



Resolución Número

()

“Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

**EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

En uso de sus facultades legales y, en especial, las que le confieren los artículos 1782, 1790, 1856, 1860, 1861, del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2° y 5° numerales 3 y 6, y, el artículo 9° numeral 4 del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017, y

CONSIDERANDO:

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC, como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 5° del Decreto 260 de 2004, ha expedido los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC.

Que de conformidad con el artículo 1860 del Código de Comercio, corresponde a autoridad aeronáutica reglamentar y clasificar los servicios aéreos, los explotadores y las rutas, y señalar las condiciones que deber llenarse para obtener los respectivos permisos de operación, con la finalidad de lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos, que al mismo tiempo garanticen la estabilidad de los explotadores y de la industria aérea en general.

Que de acuerdo con lo previsto en el artículo 1861 del citado mismo Código de comercio, el procedimiento para la concesión de permisos de operación, así como para las modificaciones que de ellos se soliciten, serán determinados por la autoridad aeronáutica.

Que, Resolución número 2450 de 1974, el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, hoy Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia la Parte Tercera de dichos reglamentos, denominada “Actividades Aéreas Civiles”, la cual han sido objeto de varias modificaciones parciales posteriores.

Que la UAEAC es miembro del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional – SRVSOP, conforme al convenio suscrito por la Dirección General de la Entidad el día 26 de julio de 2011, acordando la armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR, propuestos por el Sistema a sus miembros, con lo cual se lograría, también, mantenerlos armonizados con los Anexos Técnicos promulgados por la Organización de Aviación Civil Internacional y con los reglamentos aeronáuticos de los demás Estados que conforman el sistema.

Que mediante la Resolución número 06352 del 14 de noviembre de 2013, la UAEAC adoptó una nueva metodología y sistema de nomenclatura para los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia –en aras de su armonización con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR, con lo cual la Parte Tercera pasó a denominarse RAC 3.

Que en desarrollo del mencionado proceso de armonización, fue necesario modificar varias partes de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, particularmente en lo relacionado con la operación de aeronaves, normas que quedaron incorporadas como: Reglas Generales de Vuelo y Operación - RAC 91, Requisitos de Operación –Operaciones Domésticas e Internacionales, Regulares y no



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Regulares - RAC 121, Operaciones de Explotadores Extranjeros - RAC 129 y los Requisitos - Operación Nacionales e Internacionales Regulares y no Regulares -RAC 135, con lo cual se hace necesario modificar las disposiciones del actual RAC 3 en materia de actividades aéreas civiles, con el fin de articularlas en lo pertinente, con las citadas disposiciones de los reglamentos armonizados.

Que en atención a los principios generales que inspiran los trámites y procedimientos administrativos, contenidos en el Decreto 019 de 2012, “Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites incensarios existentes en la administración pública” es necesario racionalizar los trámites relativos a los permisos de operación de las empresas de servicios aéreos comerciales.

Que con el objeto de facilitar el proceso de transición de las normas anteriores del RAC 3 a las nuevas normas, es necesario reenumerar estas últimas para mantener vigente durante el referido proceso de transición, las que venían contenidas en el RAC 3.

Que la posición RAC 5 quedo vacante, al ser incorporadas las normas relativas al reglamento del aire, que ella contenía, al RAC 91 “Reglas Generales de Vuelo y de Operación”, razón por la cual es posible utilizar esta posición para las nuevas normas en materia de “Actividades de Aeronáutica Civil – Servicios Aéreos Comerciales”.

Que en mérito de lo expuesto;

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Modifíquese la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5 el cual quedará así:

**“RAC 5
ACTIVIDADES DE AERONAUTICA CIVIL -SERVICIOS AEREOS COMERICALES**

5.001 Definiciones y abreviaturas

(a) **Definiciones.** Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento:

Acreditar. Probar el cumplimiento de requisitos, a satisfacción de la UAEAC.

Actividad aeronáutica (aeronáutica civil). Conjunto de tareas y operaciones, directa o indirectamente relacionadas con el empleo de aeronaves civiles. Las actividades aeronáuticas comprenden entre otras.

- a. Servicios aéreos comerciales de transporte público, regular o no regular, interno o internacional de pasajeros correo o carga; o de trabajos aéreos especiales en sus diversas modalidades.
- b. Aviación general, incluyendo entre otras, aviación privada (individual o corporativa) civil del Estado, de enseñanza o instrucción de vuelo y experimental.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- c. Actividades de construcción y conservación de aeronaves o partes, incluyendo diseño, construcción, ensamblaje, mantenimiento, reparación o reconstrucción, alteración inspección, etc.
- d. Operación de infraestructura aeronáutica y servicios de protección y apoyo al vuelo incluyendo servicios de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, servicio meteorológico e información aeronáutica.
- e. Servicios aeroportuarios especializados de apoyo terrestre a la operación de aeronaves.
- f. Instrucción aeronáutica en sus diversas modalidades.

Acuerdo internacional bilateral de servicios aéreos. Acuerdo internacional. Acuerdo celebrado por escrito entre uno o varios Estados y uno o varias organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales, regido por el derecho internacional

Adición (adicionar). En relación con las actividades aeronáuticas autorizadas en el permiso de operación o funcionamiento de un establecimiento aeronáutico, agregar en dicho permiso, otra actividad o privilegio de la misma naturaleza de los que venía ejerciendo. En relación con la flota o equipo de vuelo, incorporar a esta otra u otras aeronaves de las mismas que venían autorizadas. En relación con licencias de personal aeronáutico, agregar a estas un nuevo privilegio de la misma naturaleza de los que tenía autorizados. En todos los casos la adición tendrá lugar mediante autorización de la UAEAC.

Admisión. El permiso otorgado a una persona por las autoridades competentes de un Estado para entrar a ese Estado, de conformidad con sus leyes nacionales.

Aeródromo. Área definida en tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo controlado. Aeródromo en el que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control.

Aeródromo de alternativa (aeródromo alterno). Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo.

Aeródromo público. Es aquel que, aun siendo de propiedad privada, está destinado al uso público; los demás son privados. Se presume público el aeródromo utilizado para la operación de aeronaves destinadas a prestar servicios remunerados a persona distinta del propietario.

Aerolínea (línea aérea). Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público con un permiso de operación vigente o una autorización equivalente de la autoridad nacional pertinente.

Aeronáutica Civil. Conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Nota. - Según el artículo 1789 del Código de Comercio . “Se considera aeronave, para los efectos de este Código, todo aparato que maniobre en vuelo, capaz de desplazarse en el espacio y que sea apto para transportar personas o cosas.

Los aparatos que se sustentan y trasladan mediante el sistema denominado “colchón de aire”, quedan excluidos de las disposiciones de este Libro”.

Aeronave civil. Aeronave que no está destinada a servicios militares, de aduana ni de policía, es decir, que no pertenece a la aviación de Estado.

Aeronave colombiana. Aeronave que ostenta matrícula colombiana al estar válidamente registrada o inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional de Colombia, o con matrícula extranjera explotada por una aerolínea colombiana en virtud de un contrato de utilización de aeronave, igualmente inscrito en el registro aeronáutico de Colombia, en concordancia con el artículo 83 Bis del Convenio de Chicago/44.

Aeronave civil del Estado. Aeronave civil explotada por cualquier entidad estatal, siempre que no esté destinada a servicios militares, de aduana o de policía.

Aeronave de Estado. Aeronave destinada a servicios militares, de aduana o de policía, a la cual normalmente no le son aplicables las normas propias de la aviación civil.

Aeronave de Carga. Toda aeronave, distinta de la de pasajeros, que transporta mercancías o bienes tangibles.

Aeronave de nacionalidad colombiana. Aeronave que ostenta matrícula colombiana, encontrándose válidamente inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional de Colombia.

Aeronave de pasajeros. Toda aeronave que transporte personas que no sean miembros de la tripulación, empleados del explotador que vuelen por razones de trabajo, representantes autorizados de las autoridades nacionales competentes o acompañantes de algún envío u otra carga.

Aeronave experimental. Aeronave construida para propósitos de investigación y desarrollo, demostraciones de cumplimiento de requisitos de aeronavegabilidad, entrenamiento de tripulantes o recreación, que no cuenta con un certificado tipo, o que, teniéndolo, ha sufrido alteraciones de tal magnitud que requieren la expedición de uno nuevo o de un certificado tipo suplementario, hasta que dicho certificado sea expedido.

Aeronave grande. Aeronave con más de 5.700 kg (12.500 lbs) de peso máximo certificado para despegue.

Aeronave pequeña. Aeronave con 5.700 kg (12.500 lbs) de peso de despegue máximo certificado, o menos.

Aeronave pilotada a distancia (RPA). Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Aeronave que debe ser operada con un copiloto. Tipo de aeronave que requiere operarse con un copiloto según se especifica en el certificado de tipo o en el certificado de explotador de servicios aéreos.

Aeronavegabilidad. Aptitud técnica y legal que deberá tener una aeronave para volar en condiciones de operación segura, de tal manera que.

- a. Cumpla con su Certificado Tipo.
- b. Exista la seguridad o integridad física, incluyendo sus partes, componentes y subsistemas, su capacidad de ejecución y sus características de empleo.
- c. La aeronave lleve una operación efectiva en cuanto al uso (corrosión, rotura, pérdida de fluidos, etc.)

Aeroplano (avión). Aeronave más pesada que el aire, propulsada por medios mecánicos, que se sostiene en vuelo debido a reacciones dinámicas del aire sobre sus alas y demás superficies fijas, en determinadas condiciones.

Aeropuerto. Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que, a juicio de la UAEAC, posee instalaciones y servicios de infraestructura aeronáutica suficientes para ser operado en la aviación civil.

Aeropuerto de Nivel 1. Un aeropuerto donde las capacidades de toda la infraestructura aeroportuaria son, por lo general, suficientes para satisfacer la demanda de los usuarios en cualquier franja horaria.

Aeropuerto de Nivel 2. Un aeropuerto 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 establecida de mutuo acuerdo entre las aerolíneas y el facilitador.

Aeropuerto de Nivel 3. Un aeropuerto donde es necesario que todas las aerolíneas y demás operadores de aeronaves dispongan de un Slot asignado por un coordinador para poder aterrizar o despegar en el aeropuerto durante los periodos en que tiene lugar la asignación del Slot.

