El explotador aeroportuario informará al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, en el momento que se conozca sobre cualquier variación en la capacidad, derivada de daños repentinos que requieran reparación inmediata o cualquier otra circunstancia que disminuya o incremente de manera temporal o permanente la capacidad de la infraestructura a su cargo.

## 4.2.1.1.2. Otros actores

Además de los datos suministrados por el explotador aeroportuario, se considerarán como otros actores: entes gubernamentales, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), o quien haga sus veces, y a la Dirección de Infraestructura Aeroportuaria de la Secretaría de Sistemas Operacionales de la UAEAC, quienes deberán suministrar al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, la información de todos los aeropuertos a nivel nacional de su competencia, acorde los siguientes lineamientos:

- (a) El cronograma del plan de obras para la temporada de verano (marzo – octubre), el cual deberá ser presentado dentro de los cinco (5) primeros días del mes de septiembre del año inmediatamente anterior, de conformidad con los términos del Calendario IATA.
- (b) El cronograma del plan de obras para la temporada de invierno (octubre – marzo), el cual deberá ser presentado dentro de los cinco (5) primeros días del mes de abril del año en curso, de conformidad con los términos del Calendario IATA.

## 4.2.1.2. Capacidad de pista y espacio aéreo.

- (a) La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC proporcionará los datos de la capacidad calculada (para llegadas y salidas) del recurso de pista o pistas con sus diferentes configuraciones, el espacio aéreo circundante del aeropuerto coordinado, en el área terminal (TMA) que le corresponda y su zona de tránsito de aeródromo (ATZ), así como de sus calles de rodaje, considerando las capacidades de los servicios de control de aproximación, control de aeródromo, control de superficie y servicios conexos de información y telecomunicaciones aeronáuticas, servicio de meteorología y las ayudas a la navegación



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

aérea; así como las demás instalaciones y servicios que afecten la disponibilidad del aeropuerto o su espacio aéreo, estableciendo la capacidad máxima posible hora y su disminución o incremento por afectaciones en cualquiera de los elementos anotados, incidentes o daños que afecten el servicio, hasta llegar a la capacidad real o aproximada, en la cual se debe considerar los horarios operacionales con sus restricciones de todos los aeropuertos controlados a nivel nacional.

- (b) Así mismo, dentro de la capacidad calculada se deberá tener en cuenta la programación de los trabajos de instalación, mantenimiento o reparación a la restante infraestructura aeronáutica tales como: radioayudas, radares, iluminación, ayudas a la navegación, etc.
- (c) La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC informará al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, en el momento que se conozca sobre cualquier variación en la capacidad, derivada de daños repentinos que requieran reparación inmediata o cualquier otra circunstancia que disminuya o incremente de manera temporal o permanente la capacidad de la infraestructura a su cargo.

## 4.3. Demanda

Los datos para el análisis de la demanda se tomarán con base en la información de referencia de históricos de la temporada equivalente e inmediatamente anterior (verano o invierno), y los datos de la planificación ajustada al término de la temporada, con el fin de determinar el aumento o disminución de Slots en las franjas pico y valle, para posteriormente proyectar la nueva demanda en la temporada a coordinar.

## 5. Declaración de capacidad

El Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, tomará como base para la capacidad a declararse, aquella que resulte menor de las dos (2) capacidades entre la capacidad aeroportuaria y la capacidad de pista, en la cual las operaciones aéreas planificadas, cualquiera que sea su modalidad; jamás podrán exceder la capacidad declarada.

La capacidad y limitaciones de un aeropuerto catalogado como coordinado (Nivel 3) o facilitado (Nivel 2), serán declaradas por el coordinador de Slots o facilitador, según corresponda, mediante la publicación en las páginas web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.iata.org/wsg](http://www.iata.org/wsg), de conformidad con los plazos establecidos en el calendario IATA.

La capacidad declarada deberá contener mínimo la información detallada de los parámetros de coordinación o facilitación, tales como:

### 5.1. Pista

- (a) Límites de capacidad en pista (arribos y despegues).
- (b) Cambios de limitación en pista respecto a la temporada anterior.
- (c) Programación de restricciones para pista por obras de mantenimiento (arribos y despegues).

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (d) Programación de restricciones medioambientales para pista.
- (e) Programación de restricciones para calles de rodaje por obras de mantenimiento.
- (f) Tiempos promedio de rodaje taxi-in y taxi-out.

## 5.2. Espacio aéreo

- (a) Límites de capacidad en espacio aéreo en FIR.
- (b) Límites de capacidad en espacio aéreo en TMA.  
Límites de capacidad en espacio aéreo en ATZ.

## 5.3. Terminal

- (a) Límites de capacidad en terminales con respecto a posiciones de parqueo (llegadas y salidas de contacto o remotas).
- (b) Cambios de limitaciones en terminales respecto a la temporada anterior.
- (c) Programación de restricciones para terminales con respecto a posiciones de parqueo (llegadas y salidas).
- (d) Programación de restricciones para check-in.
- (e) Programación de restricciones para el sistema de cintas de equipajes.
- (f) Programación de restricciones para mostradores (stand o CUTE).
- (g) Programación de restricciones para puentes de embarque.
- (h) Programación de restricciones para salas de abordaje.
- (i) Factor de ocupación por terminal.
- (j) Límites de capacidad con respecto a las instalaciones asignadas a las entidades que prestan servicios de migración, aduanas y demás controles en los aeropuertos.

## 6. Principios, prioridades y criterios en la asignación de Slots (Nivel 3)

### 6.1. Principios claves de la asignación de Slots

Los principios clave de la asignación de Slots en un aeropuerto de Nivel 3 son:

- (a) Los Slots solamente serán asignados para fines de planificación por un coordinador debidamente designado.
- (b) Los Slots únicamente se asignarán a aerolíneas y demás explotadores de aeronaves que pretendan realizar operaciones en dicho aeropuerto.
- (c) El Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo recibirá a través de la dirección electrónica [slot.fmu@aerocivil.gov.co](mailto:slot.fmu@aerocivil.gov.co), asignada al sistema de coordinación de Slot (SCORE); las solicitudes específicas de Slot mediante mensajería SSIM.
- (d) Antes de operar en un aeropuerto de Nivel 3, las aerolíneas u otros operadores de aeronaves deberán tener un Slot asignado. Algunos tipos de vuelos (por ejemplo, vuelos humanitarios, vuelos de ambulancia o vuelos de estado) podrán estar exentos o sujetos a procedimientos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

especiales.

- (e) Las aerolíneas y otros operadores de aeronaves no deben operar intencionadamente servicios a una hora distinta a la aprobada o utilizar Slots de una forma distinta a la asignada por el coordinador.
- (f) Una “Serie de Slots” es, un conjunto de cinco (5) o más Slots solicitados para la misma hora y el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si ello no fuera posible, asignados a la misma hora aproximadamente.
- (g) Una aerolínea, podrá seguir utilizando una serie de Slots basándose en su condición de histórico.
- (h) La condición de histórico se aplicará a una “Serie de Slots” que se hayan utilizado como mínimo el 80% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior.
- (i) No se podrán retirar los Slots históricos a una aerolínea para dar cabida a nuevos entrantes o a cualquier otra categoría de operador de aeronaves.
- (j) Los Slots podrán transferirse o intercambiarse entre aerolíneas, o bien usarse como parte de una operación conjunta, previa autorización del Coordinador de Slot, con sujeción a estas disposiciones.
- (k) Los coordinadores deberán actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- (l) La asignación de Slots será independiente de la asignación de derechos de tráfico derivados de acuerdos bilaterales de servicios aéreos comerciales.
- (m) Las aerolíneas y los coordinadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en los aeropuertos de Nivel 3.
- (n) Los tiempos de Slots se basarán en las horas previstas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas). Las horas reales de salidas y llegadas podrán variar debido a factores operacionales.

Todas las actividades relacionadas con los Slots, incluida la determinación de Slots históricos, se expresarán en Tiempo Universal Coordinado -UTC- (+5 horas de la hora local colombiana).

## 6.2. Prioridades generales para la asignación de Slots

Los coordinadores deberán asignar la capacidad declarada basándose en el siguiente orden de prioridad general:

- (a) Operaciones de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que por su naturaleza operan ajustados a un itinerario. (Serie de servicios regulares).

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (b) Operaciones de servicios comerciales de transporte público regular de carga que operan que por su naturaleza ajustados a un itinerario (Serie de servicios regulares).
- (c) Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros (Servicios ad hoc).
- (d) Operaciones de vuelos chárter efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros (Servicios ad hoc)
- (e) Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga (Servicios ad hoc)
- (f) Operaciones de vuelos chárter efectuadas por empresas de servicios aéreos de carga (Otras operaciones).
- (g) Otras operaciones.
- (h) Están exentos de estas medidas los vuelos de ambulancia aérea en desarrollo de vuelos propios de ese servicio y otras operaciones aéreas civiles de apoyo humanitario o de búsqueda y salvamento, operaciones de la aviación de Estado en vuelo VIP –I, ó en misión de orden público, operaciones de la aviación de Estado o civil del Estado en vuelo VIP –II, Operaciones de las empresas trabajos aéreos especiales.

Para solicitar Slots con el grado de prioridad apropiado, las aerolíneas y otros operadores de aeronaves deberán usar los formatos de mensajes especificados en el capítulo seis (6) del SSIM y los códigos de acción correctos que se detallan en la tabla siguiente:

<b>SERVICE TYPES / TIPOS DE SERVICIO</b>			
<b>Service Type Code/ Código Tipo Servicio</b>	<b>Application/ Aplicación</b>	<b>Type of Operation/ Tipo de Operación</b>	<b>Description/ Descripción</b>
<b>J</b>	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Normal Service / Servicio Normal
<b>S</b>	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Shuttle Mode / Modo Traslado
<b>U</b>	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Service operated by Surface Vehicle/ Servicio Operado por Vehículo en Tierra
<b>F</b>	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/ Mail-Correo	Loose Loaded cargo and/or preloaded devices / Carga Suelta y/o dispositivos precargados
<b>V</b>	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/ Mail-Correo	Service operated by Surface Vehicle/Servicio Operado por Vehículo en Tierra

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

<b>M</b>	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/Mail-Correo	Mail only/ Solo Correo
<b>Q</b>	Scheduled/ Programado	Passenger-Cargo/ Pasajero-Carga	Passenger/Cargo in Cabin (mixed configuration aircraft)
<b>G</b>	Additional Flights/ Vuelos Adicionales	Passenger/ Pasajeros	Normal Service/Servicio Normal
<b>B</b>	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Passenger/Pasajeros	Shuttle Mode/Modo Traslado
<b>A</b>	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Cargo-Carga/Mail-Correo	Cargo-Mail/Carga-Correo
<b>R</b>	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Passenger-Pasajeros /Cargo-Carga	Passenger/Cargo in Cabin (mixed configuration aircraft)
<b>C</b>	Charter	Passenger/Pasajeros	Passenger Only/Solo Pasajeros
<b>O</b>	Charter	Special Handling/Manejo Especial	Charter requiring special handling (e.g. Migrants/immigrant Flights)/Charter require manejo especial (ej. Vuelos de deportados)
<b>H</b>	Charter	Cargo-Carga/Mail-Correo	Cargo and - or Mail/Carga y/o Correo
<b>L</b>	Charter	Passenger-Pasajeros /Cargo-Carga /Mail-Correo	Passenger and Cargo and-or Mail/Pasajeros y Carga y/o Correo
<b>P</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Non-revenue (Positioning/Ferry/Delivery/Demo)/ Sin fin de lucro (Posicionamiento/Ferry/Demostracion)
<b>T</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Technical Test/Prueba Técnica
<b>K</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Training (School/Crew check) /Entrenamiento (Escuelas/Chequeo Tripulaciones)
<b>D</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	General Aviation/Aviación General
<b>E</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Special (Government)/Especial (Gobierno)
<b>W</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Military/Militar
<b>X</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Technical Stop (for Chapter 6 applications only)/ Parada Técnica (Solo Aplicaciones Capitulo 6)
<b>I</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	State/Diplomatic/Air Ambulance (Chapter 6 only)/ Estado/Diplomatico/Aero ambulancia (Solo Capitulo 6)
<b>N</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Business Aviation/Air Taxi-Aviación de negocios/Aero Taxi

### 6.3. Criterios principales para la asignación inicial de Slots

Siempre que se desarrolle un plan de asignación de Slots para la Reunión Mundial de Coordinación

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

de Slots (RMS), basado en las solicitudes iniciales presentadas por las aerolíneas, los coordinadores deberán aplicar en su orden, los siguientes criterios:

**6.3.1. Slots históricos.** La primera prioridad de la asignación de Slots serán los Slots históricos.

**6.3.2. Cambios en los Slots históricos.** Los cambios realizados en un Slot histórico deberán tener prioridad sobre las nuevas solicitudes del mismo Slot dentro de la capacidad disponible.

**6.3.3. Fondo de reserva de Slots.** Una vez que se hayan asignado los Slots históricos y los cambios en los Slots históricos, el coordinador establecerá un fondo de reserva de Slots que incluya cualquier nuevo Slot creado. Los Slots disponibles en el fondo de reserva se asignarán a las aerolíneas que soliciten un Slot utilizando los criterios establecidos en los puntos 6.3.4., 6.3.5. y 6.4. de este Apéndice.

**6.3.4. Nuevos entrantes.** Solo las aerolíneas podrán optar a la categoría de nuevo entrante.

- (a) El cincuenta por ciento (50%) de los Slots incluidos en el fondo de reserva en la asignación inicial de Slots deberá ser asignado a nuevos entrantes, salvo que las solicitudes de los nuevos entrantes sean inferiores al cincuenta por ciento (50%). El coordinador tratará las solicitudes de los nuevos entrantes y las demás aerolíneas de forma equitativa, de conformidad con los parámetros de coordinación a lo largo del día.
- (b) A la hora de asignar los Slots a los nuevos entrantes, se aplicarán la prioridad para las operaciones previstas para todo el año (6.3.5) y los criterios adicionales para la asignación de Slots (6.4).
- (c) Un nuevo entrante al que se le hayan ofrecido Slots una hora antes o después del tiempo solicitado, pero que no haya aceptado esta oferta al final del primer día de la RMS, no conservará la categoría de nuevo entrante para esa temporada.
- (d) Si un nuevo entrante no quedara satisfecho con la respuesta del coordinador a su solicitud de Slot, podrá pedir reunirse con el Comité de coordinación para intentar resolver la situación.

**6.3.5. Introducción de operaciones previstas para todo el año.**

- (a) Dentro de cada categoría (cambios en Slots históricos, asignaciones a nuevos entrantes y otras asignaciones del fondo de reserva de Slots), las solicitudes de prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año deberán tener prioridad sobre las solicitudes de nuevos Slots.
- (b) A la hora de evaluar si es aplicable una prioridad para todo el año, los coordinadores deberán posibilitar la flexibilidad de los horarios con el fin de dejar margen para las diferentes exigencias de los servicios de corto y largo recorrido.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 6.4. Criterios adicionales para la asignación inicial de Slots

Cuando los Slots no puedan asignarse utilizando los criterios principales definidos en el numeral 6.3, deberán tenerse en cuenta los siguientes factores:

- (a) **Periodo efectivo de operación:** deberá tener prioridad la programación que será efectiva durante un periodo de operación mayor en la misma temporada.
- (b) **Tipo de servicio y de mercado:** deberá tenerse en cuenta el equilibrio de los distintos tipos de servicios (regulares, chárter y carga) y los mercados (nacionales, regionales o de largo recorrido), así como el desarrollo de la red de rutas del aeropuerto.
- (c) **Competencia:** los coordinadores intentarán asegurarse de que se tengan en cuenta los factores competitivos en la asignación de los Slots disponibles.
- (d) **Prohibición:** cuando exista una prohibición en un aeropuerto, que genere un problema de Slots en cualquier otro lugar, deberá darse prioridad a la aerolínea cuya programación esté restringida por la prohibición.
- (e) **Requisitos de los pasajeros y otros usuarios:** los coordinadores intentarán garantizar que las necesidades de los pasajeros y los transportistas se satisfagan en la máxima medida posible.
- (f) **Frecuencia de operación:** una mayor frecuencia como, por ejemplo, una mayor cantidad de vuelos por semana, no implicará en sí una mayor prioridad en la asignación de Slots.

## 6.5. Mantenimiento y devolución de Slots

- (a) Las aerolíneas solo podrán conservar los Slots que pretendan operar, transferir, intercambiar o utilizar en una operación conjunta.
- (b) Para garantizar que no se desperdicie la capacidad cuando ésta sea escasa, las aerolíneas deberán devolver inmediatamente cualquier Slot que no vayan a utilizar. Aunque se devuelvan con poca antelación, los Slots devueltos pueden volver a asignarse a otros operadores que los necesitan.
- (c) Específicamente, los Slots que una aerolínea no pretenda operar deberán devolverse antes de la fecha límite para la devolución de Slots: 15 de enero (verano) y 15 de agosto (invierno). Con posterioridad a esta fecha, el Coordinador de Slots se abstendrá de procesar modificaciones y devoluciones hasta después de la fecha de referencia de históricos.
- (d) Las aerolíneas que devuelvan intencionadamente series de Slots después de la fecha límite para la devolución de Slots, recibirán una prioridad inferior por parte del coordinador durante la Coordinación inicial de la siguiente temporada equivalente.
- (e) El coordinador mantendrá y publicará una lista de aerolíneas que hayan devuelto los Slots



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

después de la fecha límite para la devolución de Slots en la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)

## 6.6. Norma "Úselo o Piérdalo"

- (a) La condición de histórico solo se concederá a una serie de Slots en el caso de que la aerolínea pueda demostrar, que dicha serie se ha operado como mínimo durante el ochenta por ciento (80%) del tiempo del periodo asignado en la temporada equivalente anterior.
- (b) Los Coordinadores deberán proporcionar de forma puntual información a las compañías acerca de los vuelos que puedan no cumplir el requisito de uso mínimo del ochenta por ciento (80%) durante la temporada, para permitir que la aerolínea tome las medidas oportunas. Para efecto de lo anterior se remitirá a las aerolíneas informes mensuales.
- (c) Se entenderá que esta norma de "Úselo o Piérdalo" se aplicará únicamente para la no utilización de Slots previamente asignados. En la contabilización de la no utilización de Slots, se exceptuarán los casos donde apliquen las justificaciones señaladas en el numeral 6.8. de esta Apéndice.

## 6.7. Elegibilidad para "Condición de Histórico"

Las siguientes directrices se utilizan para determinar qué Slots pueden optar por la *Condición de Histórico* y el número de operaciones necesarias para conseguir el uso del ochenta por ciento (80%):

- (a) Para determinar la elegibilidad de la condición de histórico se utilizará como base la serie de Slots conservados en la fecha de referencia de históricos a las 23:59 UTC del 31 de enero (verano) y las 23:59 UTC del 31 de agosto (invierno).
- (b) Para una serie de Slots asignados de nuevo después de la fecha de referencia de históricos, el número de Slots en la serie y en la fecha de la primera asignación se utilizará como base para calcular el uso del ochenta por ciento (80%).
- (c) Si el periodo de operación de una serie de Slots se amplía después de la fecha de referencia de históricos, la aerolínea podrá optar por la condición de histórico para el periodo de operación ampliado, sujeto al requisito del uso del ochenta por ciento (80%) de la serie ampliada.
- (d) Los Slots asignados con un régimen ad hoc no pueden optar por la condición de histórico. Sin embargo, los Slots solicitados como una serie pero que se hayan asignado inicialmente con un régimen ad hoc y que formen una serie al final de la temporada, sí podrán optar a la condición de histórico.
- (e) Si una aerolínea tiene más de una serie de Slots al mismo tiempo con periodos operativos idénticos o superpuestos, la utilización de cada serie se calculará individualmente.
- (f) Si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se considerará como una serie individual de Slots.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (g) Los cambios de horario asignados por el coordinador para una parte de una serie de Slots (por ejemplo, horario de verano) no afectarán a la elegibilidad de condición de histórico, siempre y cuando se cumpla el requisito del ochenta por ciento (80%) de uso durante todo el periodo operativo del servicio.
- (h) La condición de histórico se aplicará a los horarios más recientes aprobados por los coordinadores para una serie de Slots, a no ser que se acuerde lo contrario entre el coordinador y la aerolínea.
- (i) Las modificaciones ad hoc no relacionadas con el horario en una serie de Slots (por ejemplo, tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio) no afectarán a la elegibilidad para la condición de histórico. La utilización del ochenta por ciento (80%) se calcula durante todo el periodo operativo del servicio. La condición de histórico se aplica generalmente a la serie de Slots operados la mayoría del tiempo, a no ser que se acuerde lo contrario entre el coordinador y la aerolínea.