Aeropuerto Internacional. Todo aeropuerto que cuenta con facilidades adecuadas al tráfico aéreo internacional y que el Estado contratante en cuyo territorio está situado, designa como aeropuerto de entrada o salida para el tránsito aéreo internacional; en el cual se llevan a cabo trámites de aduana, migración, sanidad, cuarentena agrícola y demás procedimientos similares, requeridos.

Aerotaxi (taxi aéreo). Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, de pasajeros correo o carga, limitada a aeronaves de ala fija con peso bruto máximo de operación de hasta 12.500 Kg o diecinueve asientos excluida la tripulación, como configuración máxima determinada por el fabricante; o de ala rotatoria con peso bruto máximo de operación de hasta 13.500 Kg.

Agente autorizado. Persona que representa al explotador de aeronaves y que está autorizada por éste para actuar en los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves,



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros e incluye, cuando lo permita la legislación nacional, a terceros autorizados para ocuparse de la carga en la aeronave.

Agente de asistencia en tierra o Servicios de escala en aeropuerto (Handling). Persona (Natural o Jurídica) que representa a una aerolínea en 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 los explotadores de aeronaves.

Alteración. Sustituir una parte o dispositivo de una aeronave mediante el reemplazo de una unidad de equipo o sistema por otra de diferente tipo, que no sea parte del diseño tipo original de la aeronave tal como está descrito en las especificaciones de la misma.

Ambulancia aérea. Referido a la aeronave. Aeronave destinada y equipada para el traslado por vía aérea, de personas que padecen lesiones orgánicas o enfermedades cuyas condiciones normalmente les impiden ser transportadas en aeronaves de transporte público, contando con personal de salud capacitado. Referido al servicio (Servicio de ambulancia aérea). Servicio aéreo comercial de trabajos aéreos especiales, consistente en el traslado por vía aérea, de personas que padecen lesiones orgánicas o enfermedades cuyas condiciones normalmente les impiden ser transportadas en aeronaves de transporte público; empleando en consecuencia aeronaves destinadas y equipadas al efecto, contando con personal de salud capacitado.

Análisis de la capacidad y la demanda. Proceso de evaluar la demanda de las aerolíneas y determinar la capacidad máxima del aeropuerto, teniendo en cuenta todos los límites físicos, operativos y medioambientales presentes en el aeropuerto”

Aprobación. Autorización otorgada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

- a. Para transportar las mercancías peligrosas prohibidas en aeronaves de pasajeros o de carga, cuando en las Instrucciones Técnicas se establece que dichas mercancías pueden transportarse con una aprobación; o bien
- b. Para otros fines especificados en las Instrucciones Técnicas.

Nota. Si no hay una referencia específica en las Instrucciones Técnicas para permitir el otorgamiento de una aprobación, se puede pedir una dispensa.

Aprobado. Aceptado por la UAEAC, o por un Estado contratante de la OACI, por ser idóneo para un fin determinado.

Área estéril aeroportuaria o zona estéril. Espacio al que se han aplicado medidas especiales de seguridad del aeropuerto, ubicado entre un puesto de inspección y las aeronaves, su acceso está estrictamente controlado y en el cual se garantiza la inexistencia de armas, explosivos, materias, artículos peligrosos y cualquier otra actividad comercial.

Área Pública. Área de un aeropuerto y edificios en ella comprendidos en el que tienen acceso las personas con o sin control.

Área restringida. Área o zona definida en la cual el vuelo de aeronaves este sujeto a restricciones o limitaciones.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

ASK. Asientos por kilómetro disponible es una medida de capacidad de transporte de pasajeros por kilómetro. Que equivale al número de asientos disponibles por el número de kilómetros transportados.

Autoridad Aduanera. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales” entidad adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, a cargo del control aduanero en los aeropuertos colombianos.

Autoridad Aeronáutica. Esta expresión se refiere a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – (Aerocivil), entidad estatal que en la república de Colombia es la autoridad en materia aeronáutica y aeroportuaria o entidad que en el futuro asuma las competencias que corresponde a esta Unidad Administrativa. La naturaleza jurídica, objetivos y funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, están previstas en el Decreto 260 de 2004.

Autoridad competente. En cuanto a los vuelos sobre alta mar, la autoridad apropiada del Estado de matrícula. En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar, la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía en el territorio sobrevolado o en el cual se encuentre la aeronave.

Autoridades competentes. Dependencias o funcionarios del Estado colombiano encargadas de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentos del mismo, que tengan relación con algún aspecto de estas normas, particularmente en cuestiones aeronáuticas, migratorias, salud pública, aduanera, veterinaria, fitosanitaria y de policía.

Autoridades de seguridad del aeropuerto. Además de la autoridad de seguridad de la aviación civil, constituyen las autoridades de seguridad del aeropuerto las establecidas por la Ley para el desarrollo de controles específicos en lo de su competencia, como son: la Policía Nacional, Migración Colombia – Ministerio de Relaciones Exteriores, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), el Ministerio de la Protección Social o Secretarías de Salud, el Ministerio de Agricultura y el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) y el Ministerio del Medio Ambiente y demás autoridades ambientales locales o regionales o Corporaciones Autónomas Regionales.

Autoridad Migratoria. Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia, entidad adscrita al Ministerio de Relaciones Exteriores, a cargo del control migratorio en los aeropuertos colombianos.

Autoridad Sanitaria y Fitosanitaria. “Instituto Colombiano Agropecuario”, entidad adscrita al ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, a cargo del control Sanitario y Fitosanitario de flora y fauna, en los aeropuertos colombianos.

Autorización para explotar servicios aéreos internacionales: Permiso otorgado a una empresa extranjera, con permiso de operación y certificado de operación otorgado por un Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI - ; para ofrecer o prestar servicios aéreos comerciales de transporte público, internacional hacia o desde Colombia.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Aviación comercial. Expresión genérica que se refiere a las actividades de servicios aéreos comerciales.

Aviación deportiva. Es la aviación privada desarrollada por personas naturales o jurídicas (aeroclubes) con fines exclusivamente deportivos; empleando aviones, helicópteros, planeadores, globos, vehículos aéreos ultralivianos, cometas, parapentes, paracaídas y demás equipos de vuelo operados con el mismo propósito.

Aviación General. Operaciones de aviación civil diferentes de los servicios aéreos comerciales de transporte público y de trabajos aéreos especiales que incluye entre otras, aviación privada (individual o corporativa), instrucción de vuelo, deportiva, civil del estado y experimental.

Avión (aeroplano). Aerodino propulsado por motor que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Base de operación. Lugar desde el cual se ejerce el control operacional.

***Nota 1:** Normalmente es el sitio donde trabaja el personal que participa en la operación de las aeronaves y están los registros asociados a la operación. La base de operación tiene un grado de permanencia superior al de un punto de escala normal.*

***Nota 2:** No obstante, lo anterior, la empresa pueda establecer otras bases con carácter auxiliar o temporal en otros lugares, de acuerdo a lo que la misma establezca en su manual de operaciones.*

Bulto. El producto final de la operación de empaque, que comprende el embalaje en sí y su contenido preparado en forma idónea para el transporte.

Cabina de mando. Parte de la aeronave destinada a acomodar a la tripulación de vuelo, donde esta ejerce sus funciones.

Cabotaje. Navegación aérea con fines comerciales, entre puntos situados en el territorio de un mismo Estado. El Cabotaje entre puntos situados dentro del territorio de la República de Colombia se reserva a las aeronaves colombianas, salvo lo dispuesto en convenios internacionales.

Cajas. Embalajes de paredes rectangulares o poligonales enteras, de metal, madera natural, madera enchapada, madera reconstituida, cartón prensado, plástico u otro material adecuado. En estos embalajes se permiten pequeñas perforaciones destinadas a facilitar su manipulación o apertura, o para satisfacer requisitos de clasificación, en tanto no se comprometa la integridad de los mismos durante el transporte.

Calendario de actividades de coordinación. Eventos y fechas límite de la industria por los que se rige el procedimiento de Coordinación de Slots de cada temporada.

Cambio (de equipo). En relación con la flota o equipo de vuelo de las empresas de servicios aéreos comerciales, cambiar o agregar alguna o algunas aeronaves de clase, o tipo diferente de las que venían autorizadas. El cambio de equipo normalmente implica modificación en las especificaciones de operación y/o en el permiso de operación, según corresponda.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Capacidad ofrecida. Es el total de la capacidad de las aeronaves utilizadas en la explotación de servicios aéreos comerciales, multiplicado por la frecuencia con que dichas aeronaves operan en un período dado.

Caracteres. Denominación en letras y/o números de las marcas de nacionalidad y matrícula.

Carga. Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carga externa. Carga que es llevada o se extiende fuera de la aeronave.

Cargar. Acción de colocar (Cargue) mercancías, correo, equipaje o suministros a bordo de una aeronave para transportarlos en un vuelo.

Certificado de aeronavegabilidad. Es el documento público que expide la UAEAC o la autoridad aeronáutica del estado de matrícula de una aeronave, en el que se establece su condición de aeronavegabilidad.

Certificado de Autorización. Documento expedido por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC, certificando que el operador titular del mismo, cumple con las regulaciones de aeronáutica civil y con los requisitos técnicos necesarios para asumir la responsabilidad por la explotación de aeronaves, en trabajos aéreos especiales, bajo los términos y condiciones allí establecidos

Certificado de funcionamiento. Documento expedido por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC, certificando que la Organización de Mantenimiento Aprobada, Centro de instrucción o de entrenamiento aeronáutico, cumple con las regulaciones de aeronáutica civil y con los requisitos técnicos necesarios para asumir la responsabilidad por la prestación de servicios de mantenimiento, instrucción o entrenamiento, bajo los términos y condiciones allí establecidos.

Certificado de operación. Documento expedido por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC, certificando que el operador titular del mismo, cumple con las regulaciones de aeronáutica civil y con los requisitos técnicos necesarios para asumir la responsabilidad por la explotación de aeronaves, en servicios aéreos comerciales, bajo los términos y condiciones allí establecidos.

Código Compartido. Contrato mediante el cual una aerolínea (la parte Operadora) permite a otra aerolínea (la parte Comercializadora) usar su código designador en un vuelo operado por la primera, de manera que ambas comercializan el inventario de sillas de dicho vuelo. La compartición de códigos puede tener lugar en una o varias rutas o en un segmento de dichas rutas y pueden participar transportistas aéreos nacionales o extranjeros. En ejercicio de este acuerdo, una línea aérea que actúa como comercializadora publicita y vende los servicios de la línea Operadora como si fueran propios.