## 6.7.1. Cancelaciones antes de la fecha de referencia de Históricos

- (a) La cancelación de cinco (5) o más semanas consecutivas reducirá el periodo elegible para la condición de histórico, o generará periodos individuales elegibles para la condición de histórico. Cuando los periodos individuales se reconozcan como parte del mismo servicio (por ejemplo, mismo número de vuelo, ruta, etc.), la utilización del ochenta por ciento (80%) se calculará para el número total de operaciones en todos los periodos.
- (b) La cancelación de los periodos de menos de cinco (5) semanas consecutivas no reducirá el periodo elegible para la condición de histórico, siempre y cuando el número total de cancelaciones sea del veinte por ciento (20%) o menos del periodo entre la primera y la última fecha de la serie de Slots.

## 6.7.2. Cancelaciones después de la fecha de referencia de Históricos

Todas las cancelaciones realizadas después de la fecha de referencia de históricos se considerarán como una no utilización de la serie de Slots en el cálculo del uso del ochenta por ciento (80%) (Úselo o Piérdalo), a no ser que la no utilización se justifique conforme a las disposiciones del punto 6.8. de este Apéndice.

## 6.8. No utilización justificada de Slots

Cuando se calcule la utilización del ochenta por ciento (80%) de una serie de Slots (Úselo o Piérdalo), los Slots no utilizados se considerarán como utilizados, siempre y cuando la no utilización esté justificada por uno de los motivos siguientes:

- (a) Interrupción de los servicios aéreos de la aerolínea debida a motivos imprevistos e inevitables que escapan del control de la aerolínea, por ejemplo, el cierre de un aeropuerto o espacio aéreo, o condiciones climáticas adversas.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (b) Acciones que pretenden afectar a estos servicios y que impiden que la aerolínea lleve a cabo sus operaciones programadas, por ejemplo, huelgas o paros sindicales.

Las aerolíneas deberán contactar con el coordinador lo antes posible, después de que se produzca la no operación o cancelación del vuelo, para confirmar que dichos vuelos no serán contabilizados como “no utilizados”.

## 6.9. Monitoreo de uso de Slots (Slot Monitoring)

Dentro del monitoreo de uso de Slots, se realizará un seguimiento a la ocurrencia de las situaciones que se señalan a continuación:

- (a) Cuando las aerolíneas u otros operadores de aeronaves operen en un aeropuerto Nivel 3 sin contar con un Slot previamente asignado por el Coordinador de Slots. Los mecanismos empleados para comprobar que el Slot fue utilizado sin previa autorización, son los siguientes:
  - (1) Cuando las aerolíneas u otros operadores de aeronaves incluyan o registren durante las fases pre-táctica y/o táctica (Posición OCS), un vuelo que en ningún momento hubiese cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de Slot, mediante el envío de la mensajería SSIM en la fase de planificación estratégica (sistema Score).
  - (2) Cuando las aerolíneas u otros operadores de aeronaves incluyan o registren durante las fases pre-táctica y/o táctica (Posición OCS), un vuelo que, pese a que hubiese cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de Slot, mediante el envío de la mensajería SSIM en la fase de planificación estratégica (sistema Score), la misma hubiese sido rechazado y/o negado.
  - (3) Cuando la aerolínea incluya en los planes de vuelo repetitivos, que se presentan conforme al ciclo AIRAC (28 días), ante la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, vuelos que no hubiesen cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de Slot, mediante el envío de la mensajería SSIM en la fase de planificación estratégica (Sistema Score).
  - (4) Cuando las aerolíneas u otros operadores de aeronaves incluyan en el plan de vuelo, que se presenta en las oficinas ARO/AIS de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, vuelos que no hubiesen cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de Slot, durante las fases pre-táctica y/o táctica (Posición OCS).
- (b) Cuando la aerolínea conserve intencionalmente Slots que no tenga previsto operar, transferir, intercambiar o usar en una operación conjunta. Uno de los mecanismos empleados para comprobar que se conservó intencionalmente el Slot, serán las devoluciones de Slots en patrones constantes dentro la temporada en ejecución y en fechas diferentes a las permitidas para la devolución de Slots.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (c) Cuando una aerolínea opere intencional y reiteradamente servicios en un horario distinto al asignado por el coordinador de Slots.

Para efectos de tener un marco de referencia sobre el significado de un horario distinto, se establecen los tiempos permitidos en que un vuelo puede operar fuera de un Slot asignado, de conformidad con los siguientes rangos de tiempo bloque:

TABLA 1. Rango de Tiempos	
TIEMPO BLOQUE (Block Time) (minutos)	TIEMPO PERMITIDO (minutos)
30 - 90	+/- 15
91 - 240	+/- 30
241 - 420	+/- 45
>421	+/- 60

\*Esta tabla será revisada por el Comité de Coordinación de Slot para cada temporada y podrá estar sujeta a cambios.

Para efectos de tener un marco de referencia sobre el significado de reiteradamente, se establece la cantidad de veces permitidas en las que un vuelo pueda operar fuera del Slot asignado, de conformidad con los siguientes rangos de serie de Slots con los que cuenta cada aerolínea:

TABLA 2. Rango de Series	
RANGOS SERIES DE SLOTS	ADVERTENCIAS (Cantidad de veces)
5 a 9	2
10 a 14	4
15 a 19	5
20 a 24	6
25 a 29	7
≥ 30	8

\*Esta tabla será revisada al final de cada temporada y podrá estar sujeta a cambios.

Para efectos de tener un marco de referencia sobre el significado del término intencional, se tendrá en cuenta los códigos de demora IATA, los cuales se clasifican en causas internas (atribuibles a la aerolínea) y externas (no atribuibles a la aerolínea). No se contabilizarán las advertencias hechas a las aerolíneas cuando la justificación corresponda a una causa externa y la misma fuera comprobada.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

En el evento que fuera identificada la operación de un servicio a un horario distinto con respecto al Slot asignado, se aplicarán las siguientes reglas:

- (1) La aerolínea será advertida mediante diálogo, de los casos identificados de operación de un vuelo a un horario distinto del Slot asignado, para que proceda a dar explicaciones de las causas y se adopten las medidas preventivas oportunas que eviten futuros episodios.
- (2) En el caso de que la aerolínea dentro del plazo fijado por el coordinador de Slots, no hubiese respondido al diálogo iniciado, la decisión a esa justificación se categorizará como una causa interna por parte del coordinador de Slots.
- (3) En el evento de que la aerolínea complete el total de advertencias establecidas en la tabla de rango de series, quedará demostrada la intencionalidad y la reiteración en el mal uso del Slot (o Slots) de la serie y, se perderá la condición de histórico de esa serie en la temporada siguiente. En estos casos, antes de negar la condición histórica el coordinador le señalará a la aerolínea los casos en que hubiera operado a un horario distinto y escuchará sus explicaciones y defensas.
- (4) Se emplearán como datos post-operacionales para el monitoreo del uso de Slots, aquellos que sean proporcionados por el explotador aeroportuario, los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y el Servicio de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad (ATFCM).

**Parágrafo.** Se otorgará un término de treinta (30) días calendario para aquellos casos en que se inicie una nueva ruta o se incluya un nuevo equipo de vuelo, con el fin de que la aerolínea establezca de forma definitiva el tiempo bloque ajustado. Es decir, después de ese término se contabilizarán las advertencias del monitoreo de uso de Slots por operar a un horario distinto.

- (d) Cuando la aerolínea, sin previa autorización del Coordinador de Slots, cambia el tipo de servicio autorizado en la asignación del Slot, es decir, un Slot asignado para un vuelo nacional, se utiliza para un vuelo internacional o viceversa, afectando la capacidad programada del terminal aéreo; uno de los mecanismos empleados para comprobar que se modificó el uso del Slot, será la modificación en el sistema Harmony, del tipo de servicio con la que se aprobó inicialmente.
- (e) Cuando la aerolínea, sin previa autorización del Coordinador de Slots, decida cambiar el equipo de vuelo autorizado en la asignación del Slot, por una aeronave que afecte los parámetros de capacidad debidamente declarados del terminal aéreo; el mecanismo empleado para comprobar que se modificó el equipo de vuelo autorizado con el Slot, será el siguiente:
  - (1) Los reportes y/o comunicaciones post-operacionales del explotador aeroportuario, donde se evidencie las modificaciones del equipo de vuelo.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (f) Cuando la aerolínea, sin previa autorización del Coordinador de Slots, cambia el tipo de operación autorizada en la asignación inicial, es decir, un Slot asignado para un vuelo regular, adicional, chárter etc., es utilizado para otro tipo de operación; con la intención de obtener una mayor prioridad en la asignación del mismo, la aeronave se destinará a una posición remota disponible o en su defecto se le asignará un nuevo Slot acorde a la disponibilidad del terminal.
- (g) Uno de los mecanismos empleados para comprobar que se modificó el uso del Slot, será cuando la aerolínea solicite un Slot con un código de acción distinto al tipo de operación aprobada por el Coordinador de Slots o Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo.

**Nota 1-** Se entenderá que se modificó el uso del Slot, cuando la aerolínea solicite un Slot con un código de acción distinto al tipo de operación aprobada por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo.

**Nota 2-** El coordinador podrá solicitar la ayuda del Comité de Coordinación de Slots o del Sub-comité de ejecución de Slot para revisar las conclusiones del monitoreo de uso de Slots, sin perjuicio de las sanciones que se puedan acarrear al respecto.

## 6.10. Flexibilidad en la asignación de Slots

Para lograr una utilización óptima de la capacidad disponible a la hora de asignar Slots, los Coordinadores de Slots pueden tener cierta flexibilidad, tal y como se describe a continuación:

- (a) **Factores operacionales.** Las aerolíneas no siempre pueden operar en los tiempos de Slots asignados. Las condiciones climáticas adversas, los vientos y el control del tráfico aéreo o los problemas técnicos pueden producir variaciones en las horas de vuelo.
- (b) **Cambio de temporada.** Cuando durante una temporada un vuelo se haya efectuado a una determinada hora y en la temporada siguiente hubiese reducción capacidad, de modo que no fuese posible autorizarlo a la misma hora, se la asignará en un horario diferente lo más cercano a la requerida.
- (c) **Alteraciones de la programación.**
  - (1) A corto plazo, los vuelos atrasados por eventos que quedan fuera del control de la aerolínea deberán considerarse como operados tal como fueron asignados inicialmente. Las aerolíneas no tendrán que solicitar otro Slot a causa de alteraciones producidas en el mismo día.
  - (2) Las variaciones operativas considerables que afectan a los días siguientes pueden requerir que la aerolínea solicite nuevos Slots para los días siguientes.
  - (3) Cuando las alteraciones a largo plazo generen un proceso de reprogramación, el tratamiento de elegibilidad para la condición de histórico deberá discutirse y acordarse entre el coordinador y la aerolínea.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 6.11. Cambio de uso de Slots por parte de las aerolíneas

- (a) Los Slots aeroportuarios no tienen una ruta, aeronave o número de vuelo específico, y la aerolínea podrá cambiarlos internamente de una ruta o tipo de servicio a otro. Dichos cambios procederán siempre y cuando se aprueben por parte del Coordinador de Slots.
- (b) La confirmación del coordinador tiene que facilitarse puntualmente y no deberá retenerse, a no ser que se excedan los parámetros de coordinación o que se infrinjan estas directrices.