Comandante. Piloto al mando, titular de una licencia que lo habilite, expedida por la autoridad aeronáutica, designado por el explotador de la aeronave para pilotarla, respondiendo por su operación y seguridad durante el tiempo de vuelo.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Comité de Coordinación de Slots. Comité establecido en los aeropuertos de Nivel 3 para asesorar al Coordinador en los asuntos relacionados con la capacidad, la asignación de Slots y la supervisión de la utilización de los Slots en el aeropuerto.

Comités Locales de Facilitación. Son los comités que se desarrollan en los Aeropuertos Internacionales de Colombia, en donde se establecen las pautas para la elaboración de los Planes Locales de Facilitación, en cumplimiento de las normas RAC 3 y RAC 160, en concordancia con disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y su Anexo 9.

Comodidades para los pasajeros. Instalaciones y servicios que se suministran a los pasajeros y que no son esenciales para el despacho de los mismos.

Condición de histórico. Principio por el que las aerolíneas tienen la posibilidad de recibir una serie de Slots que se hayan operado como mínimo durante el ochenta por ciento (80%) del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior.

Configuración. Disposición de los espacios interiores de una aeronave, incluyendo entre otros, cantidad, clase y disposición o ubicación de sillas para pasajeros o espacios para carga y la separación de unos y otros.

Contenedor móvil. Receptáculo especial, Caneca (tambor), tanques portátiles, “bladders” o bidones utilizados para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

Control de estupefacientes. Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

Control de inmigración. Medidas adoptadas por los Estados para controlar la entrada, el tránsito y la salida de su territorio de las personas que viajan por vía aérea. En Colombia este control lo desarrolla la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia.

Control de operaciones (control operacional). La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficiencia del vuelo.

Control de operaciones (empresas). Autoridad encargada de establecer y mantener un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo. Independientemente del número de personas involucradas, se deberá establecer las funciones y responsabilidades de cada una.

Control de seguridad aduanero. Conjunto de medidas tomadas por la autoridad aduanera con el fin de observar las disposiciones aduaneras (DIAN) y cuyo fin es el control de las mercancías que entran y salen del territorio nacional, así como también, los operativos especiales que se desarrollen para el mismo fin.

Control de Seguridad Migratorio. Conjunto de procedimientos y técnicas propias de la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia, destinadas al control de emigración e inmigración de nacionales y extranjeros, manejo de deportados y control del tráfico de personas; así como también, las actividades de inteligencia que se desarrollan en el aeropuerto para prevenir la comisión de delitos y los procedimientos de policía judicial asignados.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Control de seguridad zoológico sanitario. Conjunto de procedimientos y técnicas propias del Ministerio de agricultura y el instituto Colombiano Agropecuario (ICA) para el control de flora y fauna y materiales orgánicos que se transportan en aeronaves, así como también, los procedimientos orientados al manejo de los desechos orgánicos e inorgánicos que se producen en los vuelos internacionales.

Control de tráfico aéreo. Servicio operado por la autoridad competente para promover un flujo de tráfico aéreo oportuno, seguro y ordenado.

Coordinación. Término genérico que engloba la asignación de Slots en un aeropuerto de Nivel 3.

Coordinador de Slots (Coordinador). Persona responsable de la asignación de Slots en un aeropuerto de Nivel 3.

Coordinación inicial. Proceso que tiene lugar entre la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales y la Fecha límite de envío de SAL para cada temporada, por el que un coordinador asigna Slots en un aeropuerto de Nivel 3 y un facilitador recomienda realizar ajustes de la programación voluntarios en un aeropuerto de Nivel 2.

Correo. Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

Declaración de Mercancías Peligrosas del Expedidor, (o en inglés, Shipper's Declaration - SD). Documento presentado por el expedidor, firmado por una persona idónea en la materia, en el cual indican que aquellas están descritas completa y exactamente por sus nombres apropiados para transporte, que han sido correctamente clasificadas, empacadas, marcadas, etiquetadas y que se encuentran en condiciones adecuadas para su transporte por aire de acuerdo con las Instrucciones Técnicas.

Declarante. Toda persona que hace una declaración de mercancías o en cuyo nombre se hace tal declaración.

Demostrar. Probar el cumplimiento de requisitos a satisfacción de la UAEAC.

Denominación del artículo expedido. Nombre que hay que utilizar para denominar justamente determinado artículo o sustancia en todos los documentos y notificaciones de expedición y, cuando proceda, en los embalajes.

Densidad de tránsito de aeródromo.

- a. **Reducida.** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media no es superior a 15 por pista, o típicamente inferior a un total de 20 movimientos en el aeródromo.
- b. **Media.** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 16 a 25 por pista, o típicamente entre 20 a 35 movimientos en el aeródromo
- c. **Intensa.** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 26 o más por pista, o típicamente superior a un total de 35 movimientos en el aeródromo.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Derechos e impuestos a la importación. Derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos o gravámenes recaudados al importar mercancías o en relación con dicha importación. No se incluyen los cargos cuyo importe se limite al costo aproximado de los servicios prestados ni los percibidos por la aduana en nombre de otra administración nacional.

Descargar. Acción de sacar (Descargue) las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje.

Desembarque. Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.

Desinfección. Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar y eliminar agentes infecciosos presentes en un cuerpo humano o animal, dentro o en la superficie de las partes afectadas de una aeronave, equipaje, carga, mercancías o de los contenedores, según corresponda mediante su exposición directa a agentes químicos o físicos.

Desinsectación. Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar insectos en aeronaves, equipajes, carga, contenedores mercancías o paquetes postales.

Despachador. Titular de una licencia, facultado para elaborar los documentos de vuelo y despacho de una aeronave y para efectuar seguimiento a dicho vuelo.

Despacho de mercancías. Realización de las formalidades aduaneras necesarias a fin de que las mercancías puedan ser importadas para el consumo interior, exportadas o colocadas al amparo de otro régimen aduanero.

Director General de Aeronáutica Civil. Funcionario designado por el Gobierno de Colombia para llevar a cabo los deberes, responsabilidades y funciones de la Autoridad de Aeronáutica.

Directorio de claves públicas de la OACI (DCP OACI). Base de datos central que hace las veces de repositorio de los certificados de los firmantes de documentos (CDS) (que contienen las claves públicas de los firmantes de documentos), la lista maestra CSCA (MLCSCA), los certificados de enlace de la Autoridad de certificación firmante del país (ICCSCA) y las listas de revocación de certificados expedidas por los participantes, junto con un sistema para su distribución en todo el mundo, que la OACI mantiene en nombre de dichos participantes a fin de facilitar la validación de los datos en los DVLM electrónicos.

Dirigible. Aeronave del tipo aeróstato, propulsada por motor y que es comandable o piloteable.

Dispositivo. Cualquier instrumento, mecanismo, equipo, parte, aparato, órgano auxiliar o accesorio que es usado o que se tratara de usar en la operación o control de una aeronave, instalado en, o fijado a la misma, y que no es parte de la estructura, motor o hélice.

Dispositivos Electrónicos Portátiles (PED) . Son dispositivos electrónicos de propiedad del pasajero o de un miembro de la tripulación y que sólo son operados por ellos mismos; y que se clasifican en dos categorías, los transmisores no intencionales y los transmisores intencionales. La primera categoría incluye, pero no está limitada a . equipo de cómputo, cámaras, receptores



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

de radio, reproductores de audio y video, juguetes, juegos electrónicos, dispositivos que no tienen la posibilidad de transmitir y que son para asistir el vuelo y la tripulación de cabina en sus responsabilidades; todos los anteriores con la característica de portátiles. Los transmisores intencionales (también denominados T-PED) son dispositivos electrónicos tales como equipos de control remoto (que puede incluir algunos juguetes) radios de dos vías, teléfonos celulares, PDA (Personal Digital Assistants) y teléfonos satelitales. En algunos periodos entre sus transmisiones, un dispositivo transmisor intencional podría radiar interferencia similar a un dispositivo transmisor no-intencional. Existen adicionalmente los clasificados como M-PED que son dispositivos portátiles electrónicos para usos médicos, los cuales deberán estar diseñados y probados de acuerdo a la sección 21, Categoría M, del estándar RTCA/DO-160. Es claro que estos equipos pueden ir a bordo de una aeronave y ser operados durante todas las fases de vuelo, si sus niveles de emisión son los permitidos en dicho documento, en caso contrario es obligación del operador efectuar una prueba de Interferencia electromagnética (EMI) y una prueba de interferencia de radio frecuencia (RFI).

Documento de viaje. Un pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un Estado o una organización, que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

Documentos de los explotadores de aeronaves. Cartas de porte aéreo/notas de consignación, billetes de pasaje y tarjetas de embarque de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de crédito (M.C.O.), informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y al centraje (peso y balance), para uso de los explotadores de aeronaves.

DST. Sigla en idioma ingles para el horario de verano.

DVLM electrónico. Un DVLM (pasaporte, visado o tarjeta) que incorpora un circuito integrado sin contacto que comprende la capacidad de identificación biométrica del titular del DVLM de conformidad con las especificaciones de la Parte pertinente del Documento OACI 9303 — Documentos de viaje de lectura mecánica.

Elevación. Distancia vertical entre un punto o nivel de la superficie de la tierra y el nivel del mar.

Embalaje. Los recipientes y demás componentes o materiales necesarios para que el recipiente sea idóneo a su función de contención y permita satisfacer las condiciones de embalaje previstas.

Nota. Para el material radiactivo, véase la Parte 2, 7.2 de las Instrucciones Técnicas.

Embalar. El arte y operación mediante la cual se empaquetan artículos o sustancias en envolturas, se colocan dentro de embalajes o bien se resguardan de alguna otra manera.

Embarque. Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Emergencia. Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y/o sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Emergencia de salud pública de importancia internacional. Un evento extraordinario que, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud. i) constituye un riesgo para la salud pública de otros Estados a causa de la propagación internacional de una enfermedad y ii) podría exigir una respuesta internacional coordinada.

Empresa (empresa aeronáutica). Toda actividad económica organizada para la producción, transformación, circulación, o administración de bienes (productos aeronáuticos) o para la prestación de servicios (servicios aéreos comerciales de transporte público o trabajos aéreos especiales; de mantenimiento de aeronaves, de instrucción o entrenamiento aeronáutico, de servicios de escala a la operación de aeronaves, o de operación de infraestructura aeronáutica). Dicha actividad se realiza a través de uno o más establecimientos de comercio (establecimientos aeronáuticos).

Empresa aérea (empresa de aviación). Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular, interno o internacional, de pasajeros correo o carga; o de trabajos aéreos especiales, que cuanta con el debido permiso de operación, otorgado por la UAEAC.

Enmienda. Es toda corrección, modificación, adición o reemplazo de una norma o parte de ella.

Envío. Uno o más bultos de mercancías peligrosas que un explotador acepta de un expedidor, de una sola vez y en un mismo sitio, recibidos en un lote y despachados a un mismo consignatario y dirección.

Equipaje. Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

Equipaje extraviado. Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

Equipaje no acompañado. Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaje la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

Equipaje no identificado. El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.

Equipaje no reclamado. Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.

Equipo. Uno o varios conjuntos de componentes relacionados operacionalmente para el cumplimiento integral de una función determinada.

Equipo de aeronave. Artículos, incluso equipos de emergencia, el botiquín de primeros auxilios y el equipo para supervivientes, así como provisiones transportadas a bordo, que no sean repuestos ni suministros, y que se utilizan a bordo de las aeronaves durante el vuelo.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Equipo de seguridad. Dispositivos de carácter especializado que se utilizan individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Equipo terrestre. Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.

Error. Acción u omisión involuntaria de la persona encargada de la operación, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de la organización o de la persona encargada de la operación.

Escolta. Persona autorizada por un Estado contratante o un explotador de aeronaves para acompañar a personas no admisibles o personas deportadas que son retiradas de dicho Estado contratante.

Establecimiento aeronáutico. Expresión genérica con que se designa cualquier lugar o espacio físico, donde una persona natural o jurídica (de carácter público o privado) ejecuta actividades aeronáuticas (con carácter comercial o no) ya sea de servicios aéreos comerciales, de aviación general, de construcción y conservación o mantenimiento de aeronaves y partes o componentes de ellas, de instrucción aeronáutica, de explotación de infraestructura aeronáutica y de servicios aeroportuarios especializados, entre otras.

La expresión *establecimiento aeronáutico*, designa cualquier empresa aérea, taller aeronáutico, centro de instrucción o entrenamiento aeronáutico, aeroclub, aeródromo o empresa de servicios aeroportuarios especializados de apoyo, las cuales requieren permiso previo de la autoridad aeronáutica.

Estado del aeródromo. Estado en cuyo territorio está situado el aeródromo.

Estado de Matricula. Estado donde está registrada la aeronave.

Estado de origen. El Estado en cuyo territorio se cargó inicialmente la mercancía a bordo de alguna aeronave.

Estado del explotador. Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

Estado de origen. El Estado en cuyo territorio se cargó inicialmente el envío a bordo de alguna aeronave.

Exención. Privilegio que se concede a un usuario, eximiéndolo del cumplimiento de una regla o parte de ella.

Expedidor. Toda persona que, en su nombre, o en nombre de una organización, envía la mercancía.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Explosivo. Todo cuerpo o mezcla que en determinadas condiciones puede producir rápidamente una gran cantidad de gases con violentos efectos mecánicos o térmicos.

Explotador aeroportuario (de aeródromo). Persona natural o jurídica, que opera legítimamente un aeródromo a título de propiedad o en virtud de un contrato mediante el cual se le ha transferido dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el registro aeronáutico. Se presume explotador al dueño de las instalaciones equipos o servicios que constituyen el aeródromo a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el Registro.

En los casos en que un aeródromo sea construido (previa autorización de la Autoridad Aeronáutica) u operado por acción comunal, o de otra manera semejante, a falta de explotador inscrito se tendrá por tal al municipio en cuya jurisdicción se encuentre.

De acuerdo con la Ley y los Reglamentos Aeronáuticos, los explotadores, así como las personas o entidades que presten servicios de infraestructura aeroportuaria son responsables de los daños que cause la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios citados.

Explotador (de aeronave). Persona natural o jurídica que opera una aeronave a título de propiedad, o en virtud de un contrato de utilización -diferente del fletamento- mediante el cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el correspondiente registro aeronáutico. Persona organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

De acuerdo con la Ley y los Reglamentos, el explotador tiene a su cargo el control técnico y operacional sobre la aeronave y su tripulación, incluyendo la conservación de su aeronavegabilidad y la dirección de sus operaciones y es el responsable por tales operaciones y por los daños y perjuicios que llegaren a derivarse de las mismas.

Facilitación. Término genérico que engloba la facilitación en un aeropuerto de Nivel 2.

Facilitación. Conjunto de medidas adoptadas para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves y para evitar todo retardo innecesario a las mismas, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre migración, aduana y despacho conforme a lo establecido en el Art. 22 de la Convención de Chicago y del Anexo 9 a la mencionada Convención. Estas medidas consisten en ausencia de trabas administrativas, agilidad y automatización de formalidades imprescindibles.

Facilitador. Persona responsable de recopilar datos sobre las operaciones previstas en un aeropuerto de Nivel 2, así como de recomendar ajustes de programación voluntarios según sea necesario.

Fatiga. Estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de la capacidad de desempeño mental o físico debido a la falta de sueño, a períodos prolongados de vigilia, fase circadiana o volumen de trabajo (actividad mental o física) que puede menoscabar el estado de alerta de una persona y su habilidad para realizar adecuadamente funciones operacionales relacionadas con la seguridad operacional.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Fecha de referencia de históricos. Es la fecha de referencia utilizada para el cálculo de la utilización del ochenta por ciento (80%) para determinar la condición de histórico, que es el 31 de enero (verano) y el 31 de agosto (invierno).

Fecha límite de acuerdo de históricos. Es la fecha límite, estipulada en el calendario de actividades de coordinación, antes de la cual, las aerolíneas deberán plantear cualquier desacuerdo con la determinación de históricos publicada por el coordinador. La fecha límite es 7 días antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

Fecha límite de envío de SAL. Es la fecha límite, tal y como se especifica en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual los coordinadores y facilitadores de aeropuertos de Nivel 3 y Nivel 2 deben distribuir los resultados de la coordinación inicial a todas las aerolíneas.

Fecha límite de envío de SHL. Es la fecha límite, tal y como se especifica en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual los coordinadores de aeropuertos de Nivel 3 deben entregar a todas las aerolíneas los detalles de sus Slots históricos.

Fecha límite de envío de solicitudes iniciales. Es la hora límite de las 23 .59 UTC en esta fecha, tal y como se especifica en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual las aerolíneas deben enviar sus operaciones previstas a los coordinadores y facilitadores en aeropuertos de Nivel 3 y Nivel 2.

Fecha límite para la devolución de Slots. La fecha límite en la cual las aerolíneas deben devolver las series de Slots que no tengan previsto operar, que es el 15 de enero (verano) y el 15 de agosto (invierno).

Fletamento. Contrato intuitu personae (*en consideración a la persona*) en virtud del cual un explotador, llamado *fletante*, cede a otra persona llamada *fletador*, a cambio de una contraprestación, el uso de la capacidad total o parcial de una o varias aeronaves, para uno o varios vuelos, por kilometraje o por tiempo, reservándose el *fletante* la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

La calidad de *explotador* no es susceptible de transferirse al *fletador* en virtud de este contrato.

FMU. Unidad de Gestión de Afluencia.

Fondo de reserva de Slots (o Fondo de reserva) . Los Slots disponibles en aeropuertos de Nivel 3 después de asignar los Slots históricos y los cambios en los Slots históricos, incluyendo cualquier nuevo Slot creado.

Frecuencia. Número de vuelos redondos que una empresa aérea efectúa en una ruta durante un período dado.

Funciones aeronáuticas. Funciones para las cuales se requiere una licencia aeronáutica de conformidad con estos Reglamentos Aeronáuticos.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Fumigación. Acción por la cual se distribuyen o esparcen partículas en forma gaseosa (humos, vapor) La sustancia puede ser de naturaleza sólida o líquida o mezcla de ellas y, debido a su punto de ebullición sumamente bajo pasa rápidamente a la forma gaseosa.

Gestión de Tránsito Aéreo (ATM) . Servicio que comprende la gestión del espacio aéreo, la gestión de afluencia de tránsito aéreo y los servicios de tránsito aéreo.

Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFCM). Servicio establecido con el objetivo de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente.

Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad (ATFCM). Servicio que optimiza la relación entre las capacidades del sistema y la demanda de tráfico aéreo, maximizando el aprovechamiento de la capacidad disponible, con objeto de garantizar una afluencia óptima del tráfico aéreo. Uno de los objetivos de la ATFCM es permitir la puntualidad y la eficiencia del vuelo de acuerdo a los recursos disponibles con el énfasis de la optimización de la capacidad de la red a través del proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM).

Gestión del cambio. Proceso formal para gestionar los cambios dentro de una organización de forma sistemática, a fin de conocer los cambios que puede tener un impacto en las estrategias de mitigación de peligros y riesgos identificados antes de implementar tales cambios.

Helipuerto. Lugar especialmente destinado, preparado y autorizado para el aterrizaje y decolaje de helicópteros.

Hora bloque. Tiempo total transcurrido desde el momento en que la aeronave empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo (de “cuña a cuña”)

Hora de vuelo. Tiempo (hora) transcurrido entre un decolaje y el consiguiente aterrizaje.

Hora límite. *De llegada.* Hora límite hasta la cual pueden aterrizar aeronaves en el aeródromo de destino, con relación a la puesta o salida del sol (dead - line).

De salida. Hora límite después de la cual las aeronaves no pueden despegar del aeródromo de salida, con relación puesta o salida del sol.

Hora Pico o Punta. Hora (s) en el día con altos niveles de demanda y mayor afluencia de tráfico de aeronaves en un aeropuerto, en las que se utilizan todos los recursos disponibles (terminales, plataformas, pista y espacio aéreo), a su máxima capacidad.

Hora prevista de aproximación. Hora a la que el ATC prevé que una aeronave que llega, después de haber experimentado una demora, abandonará el punto de espera para completar su aproximación a fin de aterrizar.

Hora prevista de llegada. En los vuelos IFR, la hora a la cual se estima que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará, un procedimiento de aproximación por instrumento, o, si el aeródromo no está



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo. Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave, llegará sobre el aeródromo.

IATA. Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

Identificación de aeronave. Grupo de letras o de cifras, o una combinación de ambas, idéntico al distintivo de llamada de una aeronave, para las comunicaciones aeroterrestres, o dicho distintivo expresado en clave, que se utiliza para identificar las aeronaves en las comunicaciones entre controles terrestres de los servicios de tránsito aéreo.