## 6.12. Intercambio de Slots entre aerolíneas (Movilidad de Slots)

- (a) Los Slots asignados podrán intercambiarse uno por otro en los aeropuertos de Nivel 3 entre cualquier número de aerolíneas, de forma temporal, previa aprobación por parte del coordinador.
- (b) En el caso de intercambios que impliquen nuevos Slots asignados, los cuales no sean Slots históricos ni Slots históricos cambiados, el coordinador podrá negarse a confirmar el intercambio si no encuentra que éste mejoraría la posición operativa de la aerolínea o del terminal.
- (c) Las aerolíneas que participen en el intercambio de Slots deberán solicitar autorización al coordinador, todas y cada una deberán remitir los intercambios para su validación. El coordinador confirmará la viabilidad de cada intercambio y modificará su base de datos. Para mayor transparencia, se publicarán en la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) los siguientes datos al respecto:
  - (1) El nombre de las aerolíneas interesadas
  - (2) Los horarios de los Slots intercambiados y
  - (3) El periodo del intercambio (por ejemplo, periodo de operación, temporadas, vigencia).

## 6.13. Transferencia de Slots entre aerolíneas

- (a) Los Slots asignados a una aerolínea, solo podrán transferirse a otra aerolínea que esté sirviendo o tenga previsto servir al mismo aeropuerto y cuente con la aprobación del coordinador.
- (b) La transferencia de nuevos Slots asignados, los cuales sean Slots distintos a los Slots históricos o Slots históricos cambiados, no está permitida hasta que dichos Slots se hayan operado durante dos (2) temporadas equivalentes. Esta medida intenta impedir que las aerolíneas se beneficien de una prioridad mejorada, como el grado de nuevo entrante, para obtener Slots únicamente con el fin de transferirlos después a otra aerolínea.
- (c) Las aerolíneas que participen en transferencias de Slots deberán comunicar al coordinador, todas y cada una de las transferencias. El coordinador confirmará la viabilidad de la transferencia y modificará su base de datos. Se pondrá a disposición de las partes



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

interesadas los detalles y se publicarán en la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) para mayor transparencia:

- (1) El nombre de las aerolíneas implicadas,
- (2) Los horarios de los Slots transferidos y
- (3) El inicio de la transferencia (por ejemplo, periodo de operación, temporadas, vigencia).

**Parágrafo.** En ningún caso la transferencia de Slots generará cobros o compensaciones, económicas o no, entre las aerolíneas.

## 6.14. Operaciones conjuntas

- (a) Una operación conjunta implica Slots de una aerolínea que son utilizados por otra aerolínea, con la particularidad de que las aerolíneas involucradas deben pertenecer al mismo grupo empresarial, o estar vinculadas mediante una alianza o acuerdo que les permita la explotación conjunta de servicios aéreos.
- (b) Las aerolíneas que participen en una operación conjunta deberán comunicarlo previamente al Coordinador de Slots para confirmar la naturaleza y la viabilidad de la operación. La información requerida por el coordinador para confirmar la viabilidad y para realizar la supervisión de los Slots es la siguiente:
  - (1) El nombre de las aerolíneas implicadas,
  - (2) Los detalles de los Slots implicados (por ejemplo, el número de vuelo) y
  - (3) El periodo de la operación conjunta.
- (c) En una operación conjunta el titular original del Slot conserva la condición de histórico (no el operador de los Slots). El titular del Slot es responsable de los envíos iniciales y debe conservar el control de los Slots hasta la fecha límite para la devolución de Slots.
- (d) La gestión diaria de los Slots (la autoridad para modificar y cancelar Slots en un régimen ad hoc) después de la fecha límite para la devolución de Slots deberá ser acordada entre las aerolíneas implicadas y el coordinador, aunque normalmente se transfieran a la aerolínea operativa.
- (e) La aerolínea operativa es responsable de todos los requisitos de uso y rendimiento.
- (f) Al final de la operación conjunta, o si la aerolínea operativa pierde su permiso de operación, los Slots empleados en una operación conjunta permanecen asignados al titular original del Slot.

## 6.15. Slots de una aerolínea que deja de operar en un aeropuerto

- (a) Una aerolínea que cese sus operaciones en un aeropuerto deberá devolver inmediatamente al fondo de reserva de Slots, todos los que tuviere asignados para operar en dicho aeropuerto el resto de la temporada y para la siguiente temporada, si ya le hubieren sido asignados.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) En un término de treinta (30) días antes de la fecha determinada para la suspensión de una ruta suya, la aerolínea deberá en el sistema de coordinación (SCORE), reasignar esos Slots a otra ruta; en caso contrario, el coordinador podrá retirar los Slots; retornándolos al fondo de reserva de Slots.

## 6.16. Slots de una aerolínea que pierde su permiso de operación

- (a) Los Slots solo pueden ser conservados por una aerolínea que tenga un permiso de operación vigente. Si el permiso de operación de una aerolínea, fuese suspendido o cancelado por cualquier motivo, todos sus Slots revertirán inmediatamente al fondo de reserva de Slots.
- (b) En caso de producirse una liquidación de la empresa o procedimiento similar, los representantes de la aerolínea deberán comunicar de inmediato a los coordinadores sus intenciones futuras respecto a sus Slots asignados y proporcionarán los datos de contacto del administrador o liquidador.
- (c) En los casos anteriores, el coordinador de Slots podrá reservar los Slots hasta la fecha límite para la devolución (el 15 de enero -verano- o del 15 de agosto -invierno), a la espera de la renovación del permiso de operación de la aerolínea o la restitución formal de las actividades de la aerolínea. De lo contrario el Coordinador podrá retornarlos al fondo de reserva de Slots. Del mismo modo, la aerolínea, a través de sus representantes legales deberán mantener informado al coordinador acerca de su estado.

## 6.17. Slots asignados antes que se obtengan los derechos de tráfico y/o permiso de operación

- (a) Una aerolínea podrá solicitar con carácter provisional Slots para vuelos respecto de los cuales todavía no posea todos los derechos de tráfico aéreo necesarios. Si es posible, el Coordinador de Slots deberá asignar los Slots de conformidad con los procedimientos ordinarios de asignación. Si la aerolínea que posea estos Slots provisionales no recibe los derechos de tráfico necesarios, antes de las fechas límite para, su devolución (el 15 de enero -verano- o del 15 de agosto -invierno), el Coordinador podrá retornarlos al fondo de reserva de Slots.
- (b) Una aerolínea también puede solicitar Slots provisionales antes de obtener los permisos de operación necesarios. En tal caso, si dicha aerolínea no obtuviese los permisos necesarios antes las fechas límite para la devolución (el 15 de enero -verano- o el 15 de agosto -invierno), el Coordinador de Slots podrá retornarlos al fondo de reserva de Slots.
- (c) En el caso de que la compañía obtuviese los permisos necesarios con posterioridad a la fecha límite para la devolución de Slots, la asignación de los mismos por parte del Coordinador, quedará sujeta a la disponibilidad.
- (d) El estado (aprobado o rechazado) del permiso de operación de la aerolínea y/o los derechos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

de tráfico; deberán revisarse con el Coordinador de Slots antes de la correspondiente fecha límite indicada en los párrafos precedentes, para la devolución.

## 6.18. Slots asignados sin Condición de Histórico

- (a) Cuando una serie de Slots solo esté disponible para regímenes no históricos, el coordinador podrá asignar tales Slots con régimen ad hoc.
- (b) La utilización de estas series de Slots no da derecho a la aerolínea a reclamar una condición de histórico.

## 7. Principios, prioridades y criterios en la Facilitación (Nivel 2)

### 7.1. Principios de la facilitación de horarios

Los principios de la facilitación de horarios en un aeropuerto de Nivel 2 son:

- (a) La facilitación de horarios se basará en un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre las aerolíneas y el facilitador para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- (b) En estos aeropuertos no se asignarán Slots. Los conceptos de condición de histórico y serie de Slots no se aplicarán en la facilitación.
- (c) El facilitador deberá ajustar el menor número de operaciones posible en la menor cantidad de tiempo necesario para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- (d) Los facilitadores deberán ser independientes y actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- (e) Antes de operar en un aeropuerto de Nivel 2, las aerolíneas u otros operadores de aeronaves deberán informar al facilitador de todas las operaciones previstas, así como de todos los cambios realizados en las mismas. Algunos tipos de vuelos (por ejemplo, los vuelos humanitarios, los vuelos de Estado y, en algunos casos, de la aviación general y comercial) podrán estar exentos o sujetos a procedimientos locales especiales.
- (f) Las aerolíneas y otros operadores de aeronaves no deberán operar intencionadamente servicios a una hora distinta o de una forma distinta a la acordada con el facilitador.
- (g) Las horas previstas de operación se basarán en las horas previstas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas). Las horas reales de las salidas y las llegadas podrán variar debido a factores operacionales.
- (h) Las aerolíneas y los facilitadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en estos aeropuertos.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (i) El calendario de actividades de coordinación específica las fechas límite del procedimiento de facilitación a las que deberán atenerse tanto las aerolíneas como los facilitadores.
- (j) Todas las actividades relacionadas con las operaciones facilitadas se expresarán en hora UTC, a no ser que el facilitador y los operadores de aeronaves que utilicen el aeropuerto regularmente acuerden lo contrario.

## 7.2. Prioridades para la facilitación de horarios

Los facilitadores deberán tomar en consideración y aplicar las siguientes prioridades a la hora de definir los ajustes de la programación necesarios para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto:

- (a) **Servicios de la temporada equivalente anterior:** Los servicios utilizados conforme a lo autorizado durante la temporada equivalente anterior deberán tener prioridad sobre las nuevas demandas para los mismos horarios. Los servicios que estén previstos para utilizar sin cambios con respecto a la temporada equivalente anterior deberán tener prioridad sobre los servicios que estén previstos y que cambien su horario u otro parámetro relevante para la capacidad como, por ejemplo, las operaciones con un avión más grande en las que la capacidad de la terminal sea un parámetro de coordinación.
- (b) **Introducción de operaciones previstas para todo el año:** Las operaciones nuevas que supongan una prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año deberán tener prioridad sobre las demás operaciones nuevas. A la hora de evaluar si una prioridad para todo el año es aplicable, los facilitadores deberán posibilitar la flexibilidad de horarios con el fin de dejar margen para las diferentes exigencias de los servicios de corto y largo recorrido.
- (c) **Periodo efectivo de operación:** Deberá tener prioridad la programación que será efectiva durante un periodo de operación mayor en la misma temporada.
- (d) **Operaciones ad hoc:** Las operaciones previstas regularmente deberán tener prioridad sobre las operaciones ad hoc.
- (e) **Factores operacionales:** Las operaciones que estén restringidas por los Slots o un periodo de prohibición en el otro extremo de la ruta, o por otros factores operacionales importantes, deberán tener prioridad sobre el resto de la demanda en la que las aerolíneas puedan disponer de flexibilidad de horarios.

## 7.3. Diálogo sobre ajustes de la programación

- (a) Los ajustes de la programación deberán establecerse de mutuo acuerdo entre el facilitador y las aerolíneas interesadas sobre la base de un diálogo y debate abiertos.
- (b) Los facilitadores deberán discutir con el explotador aeroportuario sobre el conjunto de la

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

demanda de todas las aerolíneas y cualquier insuficiencia de capacidad detectada. Si existen elementos de la infraestructura aeroportuaria que sea posible modificar para satisfacer la demanda, puede que no resulte necesario realizar ajustes de la programación.

- (c) Los facilitadores deberán motivar sus solicitudes de ajustes de la programación. Para este fin, deberán utilizarse los códigos de motivo y el texto informativo complementario del SSIM.
- (d) Las aerolíneas que operen en un aeropuerto de Nivel 2 deberán estar dispuestas a efectuar ajustes de la programación para evitar que se superen los parámetros de coordinación. De lo contrario, el aeropuerto podría recibir la designación de Nivel 3, con la consiguiente asignación de Slots obligatoria. Las aerolíneas deberán revisar los planes operativos futuros con el facilitador y el explotador aeroportuario (cuando proceda).
- (e) En lugar de rechazar inmediatamente un ajuste a la programación, las aerolíneas podrán pedir al facilitador que mantenga los horarios que hayan requerido en la lista de espera. El facilitador deberá mantener una lista de espera de todos los requisitos pendientes, y deberá intentar satisfacer lo antes posible las solicitudes pendientes mediante el uso de las prioridades especificadas en el numeral 7.2. de este Apéndice.

## 7.4. Ajustes de la programación rechazados

- (a) El facilitador tendrá que llevar un registro de todos los casos en que las aerolíneas hayan rechazado un ajuste de la programación solicitado y ello haya dado lugar a un incumplimiento de los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- (b) Si un aeropuerto cambia del Nivel 2 al Nivel 3, las aerolíneas que no hayan respondido a las solicitudes del facilitador de ajustar sus programaciones, o que no hayan proporcionado información sobre los cambios realizados en sus programaciones, no deberán recibir ninguna condición de histórico por los horarios utilizados para esos servicios.

## 7.5. Operaciones que la aerolínea no tenga la intención de utilizar

- (a) Para garantizar una visión global exacta de la demanda en un aeropuerto, las aerolíneas deberán cancelar las operaciones que no vayan a utilizar a la mayor brevedad posible.

**Nota.** - Aunque tales operaciones sean canceladas con poca antelación, cabe la posibilidad de que sirvan para mejorar las programaciones de otros operadores.

- (b) En todo caso, las operaciones que una aerolínea que no tenga la intención de utilizar deberán devolverse de conformidad con el calendario de actividades, antes de la fecha límite del 15 de enero (verano) y del 15 de agosto (invierno).

## 7.6. Supervisión de las operaciones

- (a) El facilitador deberá supervisar las operaciones en el aeropuerto con objeto de detectar los

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

casos en que las aerolíneas u otros operadores de aeronaves operen intencionadamente servicios a una hora distinta o de una forma distinta a la acordada con el facilitador.

- (b) Si detecta algún caso de este tipo, el facilitador deberá ponerse en contacto con la aerolínea o el explotador de aeronaves en cuestión, para resolver la anomalía identificada. El uso indebido continuado deberá dar lugar a que la aerolínea u otro operador de aeronaves reciba una prioridad inferior en los futuros ajustes de la programación.
- (c) El facilitador, en caso necesario, deberá solicitar el asesoramiento del explotador aeroportuario u otro organismo competente para que le ayude a resolver las anomalías pendientes.

## 8. Procedimiento de Coordinación y de Facilitación

### 8.1. Representantes autorizados y comunicación

- (a) Los coordinadores y facilitadores deberán asegurarse de que todas las comunicaciones sobre Slots, programaciones y otros aspectos relacionados provengan y se envíen a una dirección aprobada por la aerolínea remitente, tal y como se haya notificado al coordinador y al facilitador.
- (b) Los datos de contacto para las comunicaciones con los coordinadores y facilitadores pueden consultarse en [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.iata.org/wsg](http://www.iata.org/wsg).
- (c) Las solicitudes de asignación, modificación y cancelación de Slots, se atenderán en jornada laboral ordinaria de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. Hora Local colombiana (13:00 a 22:00 UTC)
- (d) Para efectos de asignaciones, modificaciones y cancelaciones en la fase pre-táctica y/o táctica (hasta 3 horas previas a la operación del vuelo), serán atendidas por la Posición OCS en la FMU.

### 8.2. Calendario de actividades de coordinación

Los procedimientos de coordinación y de facilitación se basan en el calendario de actividades de coordinación, incluido en estas normas. Las fechas de las actividades para cada temporada las publica IATA en la RMS anterior.

Todas las partes implicadas en el proceso de coordinación deberán conocer las siguientes fechas y fechas límite:

ACTIVIDAD	NÚMERO DE DÍAS PREVIOS A LA RMS
-----------	---------------------------------

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

<b>Fecha límite de envío de SHL</b>	RMS -57 días
<b>Fecha límite de acuerdo de históricos</b>	RMS -40 días
Confirmación de los parámetros de coordinación definitivos y detalles sobre la capacidad disponible.	RMS -40 días
<b>Fecha límite de envío de solicitudes iniciales</b>	RMS -33 días
Calendario de reuniones abierto a los coordinadores para concertar citas con las aerolíneas.	RMS -14 días
<b>Fecha límite de envío de SAL</b>	RMS -12 días
Calendario de reuniones abierto a las aerolíneas para concertar citas con los coordinadores.	RMS -8 días
<b>Reunión Mundial de Slots (de la IATA)</b>	Inicia a mediados de noviembre (verano) y a mediados de junio (invierno), de cada año
<b>Fecha límite para la devolución de Slots</b>	15 ago. (invierno) y 15 ene. (verano)
<b>Fecha de referencia de históricos</b>	31 enero (verano) y 31 agosto (invierno)
Inicio de temporada	Último domingo de marzo (verano) y último domingo de octubre (invierno)

### 8.3. Disponibilidad de capacidad del aeropuerto

- (a) El explotador aeroportuario deberá proporcionar al coordinador o facilitador los parámetros de coordinación como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite del envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (b) Los coordinadores y facilitadores deberán suministrar la siguiente información a todas las aerolíneas que operen o tengan previsto operar en los aeropuertos que ellos coordinen:
  - (1) Los parámetros de coordinación para la siguiente temporada, para todos los componentes restringidos de la infraestructura aeroportuaria, tales como pistas, pistas de rodaje, zonas de aparcamiento de aeronaves, puertas de embarque, capacidad de la terminal (facturación, control de seguridad, recogida de equipajes, etc.) y limitaciones medioambientales (por ejemplo, restricciones nocturnas) y.
  - (2) La utilización efectiva de la capacidad declarada y el grado de congestión que el aeropuerto pueda tener en una típica semana concurrida de las temporadas más recientes de verano e invierno. Estos datos deberán ser lo más precisos posibles para poder ilustrar en un gráfico las limitaciones de la programación en el aeropuerto para



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

cada parámetro de coordinación e indicar las horas que puedan tener mayor o menor congestión.

- (c) La página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) deberá mostrar esta información y destacar cualquier cambio reciente en la capacidad y la demanda.
- (d) Si una aerolínea prevé un aumento considerable de las operaciones en un aeropuerto de Nivel 2 o Nivel 3, deberá discutir sus planes con el coordinador o facilitador antes del envío de su solicitud inicial. Las aerolíneas también deberán informar cuando sea conveniente al explotador aeroportuario.

## 8.4. Determinación de Slots históricos por parte de los coordinadores

- (a) Los coordinadores deberán proporcionar a cada aerolínea los detalles de sus Slots históricos en aeropuertos de Nivel 3 en un mensaje SHL. Estos mensajes deberán distribuirse a todos los aeropuertos, cuando los Slots históricos los determine el coordinador, como muy tarde en la fecha límite de envío de SHL.
- (b) En la temporada de verano, cuando los históricos se otorgan antes del final de la temporada de verano, estos deberán considerarse como provisionales hasta que se complete la temporada y se haya verificado el ochenta por ciento (80%) de su uso.
- (c) El coordinador deberá publicar la fecha en que se hayan enviado los SHL a cada aeropuerto en la fecha límite de envío de SHL en [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.wwacq.org](http://www.wwacq.org). Los coordinadores que no distribuyan repetidamente los SHL en la fecha límite de envío serán contactados por el JSAG (Joint Slot Advisory Group) para debatir su cumplimiento de estos procedimientos.
- (d) El coordinador deberá "reconstruir" los registros de las series de Slots que opten por la condición de histórico, pero que se fragmentaran a causa de cambios en la programación durante la temporada (por ejemplo, cancelaciones ad hoc, cambio de tipo de aeronave o cambios en el número de vuelo). Deberá crearse un registro histórico único para cada serie de Slots antes de distribuir los SHL a las aerolíneas, siempre y cuando la reconstrucción respete los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- (e) Las fechas operativas en el SHL deberán expresarse en fechas aplicables a la nueva temporada. Cuando los vuelos no se operen durante toda la temporada, las fechas de inicio y fin en la nueva temporada deberán acercarse lo más posible (antes o después) a los mismos días operativos.
- (f) Los facilitadores de aeropuertos de Nivel 2, previa solicitud o acuerdo bilateral, proporcionarán una lista de los vuelos operados habitualmente durante la temporada equivalente anterior para ayudar a las aerolíneas a hacer sus solicitudes iniciales. Para este fin, se podrá utilizar el formato de mensaje SHL.