Infraestructura aeronáutica. Conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea; tales como aeródromos incluyendo pistas, calles de rodaje y rampas; señalamientos e iluminación; terminales para pasajeros y carga; ayudas a la navegación; tránsito aéreo, telecomunicaciones, meteorología e información aeronáutica; aprovisionamiento; mantenimiento y reparación de aeronaves.

Infraestructura aeroportuaria. Parte de la infraestructura aeronáutica enmarcada dentro de un aeropuerto que es necesaria para la partida y llegada de aeronaves y para la atención de pasajeros o carga; incluyendo pistas, calles de rodaje, plataformas, instalaciones, terminales de pasajeros y carga, instalaciones y servicios para la navegación aérea, instalaciones para mantenimiento, aprovisionamiento y despacho de aeronaves.

Inicio del viaje. El punto en que la persona inició su viaje, sin tener en cuenta ningún aeropuerto en el que haya hecho una parada en tránsito directo, ya sea en un vuelo directo o en un vuelo de enlace o conexión, si no salió de la zona de tránsito directo del aeropuerto en cuestión.

Integridad fronteriza. La aplicación que ejerce un Estado de sus leyes y reglamentos relativos al movimiento de mercancías o personas a través de sus fronteras.

Interacción. Acción que se ejerce recíprocamente entre dos o más personas o agentes en desarrollo del proceso de comunicación.

Intercambio de Slots (o Permuta de Slots) . Proceso por el que los Slots asignados se intercambian de forma individual (uno por otro) y temporal, entre aerolíneas en el mismo aeropuerto.

JSAG. Grupo Conjunto Asesor de Slot (Joint Slot Advisory Group).

Levante de las mercancías. Acto por el que las autoridades aduaneras permiten que las mercancías objeto de despacho sean puestas a disposición de los interesados.

Línea aérea. Según lo estipulado en el Artículo 96 de la Convención de Chicago cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo comercial de transporte público regular.

Línea aérea designada. Empresa de transporte aéreo que cada una de las partes contratantes en un Acuerdo bilateral o multilateral sobre transporte aéreo designen y notifiquen al Gobierno



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

de la otra u otras partes contratantes, para explotar los servicios convenidos de conformidad con lo establecido en dicho acuerdo.

Lista de espera. Lista no priorizada de las solicitudes pendientes, inclusive los Slots asignados que estén pendientes de mejoras y las solicitudes sin Slots asignados.

Mantenimiento. Inspección, revisión, reparación, conservación y cambio de partes; tendientes a conservar las condiciones de aeronavegabilidad de una aeronave y/o componente de ella.

Mantenimiento de línea. Operaciones de mantenimiento sencillas realizadas antes del vuelo para asegurar la condición de aeronavegabilidad de la aeronave, y que incluyen la caza de fallas (troubleshooting), corrección de defectos sencillos, cambio de componentes reemplazables en línea (LRU), mantenimiento y/o chequeos programados que comprendan inspecciones visuales para detectar condiciones insatisfactorias obvias y que no requieran inspecciones detalladas extensas. Normalmente son inspecciones de pre-vuelo, diarias, semanales e inspecciones tradicionalmente conocidas como chequeo A (básico) para aeronaves mayores de 5.700 kg. de masa máximo de despegue.

Manual I de operaciones (MO). Manual preparado por el explotador de una aeronave y aprobado por la UAEAC para instrucción y orientación del personal responsable, de operaciones y procedimientos a que estas deben ajustarse.

Matrícula. Acto mediante el cual se confiere nacionalidad colombiana a una aeronave y consiste en la inscripción de la misma en el Registro Aeronáutico Nacional.

Mercancías peligrosas. Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Miembro de la tripulación. Persona titular de la correspondiente licencia a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

Miembro de la tripulación de cabina. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que le asigne el explotador o el piloto al mando de la aeronave, pero que no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.

Miembro de la tripulación de vuelo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Modificación (del permiso de operación o funcionamiento). En relación con las actividades aeronáuticas autorizadas en el permiso de operación o funcionamiento de un establecimiento aeronáutico, cambiar o agregar en dicho permiso, una actividad, o privilegio por otro diferente de aquellos que venía ejerciendo. En todo caso, la modificación tendrá lugar, previa autorización de la UAEAC.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Monitoreo de Slots. Análisis para la medición de la utilización del Slot en el horario asignado y verificación del uso brindado al Slot con respecto a la asignación inicial autorizada por el coordinador de Slots.

Nivel de aeropuerto. La clasificación de los aeropuertos en función de su nivel de congestión, la cual puede ser Nivel 1, Nivel 2 y Nivel 3.

Noche. El periodo de tiempo comprendido entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, o cualquier otro periodo entre la puesta y la salida del sol que especifique la UAEAC.

Norma. Toda regla, regulación, estándar, requisito, procedimiento o sistema característico promulgado por la UAEAC, cuya obediencia es reconocida como necesaria en interés de la seguridad, regularidad o eficiencia de la aeronavegación.

Norma aeronáutica. Toda disposición interna o internacional, de carácter sustantivo o procesal; contenida en un convenio internacional (multilateral o bilateral) sobre aviación civil aprobado por Colombia y sus anexos vigentes; o contenida en la Constitución, Leyes o Reglamentos (decretos o resoluciones) de Colombia, incorporada en el Libro V del Código de Comercio, en los presentes Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, o publicada ya sea de modo independiente o en otra codificación o compilación; que de manera obligatoria, regule aspectos relativos al personal aeronáutico, a las aeronaves, a la infraestructura aeronáutica, al el espacio aéreo, a los establecimientos aeronáuticos, o a las actividades aeronáuticas (civiles) en general

Norma "Úselo o Piérdalo". Es el principio por el que la condición de histórico solo se concede a una serie de Slots si la aerolínea puede demostrar, que dicha serie se ha operado como mínimo en el ochenta por ciento (80%) del tiempo del periodo asignado en la temporada equivalente anterior.

NOTAM. Aviso distribuido por la Red Fija de Telecomunicaciones Aeronáuticas- AFTN, que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

Nuevo entrante. Una aerolínea que solicita una serie de Slots en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud de la aerolínea, debería tener menos de cinco (5) Slots en ese aeropuerto y ese día.

Ocupante (de aeronave). Persona que se encuentra a bordo de una aeronave.

Operación de la aviación general. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos especiales.

Operación de transporte aéreo comercial. Operación de aeronaves, en actividades de servicios aéreos comerciales de transporte público de pasajeros, correo o carga, por remuneración.

Operador. Persona que opera una aeronave.

Operador de transporte aéreo. Operador de una aeronave involucrada en servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros, correo o carga.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Operar. Referido a la aeronave, significa hacer uso de una aeronave, conforme a su destinación, incluyendo el pilotaje de la misma con o sin el derecho del control legal (como propietario, explotador u otra condición).

Operación de aeronave agrícola. Operación de una aeronave con el propósito de asperjar cualquier producto tóxico agroquímico o asperjar cualquier otra sustancia con la intención de nutrir o madurar plantas, tratar la tierra, ayudar en la propagación de especies vegetales, o controlar plagas, o efectuar actividades de aspersión que afecten directamente a la agricultura, horticultura o preservación de bosques sin incluir la aspersión de insectos vivos.

Operación de la aviación corporativa. La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales debidamente licenciados y habilitados. **Operador de trabajos aéreos especiales.** Operador de una aeronave involucrada en servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales, en cualquiera de sus modalidades.

Orden de deportación. Una orden por escrito, expedida por las autoridades competentes del Estado colombiano y notificada a una persona deportada, ordenándole que salga del territorio nacional.

Orden de retiro. Una orden por escrito notificada por el Estado colombiano a un explotador en cuyo vuelo viajó una persona no admisible en el Estado colombiano, ordenando al explotador que retire a esa persona del territorio nacional.

Organización. Organismo registrado como una entidad legal en cualquier jurisdicción, ya sea dentro o fuera del territorio de un Estado participante. Esta organización puede estar ubicada en más de un lugar y puede ostentar una o más aprobaciones RAC 145.

Organización de Mantenimiento Aprobado OMA. Organismo registrado como una entidad legal en cualquier jurisdicción, ya sea dentro o fuera del territorio de un Estado participante, quien ha sido aprobado por la UAEAC para ejecutar los trabajos requeridos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, lo que incluye una o varias de las siguientes tareas: reacondicionamiento, inspección, reemplazo de piezas, rectificación de defectos e incorporación de una modificación o reparación. Esta organización puede estar ubicada en más de un lugar y puede ostentar una o más aprobaciones RAC 145.

Pasajero. Persona que se encuentra a bordo de una aeronave en virtud de un contrato de transporte aéreo.

Pasajero en Tránsito. Pasajero que sale de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegó.

Pasajero de transferencia. Pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto, entre dos vuelos y aeronaves diferentes.

Peligro. Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Permiso de funcionamiento. Autorización otorgada por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, a un taller, centro de instrucción, u otro establecimiento aeronáutico, diferente de una empresa de servicios aéreos comerciales, para que este pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización. Dicho permiso está sujeto a la previa obtención por parte del solicitante, de un Certificado de funcionamiento o concepto técnico según el caso, ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.

Permiso de operación. Autorización otorgada por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEC a una empresa de servicios aéreos comerciales para que esta pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización. Dicho permiso está sujeto a la previa obtención por parte del solicitante, de un Certificado de Operación, ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.

Persona. Es todo ente capaz de adquirir derechos y contraer obligaciones; puede ser física o natural (ser humano) o jurídica (distintos tipos de sociedades o instituciones privadas o del Estado), cuya voluntad es ejercida por un gerente o representante legal.

Persona con Discapacidad. Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa que sea un impedimento para el uso de los transportes cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

Persona deportada. Una persona que fue admitida legalmente en el Estado colombiano por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al mismo, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir del territorio nacional.

Persona documentada inapropiadamente. Una persona que viaja o intenta viajar. a) con un documento de viaje que ha expirado o un visado que no es válido; b) con un documento de viaje o un visado falsificado, que ha sido objeto de imitación fraudulenta o alterado; c) con el documento de viaje o visado de otra persona; o d) sin documento de viaje o visado, si se requiere.

Persona no admisible. Persona a quien le es o le será rehusada la admisión en el Estado colombiano por las autoridades correspondientes.