## 8.5. Revisión de los Slots históricos por parte de las aerolíneas

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) Las aerolíneas deberán revisar el mensaje SHL y confirmar su recepción al coordinador. Si una aerolínea no está conforme con la determinación de históricos, deberá ponerse en contacto con el coordinador lo antes posible, pero no más tarde de la fecha límite de acuerdo de históricos. De esta forma, se podrán resolver las diferencias antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.
- (b) El coordinador no considerará nuevas diferencias relacionadas con los SHL después de la fecha límite de acuerdo de históricos.
- (c) Si existe un desacuerdo relacionado con Slots históricos que no pueda resolverse antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales, las aerolíneas podrán solicitar los servicios de mediación al Comité de coordinación. El coordinador decidirá si los Slots objeto del desacuerdo se devuelven al fondo de reserva para su reasignación.
- (d) Las aerolíneas que no reciban un mensaje SHL deberán solicitarlo al coordinador. Las aerolíneas deberán consultar la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) o [www.wwacg.org](http://www.wwacg.org) para confirmar si se han distribuido los SHL para ese aeropuerto. Si una aerolínea sigue teniendo problemas para obtener un SHL de un coordinador, deberá elevar la consulta al Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo.

## 8.6. Solicitudes iniciales por parte de las aerolíneas

- (a) Las solicitudes iniciales para los aeropuertos de Nivel 2 y 3 deberán realizarse antes de las 23:59 UTC de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales estipulada en el calendario de actividades de coordinación. Las aerolíneas deberán remitir las solicitudes iniciales lo antes posible para asistir a los coordinadores.
- (b) Las solicitudes iniciales enviadas después de las 23:59 UTC de la fecha límite tendrán una prioridad inferior y se tratarán después de completar la coordinación inicial y antes de la distribución de los SAL.
- (c) Antes de que las aerolíneas envíen sus solicitudes, deberán conocer los parámetros de coordinación y los datos de utilización proporcionados por los coordinadores y los facilitadores. Si las aerolíneas no disponen de parámetros de coordinación actualizados y datos de utilización, deberán obtenerlos del coordinador o facilitador antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.
- (d) Dado que los Slots en aeropuertos de Nivel 3 pueden no estar disponibles en las horas punta, es fundamental que las aerolíneas que operan o tienen previsto operar en ese aeropuerto, estén preparadas para desarrollar planes alternativos si no pueden obtener los Slots que necesitan. En estos casos, deberán considerar operar a una hora distinta o en aeropuertos alternativos que puedan dar cabida a sus operaciones previstas.
- (e) Si se desea un cambio en los Slots históricos para un vuelo entre dos o más aeropuertos de Nivel 3, la aerolínea deberá analizar el cambio con los coordinadores implicados antes de realizar el envío inicial. De esta forma, se puede reducir el riesgo de que el cambio solicitado

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

se asigne a un aeropuerto, pero no al otro.

- (f) Una vez que el coordinador haya aceptado la solicitud de una aerolínea para un cambio en el Slot histórico, la aerolínea no podrá reclamar posteriormente su Slot histórico original.
- (g) Las aerolíneas deberán estar disponibles para responder preguntas sobre su solicitud por parte del coordinador o facilitador después de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.
- (h) Las solicitudes iniciales deberán incluir las solicitudes para todos los Slots que una aerolínea pretenda operar durante la temporada, incluyendo los vuelos al principio de la temporada y que se hayan originado en la temporada anterior.

## 8.7. Utilización de códigos de acción SSIM e información complementaria

Las aerolíneas deberán utilizar en su solicitud inicial los códigos de acción adecuados que se detallan en el capítulo 6 del SSIM, con el fin de comunicar de forma clara sus intenciones a los coordinadores y facilitadores.

Para los aeropuertos de Nivel 3, las aerolíneas deberán:

- (a) Identificar los Slots por tipo de solicitud (Slots históricos, cambios en Slots históricos, solicitudes de nuevos Slots, etc.),
- (b) Comunicar al coordinador cuando soliciten nuevos Slots como nuevo entrante (si procede) y
- (c) Comunicar al coordinador cuando se soliciten nuevos Slots o cambios de horario para una operación rutinaria anual.

Para los aeropuertos de Nivel 2 y 3, las aerolíneas deberán:

- (a) Indicar si pueden o no aceptar ofertas si los horarios solicitados no están disponibles,
- (b) Indicar su grado de flexibilidad horaria utilizando el Identificador de flexibilidad horaria e
- (c) Indicar los tiempos de respuesta mínimo y máximo y cualquier otra restricción similar.

## 8.8. Garantía de recepción de las solicitudes iniciales

- (a) Cada aerolínea es responsable de garantizar que el coordinador o el facilitador haya recibido sus solicitudes iniciales.
- (b) Los coordinadores y facilitadores deberán confirmar inmediatamente la recepción de las solicitudes iniciales.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) Las aerolíneas deberán comprobar si han recibido una confirmación para asegurarse de que su solicitud ha sido recibida. Si no se ha recibido ninguna confirmación, la aerolínea tendrá que ponerse inmediatamente en contacto con el coordinador o el facilitador correspondiente.
- (d) Su incumplimiento puede producir que la solicitud de la aerolínea no sea considerada en la coordinación inicial y que los Slots históricos se asignen a otras aerolíneas.
- (e) En caso de que una aerolínea con Slots históricos no realice una solicitud inicial o no solicite alguno de sus Slots históricos, el coordinador deberá preguntar inmediatamente a la aerolínea si no desea realizar ninguna solicitud. Si la aerolínea no responde en veinticuatro (24) horas, el Slot podrá asignarse a otra aerolínea.

## 8.9. Coordinación inicial

- (a) Los coordinadores y facilitadores deberán informar a cada aerolínea acerca de los resultados de la coordinación inicial, una vez que esta se haya completado, enviando un mensaje SAL lo antes posible, pero no más tarde de las 23:59 UTC de la fecha límite de envío de SAL que se establece en el calendario de actividades de coordinación. Los mensajes SAL deberán enviarse al mismo tiempo a todas las aerolíneas que hayan solicitado Slots en el aeropuerto.
- (b) El mensaje SAL deberá indicar cualquier cambio en la solicitud inicial de la aerolínea que sea necesario para cumplir los parámetros de coordinación del aeropuerto, así como los motivos para dichos cambios.
- (c) Si el horario solicitado por la aerolínea no está disponible, los coordinadores y facilitadores deberán, a la hora de hacer ofertas durante la coordinación inicial, seguir los siguientes principios:
  - (1) Las ofertas no deberán hacer que una aerolínea pase a tener una posición menos favorable que con los horarios que disponía previamente.
  - (2) Las ofertas deberán hacerse entre el horario solicitado y el horario del Slot histórico, o dentro del rango de flexibilidad horaria indicado por la aerolínea.
  - (3) Si una aerolínea indica que las ofertas no son aceptables, no deberá ofrecerse ninguna mejora si los horarios solicitados no están disponibles.
  - (4) Los coordinadores y facilitadores deberán tener en cuenta el rango de flexibilidad horaria indicado por una aerolínea, pero no deberán situarla en una posición menos favorable a causa de la inclusión de esta información.
  - (5) Las solicitudes para diversas frecuencias (por ejemplo, un servicio diario) en una hora común no deberán recibir horarios distintos en días de la semana diferentes, a no ser que la aerolínea haya indicado que dicho tipo de oferta sea aceptable.
  - (6) Las solicitudes para dos trayectos en vuelos de ida y vuelta deberán recibir los mismos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

horarios para la ida y la vuelta, respetando los tiempos de respuesta mínimos y evitando cualquier aumento en el tiempo de espera en tierra que no resulte ventajoso para la aerolínea.

- (d) Los coordinadores y facilitadores deberán usar los formatos de mensaje y códigos aceptables del mensaje SAL, tal y como se describe en el capítulo 6 del SSIM.
- (e) Las aerolíneas que no reciban un mensaje SAL deberán solicitarlo al coordinador o al facilitador. Las aerolíneas deberán consultar la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) o [www.wvacg.org](http://www.wvacg.org) para confirmar si se han distribuido los SAL para ese aeropuerto. Si una aerolínea experimenta dificultades repetidamente a la hora de obtener los SAL de un coordinador o facilitador, deberá elevar la consulta al Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo.
- (f) Tan pronto como se hayan distribuido todos los SAL para un aeropuerto, los coordinadores y facilitadores deberán poner sus datos para ese aeropuerto a disposición de todas las aerolíneas. Estos datos deberán contener detalles por aerolínea de todos los horarios asignados y las solicitudes pendientes. Los datos deberán estar disponibles en la página web del coordinador y del facilitador para facilitar el acceso. Si no está disponible el acceso a la página web, el coordinador o el facilitador deberán poner los datos a disposición de las aerolíneas, previa solicitud.
- (g) Los coordinadores y facilitadores no deberán divulgar los detalles de las solicitudes iniciales a ninguna parte antes de que se distribuyan los SAL para el aeropuerto.

## 8.10. Actividad posterior a SAL (Actividad después de la distribución de SAL)

- (a) El periodo posterior a SAL empieza una vez que se han distribuido todos los mensajes SAL a todas las aerolíneas que sirven al aeropuerto, y continuará al menos tres (3) días hábiles antes del comienzo de la RMS.
- (b) Durante el periodo posterior a SAL, los coordinadores y facilitadores podrán iniciar un diálogo con cualquier aerolínea en relación con sus necesidades siempre que el coordinador o facilitador garantice que:
  - (1) Se han distribuido los mensajes SAL a todas las aerolíneas que sirven al aeropuerto.
  - (2) Estén disponibles los datos para todas las aerolíneas, tal y como se especifica en el literal f) del numeral 8.9 de este Apéndice.
  - (3) Se ha proporcionado un trato justo e igual a todas las aerolíneas que sirven al aeropuerto.
  - (4) Los Slots se asignan de acuerdo con las prioridades contenidas en los numerales 6.3. y 6.4. y de conformidad con la lista de espera descrita en 8.14. en todo momento.

Durante el periodo posterior a SAL no están permitidas las reuniones cara a cara entre coordinadores o facilitadores y aerolíneas para debatir los problemas de asignación de Slots.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) Las aerolíneas pueden buscar mejoras en la programación de vuelos, solicitar nuevos Slots y realizar cambios en los Slots asignados. Los Slots también podrán intercambiarse o transferirse entre las aerolíneas, con sujeción a las disposiciones de los numerales 6.12. y 6.13. de este Apéndice. Específicamente, la aceptación de ofertas y la cancelación de Slots no deseados se recomiendan como medidas para mejorar la eficacia de la RMS.