Personal aeronáutico. Conjunto de personas que, a bordo de las aeronaves o en la superficie terrestre, estando debidamente licenciadas o autorizadas por una autoridad aeronáutica, cumplen funciones directamente vinculadas a la técnica de la navegación aérea o el empleo de aeronaves.

El personal aeronáutico incluye personas que se desempeñan a bordo como. piloto al mando, copiloto, ingeniero de vuelo, navegante, auxiliar de servicios a bordo u otro miembro de la tripulación; o en la superficie como. técnico en mantenimiento (de línea o especialista) despachador, controlador de tránsito aéreo (en sus diversas modalidades) operador de estación aeronáutica, inspector de operaciones o de aeronavegabilidad e instructores aeronáuticos (de vuelo y de tierra) cada quien con una función asignada.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Peso máximo. El límite superior de peso que en determinadas condiciones ambientales y/o estructurales, acepta y/o soporta una aeronave.

Piloto al mando. Es el Comandante, quien es responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo

Pista. Área rectangular definida en un aeródromo terrestre destinada y preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plan de seguridad de aeropuerto. Conjunto de medidas ordinarias y extraordinarias aplicadas en un aeropuerto a través de las cuales se implementan los principios y normas establecidas en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil. Se entiende por medidas ordinarias aquellos procedimientos que se llevan a cabo permanentemente para el control de personas, equipajes, correo y carga en los aeropuertos.

Plan de vuelo. Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Plan de vuelo actualizado. Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resulten de incorporar permisos posteriores.

Plan de vuelo Presentado FPL. El Plan de Vuelo tan como a sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante autorizado, sin ningún cambio subsiguiente.

Plan de vuelo presentado desde el aire- AFIL. Plan de vuelo indicado por una aeronave en vuelo, a una dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

Plan de Vuelo Repetitivo RPL. Planes de vuelo relativos a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente.

Plan de Vuelo Suplementario SPL . Plan de Vuelo con la información suplementaria que figura en el formato plan de vuelo, que no se transmite en los mensajes de plan de vuelo o mensajes de plan de vuelo actualizado.

Plan operacional de vuelo. Plan del explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de la performance del avión, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos de que se trate.

Planes locales de Facilitación. Son los Planes que deben ser elaborados en todos los Aeropuertos Internacionales de Colombia que tienen por objeto, adoptar las medidas para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves y para evitar todo retardo innecesario a las mismas, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre migración, aduana y despacho, en cumplimiento del RAC 200 y bajo las disposiciones del Anexo 9 de la OACI y al Convenio de Chicago.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible estacionamiento o mantenimiento.

Posición de Coordinación de Slots (PCS). Extensión de la coordinación de slots a cargo de la FCMU para la asignación de Slots aeroportuarios en los días festivos y en horarios distintos a la jornada laboral ordinaria.

Procedimiento. Método utilizado o modo de acción para el logro de un objetivo previamente definido.

Programa de entrenamiento. Programa que desarrolla el contenido de las materias y temas propios de alguna área o especialidad para la formación básica, avanzada, de especialización, de habilitación, de transición o de repaso para personal aeronáutico; diseñado conforme a las directivas señaladas por la UAEAC y que puede impartir un centro de instrucción aeronáutica, previa aprobación de dicha autoridad.

Programa de mantenimiento. Documento que describe las tareas concretas de mantenimiento programadas y la frecuencia con que han de efectuarse y procedimientos conexos, por ejemplo, el programa de fiabilidad, que se requiere para la seguridad de las operaciones de aquellas aeronaves a las que se aplique el programa.

Pronóstico. Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o periodo especificados y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

Proveedor de servicios a la aviación. es toda organización, empresa o entidad estatal que entregue o explote servicios a la aviación civil, como son los centros de instrucción o entrenamiento aeronáutico, los operadores o explotadores de transporte aéreo comercial en cualquier clasificación o modalidad; las organizaciones de mantenimiento o talleres aeronáuticos de reparaciones que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial nacional e internacional; los organismos responsables del diseño de tipo o fabricación de aeronaves; los proveedores de servicios a la navegación aérea, incluidos todos sus componentes (ATS, AIS, MET, SAR, PANS-OPS, C/N/S) y los operadores, explotadores o mantenedores de aeródromo, así como los servicios de escala.

Provisiones transportadas a bordo. Artículos, ya sea desechables o destinados para usos múltiples, que el explotador de aeronaves utiliza para el suministro de servicios durante los vuelos, en particular para servir los alimentos y brindar comodidades a los pasajeros.

Proyecto de Integración de Servicios de Tránsito Aéreo (PISTA) . Sistema de información que apoya la planeación, organización, y optimización de los servicios de Tránsito Aéreo.

Publicación de información aeronáutica (AIP). La publicada por el Estado, o con su autorización que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Puesto de estacionamiento de aeronave. Área específica en una rampa, destinada para el estacionamiento de una aeronave.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Recipientes. Envases para recibir y contener sustancias o artículos, incluyendo algún dispositivo de cierre.

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). Conjunto de normas de carácter general y obligatorio, emanadas de la UAEAC a través de su Director General, en ejercicio de facultades que le otorga la Ley en tal sentido, que regulan aspectos propios de la aviación civil, en concordancia con otras normas nacionales e internacionales sobre la materia y en especial con la Parte Segunda del Libro Quinto del Código de Comercio y con el Convenio de Chicago de 1.944 Sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos técnicos.

Remuneración. Es el pago de un bien o servicio en dinero o en especie, que compensa el valor del mismo.

Repuestos. Artículos, incluso motores y hélices, para reparación y de recambio, con miras a su montaje en las aeronaves.

Requisitos. Conjunto de condiciones dadas por la Ley o los Reglamentos, bajo las cuales se expide una licencia, permiso o autorización, o se certifica un producto.

Retiro de una persona. Acción mediante la cual las autoridades competentes del Estado colombiano en cumplimiento de sus leyes, ordenan a una persona salir del territorio nacional.

Reunión mundial de Slot (RMS). Foro organizado por la IATA para coordinar las operaciones previstas en aeropuertos de Nivel 2 y Nivel 3, que se celebra dos veces al año para las temporadas de verano e invierno.

Riesgo para la salud pública. La probabilidad de que se produzca un evento que pueda afectar adversamente la salud de poblaciones humanas y, en particular, de que se propague internacionalmente o pueda suponer un peligro grave y directo.

Rodaje. Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluido el despegue y el aterrizaje, pero, en el caso de helicópteros; incluido el movimiento sobre la superficie de un aeródromo dentro de una banda de altura asociada con el efecto de suelo y a velocidad asociadas con el rodaje, es decir, *rodaje aéreo*.

Ruta. Trayectoria entre dos puntos determinados. Para *efectos comerciales* hace referencia al servicio de transporte aéreo que se presta entre un origen y un destino.

Ruta secundaria. Ruta nacional colombiana, no definida como troncal por la UAEAC.

Ruta internacional. Ruta servida entre puntos situados en el territorio de más de un Estado.

Ruta nacional (de cabotaje). Ruta servida entre puntos situados dentro del territorio de un mismo Estado.

Ruta troncal. Ruta nacional colombiana definida como tal por la UAEAC.

SAL (mensaje con lista de asignaciones iniciales de Slots) . Mensaje estándar usado por



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

los coordinadores y facilitadores para informar a las aerolíneas de los resultados de la coordinación inicial en los aeropuertos de Nivel 2 o Nivel 3.

Salario Mínimo Legal Mensual Vigente. Suma fijada periódicamente por el Gobierno Nacional, como mínima remuneración básica que puede ser pagada a un trabajador por un mes de servicios durante el respectivo período, la cual es tomada en estos Reglamentos como patrón para la determinación de diferentes valores o cuantías, tales como el capital de las empresas aeronáuticas, entre otros.

Seguridad operacional. Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación, relativas a la operación de las aeronaves o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable

Serie de Slots. Conjunto de cinco (5) o más Slots solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente.

Servicio de alerta. Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

Servicio de control de tránsito aéreo. Servicio suministrado para los vuelos controlados en las áreas de control con el fin de:

- a. Prevenir colisiones entre aeronaves; y en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y
- b. Acelerar y mantener ordenadamente movimiento del tránsito aéreo.

Servicio de Información Aeronáutica (AIS). Servicio establecido dentro del área de cobertura definida encargado de proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Servicio de tránsito aéreo (ATS). Expresión genérica que se aplica según el caso, a los servicios de información al vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (Servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

Servicios aéreos comerciales. Actividad ejecutada mediante remuneración, por empresas de transporte público o de trabajos aéreos especiales, previo permiso de la autoridad aeronáutica.

SHL (mensaje con lista de Slots históricos). Mensaje estándar utilizado por los coordinadores para informar a las aerolíneas del estado de sus Slots históricos.

Sistema de Información. Sistema utilizado por la UAEAC para la automatización en línea de información aeronáutica.

Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API). Sistemas de comunicaciones electrónicas mediante el cual los elementos de datos requeridos se recopilan y transmiten a las agencias encargadas del control fronterizo antes de la salida o llegada del vuelo y se ponen a disposición de ellas mediante la línea primaria en el aeropuerto de entrada.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Slot (Franja Horaria) . Permiso otorgado por un coordinador para una operación prevista, que permite utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria para aterrizar o despegar en un aeropuerto de Nivel 3 en una fecha y hora específica.

Slot ad hoc. Es un Slot específico asignado que no puede optar a la condición de histórico.

Slot aeroportuario. Ver definición de Slot.

Slots históricos. Slots asignados en función de la condición de histórico.

Slot operacional (Slot ATFCM) . Espacio de tiempo asignado por la FMU COL para hacer uso de un recurso de capacidad con el objeto de garantizar el uso de dicho recurso, a la hora autorizada, la FMU COL suministra una hora CTOT y una hora COBT.

Sobre-embalaje externo. Embalaje utilizado por un expedidor único que contenga uno o más bultos y constituya una unidad para facilitar su manipulación y estiba.

SSIM. Manual informativo de programaciones estándar de la IATA.

Sub-comité de ejecución de Slots. Se trata de un subcomité del Comité de Coordinación de Slots formado para preparar y recomendar medidas adecuadas que permitan mejorar las prácticas del uso y cumplimiento de Slots.

Suministros. a) Suministros para consumo (avitallamiento); y b) suministros para llevar (mercancías).

Suministros (avitallamiento) para consumo. Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.

Suministros (mercancías) para llevar. Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

Sustancia explosiva. Toda sustancia (o mezcla de sustancias) sólida o líquida que de manera espontánea por reacción química, puede desprender gases a una temperatura, a una presión y a una velocidad tales que causen daños en torno a ella; en esta definición entran las sustancias pirotécnicas aun cuando no desprendan gases. No se incluyen aquellas sustancias que sí son explosivas pero que pueden engendrar una atmósfera explosiva de gas, vapor o polvo.

Sustancia pirotécnica. Toda mezcla o combinación que, debido a reacciones químicas exotérmicas no detonantes en sí y autónomas, está concebida para producir calor, sonido, luz, gas o humo o alguna combinación de éstos.

Sustancias psicoactivas. El alcohol, los opiáceos, el cannabis, los sedantes e hipnóticos, la cocaína, otros psico-estimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Tabla de vinculación (Rotación de aeronaves). Contiene la información de rotación de las aeronaves, ligando las llegadas con las salidas, determinando el tiempo y recurso en tierra; lo que permite optimizar la capacidad limitada en aeropuertos.

Tarifa. Para el transporte *Nacional*, es el precio que se cobra por el transporte de pasajeros 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, es el precio por kilogramo que se cobra en las rutas nacionales.

Para el transporte *Internacional*, se entiende por tarifa, 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 que paga el usuario, así como cualquier beneficio significativo asociado con el transporte; sin perjuicio de lo establecido en los acuerdos y demás compromisos internacionales en materia aeronáutica.

Temporada. Temporada de verano que empieza el último domingo de marzo, o la temporada de invierno que empieza el último domingo de octubre.

Temporadas equivalentes. Temporadas estivales consecutivas (dos veranos) o temporadas invernales consecutivas (dos inviernos) en contraposición a dos temporadas consecutivas (una temporada de verano y una de invierno).

Tiempo de vuelo. *De la aeronave*, el tiempo transcurrido entre un despegue y el consiguiente aterrizaje. *De la tripulación*, el tiempo transcurrido desde el momento en que la aeronave empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo (de «cuña a cuña»).

Tiempo programado. Es el que aparece en los itinerarios oficiales de la respectiva empresa o en el respectivo plan de vuelo.

Titular (de un certificado de operación o funcionamiento, certificado de trabajo aéreo especial o de una licencia). Persona natural o jurídica, según el caso, en cuyo nombre ha sido expedido un *certificado de operación* para la prestación de servicios aéreos comerciales, como empresa aérea; un *certificado de funcionamiento* para actividades de mantenimiento como taller aeronáutico, u otra actividad que requiera dicha certificación, o una *licencia* de personal aeronáutico.

Trabajos aéreos especiales. Actividades aéreas civiles de carácter comercial, distintas del transporte público; tales como. aviación agrícola, operación de carga externa, operación de tareas especializadas y operación de dispersión. .

Tránsito aéreo. Movimiento de las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Tránsito de aeródromo. Todo tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo y todas las aeronaves que vuelan en las inmediaciones del mismo.

Transportador aéreo. Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público, que con la debida autorización se compromete mediante remuneración, a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, bajo los términos de un contrato de transporte aéreo. El transportador deberá disponer de un certificado de operación y permiso vigentes, para transporte aéreo, expedidos por la UAEAC que lo hacen responsable por el control operacional de tales actividades.

Transporte aéreo. Traslado de personas o cosas efectuado de un origen a un destino, por medio de aeronaves.

Transporte aéreo doméstico. Transporte aéreo que se realiza dentro del territorio colombiano. Véase “Cabotaje”.

Transporte aéreo internacional. Transporte aéreo que se realiza entre puntos situados en el territorio de diferentes Estados. Transporte aéreo realizado entre puntos situados en el territorio de Colombia y puntos situados en el territorio de otros Estados, en todo caso conforme a los Convenios internacionales sobre la materia.

Transportista aéreo. Véase «transportador aéreo».

Tripulante. Persona titular de la correspondiente licencia, a quien el explotador de una aeronave asigna obligaciones o tareas que ha de cumplir a bordo durante el tiempo de vuelo de la aeronave.

Tripulante adicional. Tripulante que, previa asignación por parte de la empresa, se traslada en una aeronave, sin ejercer funciones en relación con ésta o con el vuelo que realiza; para movilizarse de una localidad a otra, ya sea para operar posteriormente una aeronave como tripulante efectivo, regresar a su base por tiempo cumplido y/o motivos técnicos o para cumplir una asignación de la escuela de operaciones, figurando como tal en los documentos del respectivo vuelo.

Tripulante de Cabina. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que le asigne el explotador o el piloto al mando de la aeronave, pero que no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.

Tripulante Especial. Conjunto de personas titulares de las correspondientes licencias, a quienes se le asigna obligaciones de servicio asociado con la operación o con el tipo de servicio que presta la aeronave, como: personal de salud, operadores de dispositivos abordó, mecánicos, despachadores, valores, etc.

Tripulación. Conjunto de personas titulares de las correspondientes licencias, a quienes se le asigna obligaciones esenciales para la operación de una aeronave, durante el tiempo de vuelo. La tripulación incluye.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5"

- a. **Tripulación de Vuelo.** Integrada por El Comandante o piloto al mando y el Copiloto o cualquier otro piloto que ejerza funciones como tal durante el vuelo.
- b. **Otros Tripulantes.** En las aeronaves que los requieran, conformados por El Ingeniero de Vuelo, Navegante y tripulantes de cabina de pasajeros.

UTC. Tiempo Universal Coordinado, también conocido como "la hora en el meridiano de Greenwich" ("GMT") o el "tiempo zulú" ("Z"). Para Colombia se entiende la suma de más cinco (+ 5) horas de la hora local actual colombiana.

Ventanilla única. Un servicio que permite a las partes que intervienen en el comercio y en el transporte, presentar la información y los documentos normalizados en un solo punto de entrada a fin de satisfacer todos los requisitos normativos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito. Si la información es electrónica, los elementos de datos específicos se deberían presentar una sola vez.

Viajero. Persona, normalmente diferente de la tripulación, que se traslada de un punto a otro a bordo de una aeronave, independientemente de que exista o no contrato de transporte aéreo.

Visitante. Toda persona que desembarque y entre en el territorio del Estado colombiano y permanezca en él legalmente con arreglo a lo prescrito por su legislación nacional, para fines legítimos en calidad de no inmigrante, tales como de turismo, diversión, deportes, salud, motivos familiares, peregrinaciones religiosas o negocios, y que no emprenda ninguna ocupación lucrativa durante su estancia en el territorio nacional.

Vuelo Adicional. Vuelo comercial adicionado a la programación de vuelos regulares, con el fin de atender un incremento de demanda en una ruta operada por una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular.

Vuelo chárter. Vuelo comercial no regular programado para atender situaciones especiales de demanda, que en ningún caso puede constituir competencia indebida a los servicios aéreos comerciales de transporte público regular mediante el establecimiento de series sistemáticas de vuelos, publicidad para los mismos, o ejecución directa o indirecta de contratos de transporte individuales o cualquier otra práctica lesiva a los servicios regulares.

Vuelos de socorro. Vuelos de carácter humanitario, diferente de una evacuación de emergencia, particular y asilada, para transportar personal y provisiones de socorro como alimentos, ropa, tiendas, artículos médicos y de otro tipo durante y después de una emergencia o desastre o para evacuar personas cuya vida o salud se ve amenazada por emergencias o desastres, hasta lugares seguros del mismo Estado o de otro Estado dispuesto a recibirlas.

Vuelo directo. Cierta operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo, desde el punto de origen, vía cualesquier puntos intermedios, hasta el punto de destino.

Vuelo nocturno. El vuelo realizado entre la hora de puesta del sol más el crepúsculo civil y la hora de salida del sol menos el crepúsculo civil.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Zona franca. Parte del territorio del Estado colombiano en la que toda mercancía que se introduzca se considera generalmente que está fuera del territorio aduanero, por lo que respecta a los derechos e impuestos a la importación.

(b) **Abreviaturas.**

Las siguientes abreviaturas son de aplicación para este reglamento:

AFM	Manual de Vuelo Aprobado de una aeronave.
AFTN	Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas (Aeronautic Fixed Telecommunications Network).
AGA	Aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres.
AIC	Circular de Información Aeronáutica. (Aeronautic Information Circular)
AIG	Investigación y prevención de accidentes.
AIP.	Publicación de información aeronáutica.
AIS.	Servicios de Información Aeronáutica. (Aeronautic Information Service)
ANS.	Servicios a la Navegación Aérea
API.	Información anticipada sobre los pasajeros
APP.	Oficina de Control de Aproximación o Servicio de Control de Aproximación.
ARO	Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.
ASA	Auxiliar de Servicios a Bordo (Tripulante de Cabina de Pasajeros).
ASK	Avalible seat per kilometer
ATC	Control de Tránsito Aéreo. (Air Traffic Control)
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo.
AVSEC	Seguridad de la aviación
CLAC	Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
CLF	Comité Local de Facilitación.
CNL	Cancelar o cancelado.
CNS/ATM	Comunicaciones Navegación y Vigilancia / Gestión del Tránsito Aéreo. (Communications Navigation Surveillance/ Air Traffic Management)



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

CRM	Gestión de Recursos de Cabina, o Gestión de Recursos de la Tripulación. (Cockpit Resources Management - Crew Resources Management)
CRS	Sistemas Computarizados de Reserva (Computer Reservation System).
CVR	Registro de la Voz en el Puesto de Pilotaje. (Cockpit Voice Recorder)
DNG	Peligro o peligroso. (Dangerous)
DPA	Despachador de Aeronaves.
DVLM	Documento de viaje de lectura mecánica
ELEV	Elevación.
ENG	Motor. (Engine)
ETA	Hora Estimada de Arribo” (Estímate Time of Arrial)
ETD	Hora Estimada de Salida”, (Estímate Time of Departiré)
ETOPS	Operación a grandes distancias sobre el agua, de aviones con dos motores (Extended Twin Operations)
FAC	Fuerza Aérea Colombiana.
FAL	Facilitación del Transporte Aéreo.
FDR	Registrador de Datos de Vuelo. (Flight Data Recorder)
FPL	Plan de Vuelo Presentado.
GND	Tierra.
Ft	Pie. (Feet)
HK	Grupo de caracteres que constituyen el distintivo establecido para las aeronaves matriculadas en Colombia, incorporado en el anexo 7 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, como marca de nacionalidad colombiana, la cual deben ostentar dichas aeronaves precediendo a los caracteres numéricos de matrícula
ICA	Instituto Colombiano Agropecuario
ICP	Infraestructura de clave pública
IED	Artefacto Explosivo Improvisado.
IET	Instructores de Tierra en Especialidades Aeronáuticas.