## 8.11. Actividad en la reunión mundial de Slots (RMS)

- (a) La RMS, que se celebra dos veces al año, es el foro principal para las discusiones sobre los ajustes practicados en los Slots y en la programación de vuelos.
- (b) La RMS no es un foro para celebrar debates o acuerdos que impliquen la asignación de capacidad de las aeronaves, operaciones del fondo de reserva, división de mercados o cualquier otro pacto comercial relacionado con la fijación de precios, el acceso al mercado, o la capacidad de las aeronaves.
- (c) Los delegados no deberán participar en tales debates en la preparación para la RMS y deberán negarse a iniciar o participar en tales debates durante la RMS.
- (d) Todas las aerolíneas con un permiso de operación, o que hayan solicitado un permiso de operación, pueden participar en la RMS.
- (e) Los coordinadores y facilitadores están obligados a participar en la RMS.
- (f) Los observadores invitados de otras partes interesadas también pueden asistir a la RMS.
- (g) Las reuniones durante la RMS no deberán utilizarse para tratar las cuestiones relativas a la temporada actual. No obstante, durante las fechas en las que se convoca la RMS, los coordinadores y los facilitadores deberán estar disponibles para atender cuestiones de la temporada actual.

## 8.12. Agenda en la reunión mundial de Slots (RMS)

- (a) Los delegados de las aerolíneas deberán estar debidamente autorizados por ella para actuar en la RMS en su nombre. Los coordinadores y facilitadores deberán comprobar el estado de acreditación de las aerolíneas que asistan a la RMS antes de entrar en discusiones vinculantes.
- (b) El coordinador o facilitador deberá reunirse con el delegado o delegados acreditados de las aerolíneas para debatir cualquier ajuste necesario y confirmar cualquier cambio acordado.
- (c) Los participantes que no sean aerolíneas podrán observar las discusiones bilaterales con el consentimiento expreso de las aerolíneas y de los coordinadores o facilitadores implicados. No obstante, no podrán participar de forma alguna en las actividades de coordinación de ningún aeropuerto.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (d) Los Slots asignados como ofertas que no hayan podido aceptarse inmediatamente, serán válidos hasta la primera reunión de la aerolínea con el coordinador en la RMS.

## 8.13. Actividad posterior a la reunión mundial de Slots (RMS)

- (a) El proceso de coordinación continúa después del cierre de la RMS. La reasignación es un proceso continuo. Las solicitudes deberán ser procesadas por parte de los coordinadores y facilitadores lo antes posible e inmediatamente para las solicitudes que puedan confirmarse de manera automática.
- (b) Todas las solicitudes deberán procesarse en tres (3) días hábiles o, si no es posible, confirmarse como pendientes de respuesta. Si una aerolínea no recibe una respuesta en tres (3) días hábiles, deberá ponerse en contacto con el coordinador o el facilitador para aclarar el estado de la solicitud.
- (c) Cuando una solicitud nueva o revisada no pueda aceptarse dentro de los parámetros de coordinación, el coordinador o el facilitador ofrecerá el siguiente Slot disponible más cercano a los horarios solicitados, y explicará el motivo por el cual no se ha podido conceder la solicitud original.
- (d) Las ofertas de Slots realizadas por el coordinador son válidas durante tres (3) días hábiles, a no ser que se especifique de otro modo.
- (e) Las aerolíneas deberán responder a todas las ofertas lo antes posible, y aceptar o rechazar una oferta dentro de este plazo de tiempo o, de lo contrario, la oferta caducará. Una aerolínea podrá pedir al coordinador una prórroga del plazo.

## 8.14. Gestión de la lista de espera

- (a) Los coordinadores y facilitadores deberán mantener un registro de todas las solicitudes pendientes y revisarlo regularmente, durante y después de la RMS, y en especial en la fecha límite para la devolución de Slots. Los coordinadores y facilitadores deberán intentar satisfacer lo antes posible las solicitudes pendientes, utilizando las prioridades contenidas en los numerales 6.3. y 6.4. de este Apéndice.
- (b) Los coordinadores y facilitadores deberán pedir a las aerolíneas que confirmen que desean conservar sus solicitudes pendientes en la lista de espera, especialmente cuando se acerque la fecha límite para la devolución de Slots y antes del inicio de cada temporada. El coordinador o facilitador deberá fijar una fecha límite razonable para que las aerolíneas confirmen sus solicitudes pendientes. Si no se produce ninguna respuesta, las solicitudes pendientes podrán considerarse nulas y podrán eliminarse de la lista de espera.
- (c) Las solicitudes sin Slots asignados deberán ser eliminadas por parte del coordinador después de la fecha límite para la devolución de Slots, a no ser que la aerolínea pida al coordinador que mantenga las solicitudes pendientes en la lista de espera.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 8.15. Devolución de Slots

- (a) Las aerolíneas deberán devolver todas las series de Slots que no tengan previsto utilizar en un aeropuerto de Nivel 3 antes de la fecha límite para la devolución de Slots, (el 15 de enero -verano- y el 15 de agosto -invierno). Las aerolíneas también deberán cancelar cualquier vuelo que no tengan previsto operar en un aeropuerto de Nivel 2 en esas fechas límite.
- (b) Las aerolíneas deberán publicar los días festivos y otras cancelaciones ad hoc antes o en el mismo día de la fecha de referencia de históricos, a las 23:58 UTC del 31 de enero (verano) y las 23:58 UTC del 31 de agosto (invierno), para que dichas cancelaciones no se tengan en cuenta en el cálculo de la norma "Úselo o piérdalo".
- (c) Los coordinadores deberán mantener una lista de las aerolíneas que devuelven series de Slots después de la fecha límite para la devolución de Slots. Esta lista indicará el número total de Slots que posean las aerolíneas en la fecha límite para la devolución de Slots, en comparación con el número total de Slots que tenga cada aerolínea al principio y al final de cada temporada, para indicar el porcentaje de la cuota de cada aerolínea en el aeropuerto en esas fechas determinadas.
- (d) Cada lista deberá contener cifras individuales para las tres (3) temporadas equivalentes más recientes.
- (e) Deberá tenerse cuidado al interpretar estas cifras, ya que pueden contener cancelaciones de Slots por motivos operativos (por ejemplo, el cierre de un aeropuerto o espacio aéreo) o motivos comerciales (por ejemplo, días festivos).

## 8.16. Asignación de Slots para operaciones AD HOC

- (a) Los coordinadores deberán procesar todas las solicitudes de Slots ad hoc de las aerolíneas y los operadores de aviación comercial, pero deberán dar prioridad a las solicitudes para series de Slots. Normalmente, los coordinadores no deberán asignar Slots para operaciones ad hoc antes de la fecha límite para la devolución de Slots.
- (b) Las solicitudes para operaciones ad hoc en aeropuertos de Nivel 2 y en los periodos de menor actividad en aeropuertos de nivel 3 deberán procesarse lo antes posible después de la RMS.
- (c) En algunos casos, es posible que el coordinador tenga que considerar las solicitudes ad hoc antes de la Fecha límite para la devolución de Slots, con el fin de poder dar a los operadores una notificación con antelación suficiente, por ejemplo, cuando se produzcan días festivos al principio de una temporada.

## 8.17. Asignaciones para operaciones en las fases Pre-táctica y Táctica - Posición OCS -

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Para las operaciones hacia y desde aeropuertos Nivel 3, las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves deben solicitar y contar con un Slot aeroportuario aprobado, antes de iniciar el vuelo respectivo. La Posición OCS en la FMU; atenderá en las Fases Pre-táctica y Táctica, las solicitudes, cambios, cancelaciones y adiciones así:

(a) Fase Pre-táctica.

Inicia treinta y seis (36) horas antes de la fecha prevista del vuelo, hasta ocho (8) horas antes de la hora prevista del vuelo.

La Posición OCS en la FMU, recibirá las solicitudes 7/24 de acuerdo con la disponibilidad de Slots aeroportuarios (SCORE); procesará, aceptará o no el horario de la operación propuesto; en las horas pico de tránsito, o a falta de capacidad, ofrecerá Slots alternativos lo más cercanos posibles a la requerida.

Dentro de esta fase la Posición OCS en la FMU realizará el cargué de la información de Slots aeroportuarios al sistema de gestión de Afluencia (Harmony), con el fin de determinar si es necesario ejecutar el programa de demora.

(b) Fase Táctica.

Inicia ocho (8) horas antes de la hora prevista del vuelo, hasta tres (3) horas antes de la hora prevista del vuelo.

Dentro de esta fase la Posición OCS en la FMU recibirá, solicitudes de acuerdo con la disponibilidad de "Slots Operacionales" (Harmony); procesará, aceptará o no el horario de la operación propuesto; en las horas pico de tránsito, o a falta de capacidad, ofrecerá Slots alternativos lo más cercanos posibles a la requerida.

Las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves deberán tener presente los tiempos y procesos vigentes, incluidos en el AIP Colombia, para la presentación, modificación y cancelación del plan de vuelo, acorde con el Slot asignado en las diferentes fases.

Las solicitudes deben enviarse a través del correo electrónico [slot.fmu@aerocivil.gov.co](mailto:slot.fmu@aerocivil.gov.co) así:

- (1) Mensajería SSIM directamente al sistema SCORE.

**Nota.** - Durante el período de transición y hasta la plena entrada en vigencia de estas disposiciones, las solicitudes podrán ser enviadas en texto abierto.

OPERACIÓN		VIGENCIA	FRECUENCIA							SIGLA IATA		SLOT	
SALIDA	NUMERO DE VUELO/MATRICULA	FECHA	1	2	3	4	5	6	7	NUMERO	TIPO	HORA SALIDA	DESTINO
LLEGADA		DDMMM	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO	SILLAS	AERONAVE	ORIGEN	HORA LLEGADA

## 9. Cambios de nivel

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Los cambios de nivel se emplean bajo el entendido de que la coordinación de aeropuertos no es una solución al problema fundamental de la falta de capacidad en los aeropuertos. En todo caso, la coordinación deberá considerarse una solución provisional para gestionar infraestructuras congestionadas hasta que se implemente la solución a largo plazo de ampliar la capacidad del aeropuerto.

## 9.1. Cambio del Nivel 1 al Nivel 2

- (a) Cuando la infraestructura de un aeropuerto ya no sea capaz de satisfacer la totalidad de la demanda, se podrá efectuar un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre el explotador aeroportuario y las aerolíneas que operen en él, para adaptar la demanda a estas limitaciones.
- (b) El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces; podrá establecer el cambio de un aeropuerto al Nivel 2 por iniciativa propia, o bien tras recibir una solicitud del explotador aeroportuario o de las aerolíneas que operen en el aeropuerto y que representen como mínimo el cincuenta por ciento (50%) del tráfico.
- (c) El cambio de nivel solo deberá producirse una vez que el Director General, o quien haga sus veces haya comprobado que:
  - (1) Se ha realizado un análisis completo de la capacidad y la demanda, y
  - (2) Se han efectuado consultas con todas las partes interesadas para tratar el análisis y el cambio de nivel propuesto, y se han tenido en cuenta sus opiniones.

## 9.2. Cambio del Nivel 2 al Nivel 3

- (a) El cambio al Nivel 3 puede resultar necesario cuando:
  - (1) La demanda de infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad del aeropuerto durante el periodo en cuestión.
  - (2) La ampliación de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda es inviable a corto plazo.
  - (3) Los intentos por resolver el problema mediante un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo han fallado o no son efectivos.
- (b) El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces; podrá establecer el cambio de un aeropuerto al Nivel 3 por iniciativa propia, o bien tras recibir una solicitud del explotador aeroportuario o de las aerolíneas que operen en el aeropuerto y que representen como mínimo el cincuenta por ciento (50%) del tráfico.
- (c) El cambio de nivel solo deberá producirse una vez que el Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces; haya comprobado que:
  - (1) Se ha realizado un análisis completo y exhaustivo de la capacidad y la demanda en el que se evalúan los factores especificados en el literal a) del numeral 9.2. de este

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Apéndice, y

- (2) Se han celebrado consultas con todas las partes interesadas para tratar el análisis y el cambio de nivel propuesto, y se han tenido en cuenta sus opiniones.
- (d) Deberá seguirse el mismo procedimiento en el caso de que un aeropuerto cambie directamente del Nivel 1 al Nivel 3.

## 9.3. Determinación de Slots Históricos por primera vez

- (a) Cuando un aeropuerto cambie al Nivel 3, será necesario determinar los Slots históricos para cada aerolínea que haya operado en el aeropuerto en la temporada equivalente anterior.
- (b) Esta determinación se basará en los registros que el facilitador posea tanto de las programaciones previstas como de las utilizadas de la temporada equivalente anterior. El coordinador del aeropuerto recién designado con el Nivel 3 comparará las programaciones previstas con los servicios realmente utilizados para determinar las operaciones que deberán recibir la condición de histórico. Este procedimiento también sería aplicable en el caso de que un aeropuerto cambiase directamente del Nivel 1 al Nivel 3.

## 9.4. Retiro de la coordinación y/o facilitación

- (a) Cuando el explotador aeroportuario o las aerolíneas que representen como mínimo el cincuenta por ciento (50%) del tráfico crean que existe una capacidad suficiente para satisfacer la demanda y permitir que el aeropuerto vuelva al Nivel 2 o al Nivel 1 (según proceda), la autoridad aeronáutica deberá garantizar que el aeropuerto cambie al Nivel 2 o al Nivel 1 tras haber comprobado que:
  - (1) Se ha realizado un análisis completo de la capacidad y la demanda, y
  - (2) Se han celebrado consultas con todas las partes interesadas para tratar el análisis y el cambio de nivel propuesto, y se han tenido en cuenta sus opiniones.
- (b) Todas las aerolíneas deberán vigilar los cambios producidos en la capacidad o en las operaciones de los aeropuertos donde presten sus servicios y fomentar de forma activa la nueva designación del aeropuerto ante el coordinador, el Comité de coordinación o la Dirección de la IATA.

## 9.5. Cambio temporal de Nivel

- (a) En circunstancias excepcionales, El Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces podrá estipular que un aeropuerto sea designado con el Nivel 3 provisionalmente durante un plazo máximo de una temporada.

**Nota.** - Algunos ejemplos de circunstancias excepcionales serían un aumento considerable de la demanda a causa de un acontecimiento especial (por ejemplo, los Juegos Olímpicos,

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

*los Campeonatos Mundiales, etc.) o una importante reducción temporal de la capacidad que genere un desequilibrio considerable entre la capacidad y la demanda del aeropuerto.*

- (b) Dado que la designación de Nivel 3 es provisional y no dura más que una temporada, las aerolíneas no acumularán condición de históricos sobre los Slots durante el cambio temporal de nivel.

## 9.6. Notificación

- (a) Cuando se tome la decisión de cambiar de nivel a un aeropuerto, el Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces; deberá velar por que se notifique dicha decisión a todas las partes interesadas (aerolíneas, explotador aeroportuario, gobiernos y asociaciones de transportadores aéreos). En cualquier caso, la notificación del cambio de nivel de un aeropuerto deberá efectuarse a más tardar el 1 de abril para la siguiente temporada de invierno y el 1 de septiembre para la siguiente temporada de verano.
- (b) Con el propósito de mantener una lista actualizada de los niveles de todos los aeropuertos, será publicado en la página web: [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)

## 9.7. Revisión de la capacidad de los aeropuertos para cada temporada

- (a) Las partes interesadas revisarán los parámetros de coordinación dos veces al año, generalmente durante las reuniones del Comité de Coordinación de Slots o de un organismo representante equivalente. Esta revisión deberá llevarse a cabo con la suficiente antelación como para poder realizar la declaración de los parámetros de coordinación como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (b) Deberán evitarse las declaraciones atrasadas o los cambios en los parámetros de coordinación después de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

## 9.8. Reducción de la capacidad del aeropuerto

- (a) Siempre que sea posible, deberán evitarse las reducciones de capacidad respecto de la temporada equivalente anterior.
- (b) Antes de que se produzca una reducción de capacidad, deberá consultarse a la mayor brevedad al Comité de Coordinación de Slots y a las aerolíneas que operen en el aeropuerto. En cualquier caso, deberán respetarse los Slots históricos de las aerolíneas.
- (c) El coordinador, u otro organismo competente, deberá comunicar el cambio de capacidad a todas las partes interesadas como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para la RMS.
- (d) Las reducciones de capacidad posteriores a la fecha límite de envío de solicitudes iniciales, o las reducciones a un nivel que no permita respetar los Slots históricos establecidos, deberán evitarse o bien limitarse únicamente a las circunstancias más excepcionales.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 10. Comités

### 10.1. Comité de coordinación de Slots

- (a) El Comité de Coordinación de Slots será liderado por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, o quien haga sus veces, el cual deberá celebrar mínimo una reunión por temporada.
- (b) El Comité de Coordinación de Slots se establece para convocar a los interesados en la operación de aeropuertos de Nivel 3, con el objeto de asesorar en temas relacionados con la capacidad del aeropuerto, la asignación de Slots, revisar los parámetros de coordinación e introducir cambios en la política o en la capacidad.
- (c) El Comité de Coordinación de Slots deberá prestar servicios de mediación cuando existan quejas sobre la asignación de Slots o problemas relacionados con la utilización de los mismos que no puedan resolverse entre una aerolínea y el coordinador de una forma aceptable para ambos.
- (d) El Comité de Coordinación de Slots deberá contar con sus propios estatutos y reglamentos, los cuales serán publicados en la página [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).
- (e) Los coordinadores de Slots y facilitadores, asistirán a todas las reuniones en calidad de observadores y el Comité está abierto a la participación de todas las aerolíneas, explotadores aeroportuarios y sus organizaciones representativas.
- (f) El Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo deberá velar por que los documentos de trabajo se distribuyan a los miembros con antelación a las reuniones, y de que las actas se publiquen después de cada reunión.
- (g) El cronograma de reuniones del Comité de Coordinación de Slots, deberá publicarse en la página web de la Aeronáutica Civil, [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).
- (h) Las principales obligaciones del Comité de Coordinación de Slots son:
  - (1) Asesorar sobre las posibilidades de aumento de la capacidad del aeropuerto.
  - (2) Asesorar sobre la forma de lograr una mejor utilización de la capacidad disponible.
  - (3) Asesorar sobre los parámetros de coordinación en los que se basa la asignación de Slot.
  - (4) Asesorar al coordinador sobre el seguimiento de la utilización de los Slots asignados.
  - (5) Actuar como mediador en caso de quejas de las aerolíneas u operadores en la asignación de Slot.
  - (6) Considerar los problemas graves para los nuevos participantes en el aeropuerto de que se trate.
  - (7) Supervisar las actividades del Sub-comité de ejecución de Slot.
  - (8) Asesorar sobre las directrices para la coordinación de Slot.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## Sub-comité de Ejecución de Slots

- (a) El Sub-comité de ejecución de Slots debe verificar la apropiada utilización de la capacidad distribuida entre los explotadores de aeronaves a través de las actividades de monitoreo del uso de los Slots, con el objetivo de mejorar la gestión de la capacidad, revisar el cumplimiento de los procedimientos y los reglamentos, así como prevenir las malas prácticas en el uso de los Slots.
- (b) Las principales actividades del Sub-comité de ejecución de Slots son:
  - (1) Determinar y definir los principales factores que afectan o podrían afectar negativamente los procedimientos de asignación de Slots o la adhesión a las franjas horarias asignadas, y dependiendo del caso recomendar acciones correctivas y realizar seguimiento al comportamiento de las mismas.
  - (2) Monitorear el desempeño de todos los explotadores de aeronaves que utilicen el aeropuerto.
  - (3) Identificar las aerolíneas o los operadores de aeronaves que repetidamente y/o intencionalmente demuestren mal uso del Slot y desatiendan el proceso de asignación de Slot reduciendo el rendimiento y eficiencia del aeropuerto.
  - (4) Notificar al Comité de Coordinación de Slots de aquellas posibles violaciones a los procedimientos y/o a los Reglamentos Aeronáuticos vigentes.
  - (5) Preparar y recomendar medidas adecuadas para implementar mejoras a los procedimientos de los explotadores de aeronaves.
  - (6) Establecer, en caso necesario, mecanismos de solución de controversias, diferencias de interpretación entre otras; para mediar entre los integrantes del sistema de asignación de Slots.
- (c) Los coordinadores de Slots y facilitadores, asistirán a todas las reuniones y el Comité estará abierto a la participación de todas las aerolíneas, explotadores aeroportuarios y sus organizaciones o asociaciones representativas.
- (d) Las reuniones se llevarán a cabo mensualmente, publicando el cronograma al inicio de cada año y sus recomendaciones constarán en las actas respectivas. Se podrá permitir un número limitado de explotadores en calidad de observadores a las reuniones del Sub-comité de ejecución, previa solicitud oficial tratada en el sub-comité inmediatamente anterior.

**Nota:** APENDICE modificado conforme al Artículo Sexto de la Resolución No. 02062 del 18 de Julio de 2017. Publicada en el Diario Oficial No. 50.299 del 19 de Julio de 2017



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Artículo Segundo. Normas Transitorias de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.**

- (a) Las solicitudes para empresas de servicios de escala (handling) y demás trámites que no se sometan al procedimiento de audiencia pública, que actualmente adelanta el trámite para obtener una autorización, tendrán un plazo de cuanto (4) meses, a partir de la fecha de publicación de la presente resolución, para adecuarse los requisitos contenidos en este acto administrativo.
- (b) La UAEAC ajustará sus procedimientos internos para dar cumplimiento a lo previsto en esta resolución.