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

IFR	Reglas de Vuelo Por Instrumentos. (Instrument Flight Rules).
IMC	Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos.
Kt.	Nudos. (Knots)
K	Capital
L	Izquierda. (Left).
LOFT	Entrenamiento de Vuelo Orientado a la Línea. (Line Oriented Flight Training)
M	Número MACH.
MAP	Mapas y Cartas Aeronáuticas.
MEL	Lista de Equipo Mínimo. (Minimum Equipment List).
MSL	Nivel Medio del Mar. (Mean Sea Level)
Mu	Memorando de Entendimiento
NOTAM	Aviso distribuido por medios de Telecomunicaciones (AFTN) que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo. Aviso para el Piloto (Notice to Airman).
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
OIA	Oficina donde se prestan los servicios de Información Aeronáutica.
OMA	Organización Mundial de Aduanas
PANS	Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea.
PAXLST	Lista de Pasajeros (Mensaje electrónico).
PBMO	Peso Bruto Máximo de Operación.
PED	Dispositivos Electrónicos Portátiles (Portable Electronic Devices)
PIC	Piloto al mando.
PLM	Pasaporte de lectura mecánica
PMR	Personas con Movilidad Reducida



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINTRANSPORTE

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

PNFTA	Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.
PNR	Registro de nombres de los pasajeros
POI	Inspector Principal de Operaciones. Piloto inspector de tripulaciones y operaciones de vuelo asignado como principal ante una empresa aérea. (Principal Operations Inspector)
R	Derecha.
RAC	Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo.
RAC	Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
REG	Matrícula.
RPL	Plan de Vuelo Repetitivo.
RWY	Pista. (Runway)
SAR	Búsqueda y Salvamento.
SARPS	Normas y Métodos Recomendados.
\$MLMV	Salario(s) Mínimo(s) Legal(es) Mensual(es) Vigente(s).
STD	Normal o estándar.
TKOF	Despegue. (Take Off)
TRIPADI	Tripulante Adicional.
UAEAC	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
UN/EDIFACT.	Especificaciones de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, comercio y transporte.
UTC	Tiempo Universal Coordinado. (Universal Time Coordinate)
Vc.	Velocidad de crucero. (Cruising Speed)
VFR	Reglas de vuelo visual.
VIP	Persona Muy Importante. Pasajero Muy Importante. (Very Important Person)
VLM	Visado de lectura mecánica
VMC	Condiciones meteorológicas de vuelo visual.



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

WRNG Alerta.

CAPITULO A

GENERALIDADES

5.005 Aplicación

- (a) El RAC 3 contiene las normas aplicables, a la ejecución de actividades relacionadas directa o indirectamente con el uso de aeronaves civiles –actividades aéreas civiles, o actividades de aeronáutica civil- con fines comerciales y en los aspectos aeronáuticos, a la constitución y funcionamiento de las empresas u organizaciones dedicadas a tales actividades y a la prestación de servicios aéreos en desarrollo de esas actividades.
- (b) Las presentes disposiciones no son aplicables a las actividades relacionadas con el uso de aeronaves de Estado -aviación de Estado-, salvo aquellos casos que sean expresamente previsto en la Ley. de conformidad con el artículo 1775 del Código de Comercio, son aeronaves de Estado las que se utilicen en servicios militares, de aduanas y de policía. Las demás son civiles. ni a las actividades aéreas civiles con fines no comerciales.

5.010 Clasificación

Las actividades de aeronáutica civil se clasifican así:

SERVICIOS AEREOS COMERCIALES		
CATEGORIA	MODALIDAD	TIPO DE SERVICIO
Transporte Público	Regular Pasajeros	Internacional Fronterizo Nacional Troncal Nacional Secundario Nacional Regional
	No Regular Pasajeros	Taxi Aéreo Chárter Ambulancia Turístico
	Regular de Carga y/o Correo	Internacional Fronterizo Nacional Troncal Nacional Secundario Nacional Regional
	No Regular de Carga y/o Correo	Internacional Fronterizo Nacional Troncal Nacional Secundario Nacional Regional



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Trabajos Aéreos Especiales	Aviación Agrícola Operación de Carga Externa Operación de Tareas Especializadas Operación de Dispersión	
----------------------------	--	--

5.015. Explotación de aeronaves

(a) Explotador

Es explotador de una aeronave la persona inscrita como propietario de la misma en el registro aeronáutico. El propietario podrá transferir la calidad de explotador mediante acto aprobado por la autoridad aeronáutica e inscrito en el registro aeronáutico nacional. La aprobación se entenderá impartida mediante la inscripción del respectivo acto ante la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional.

(b) Adquisición de la calidad de explotador

La calidad de propietario y/o explotador sobre aeronaves se adquirirá de conformidad con lo previsto en la legislación aeronáutica básica contenida en el Código de Comercio y en el RAC 20 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

(c) Destinación de las aeronaves

El explotador de aeronaves civiles puede destinarlas, según las condiciones aquí previstas, a las actividades aéreas de servicios aéreos comerciales en cualquiera de sus modalidades, o a actividades de aviación general – no comercial, también bajo cualquiera de sus modalidades.

(d) Aeronaves colombianas o extranjeras

Las empresas colombianas debidamente autorizadas para prestar servicios aéreos comerciales podrán, dentro de los límites del respectivo permiso de operación, y previa existencia de un contrato que permita la operación de la aeronave, explotar servicios internos e internacionales con aeronaves de matrícula colombiana o extranjera. Para ello la respectiva empresa deberá inscribir en el Registro Aeronáutico Nacional el título de propiedad y/o contrato que le permita la explotación de dicha aeronave y cuando corresponda, los gravámenes y limitaciones que pesen sobre ellas y que se hayan constituido conforme a la ley aplicable. Cuando, respecto de dichas aeronaves extranjeras, exista convenio para cesión de derechos y obligaciones del Estado de matrícula al estado de explotación, en los términos del Artículo 83 Bis del Convenio de Chicago/44 así se informará a la Oficina de Registro Aeronáutico.

(e) Requisitos

Los explotadores colombianos deberán cumplir con todos los requisitos exigidos en la Ley y en los reglamentos aeronáuticos y demás disposiciones aplicables, para la importación de



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

aeronaves cuando corresponda; así como, los relativos a la capacidad, económica y administrativa exigida en la Ley y en los presentes reglamentos para que les pueda ser reconocida dicha calidad.

5.020. Autorización para desarrollar actividades de aeronáutica civil

- (a) Las actividades de aeronáutica civil de que trata este reglamento, desarrolladas con fines comerciales (ofrecida a terceros por remuneración), podrán ser desarrolladas bajo una autorización previa, contenida en un permiso de operación otorgado por la UAEAC, según se indica en este reglamento y demás disposiciones concordantes.
- (b) Las actividades aéreas en beneficio propio y sin fines comerciales, podrán ser desarrolladas privadamente ya sea en forma independiente o a través de aeroclubes, cuando así se requiera, sin que sea necesario un permiso de operación o de funcionamiento para este propósito

5.025. Competencia para el otorgamiento de permisos de operación y autorización de operación de rutas aéreas internacionales

- (a) Corresponde a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, el otorgamiento del correspondiente permiso de operación a las empresas nacionales que hayan de prestar servicios aéreos comerciales nacional o internacional y autorización a las empresas extranjeras para explotar servicios aéreos internacionales desde o hacia Colombia, así como la vigilancia e inspección para la prestación adecuada de tales servicios.
- (b) La vigilancia e inspección de la UAEAC está orientada esencialmente a verificar que los servicios aéreos comerciales sean prestados de manera segura, eficiente, económica y ordenada, propendiendo a la conectividad de las diferentes regiones del país y de éste con el exterior en condiciones de calidad y accesibilidad para los usuarios y de competitividad e igualdad de oportunidades para los prestadores de los servicios aéreos.

Para el efecto, la UAEAC mantendrá programas de inspección comprobatoria a las empresas que se encuentran prestando servicios aéreos comerciales en todas sus modalidades, 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 Operacional y de la Aviación Civil y la Oficina de Transporte Aéreo, se adelantarán oficiosamente las inspecciones técnicas y económicas que se estimen procedentes.

5.030 Obligaciones de las empresas de servicios aéreos comerciales

- (a) Corresponde a las empresas que prestan servicios aéreos comerciales en todas sus modalidades atender las disposiciones del presente reglamento, así como, las ordenes 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.
- (b) Constituir y aportar las cauciones que corresponda a favor de la UAEAC 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

de arrendamiento de áreas en los aeropuertos, en los términos y condiciones señalados en el Apéndice 4 de este reglamento. Así mismo, deberá suscribir las cauciones correspondientes 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 aplicables y con cobertura en el territorio colombiano.

CAPITULO B

SERVICIOS AEREOS COMERCIALES –DISPOSICIONES COMUNES A TODAS SUS CATEGORIAS Y MODALIDADES

5.100 Aplicación

- (a) Las disposiciones contenidas en éste Capítulo, son genéricamente aplicables a todas las actividades aéreas civiles, desarrolladas con fines comerciales; que se ejecuten en, hacia, o desde la República de Colombia, definidas como servicios aéreos comerciales, en todas sus modalidades.

5.105 Descripción y clasificación

- (a) Los servicios aéreos comerciales son actividades aéreas que, con propósitos comerciales, y previo permiso de la UAEAC, desarrollan empresas constituidas con ese objeto. Pueden ser de *transporte público* de pasajeros, correo o carga; o de *trabajos aéreos especiales*.
 - (1) Los servicios aéreos comerciales de *transporte público*, son los ofrecidos por empresas titulares de permiso de operación otorgado por la UAEAC, en la modalidad que corresponda, mediando contratos de transporte aéreo (de personas, correo o carga) entre dichas empresas y los usuarios. Estos, a su vez pueden ser *regulares* o *no regulares*. Los *regulares* son aquellos que se prestan con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncian al público; los *no regulares*, no están sujetos a las modalidades mencionadas.
 - (2) Los servicios aéreos comerciales de *trabajos aéreos especiales* son aquellos ofrecidos por empresas titulares de uno o varios permisos de operación otorgados por la UAEAC, para desarrollar cualquier otra actividad comercial aérea, diferente del transporte tales como: aviación agrícola, aerofotografía, publicidad aérea, ambulancia aérea, extinción de incendios, sísmica, construcción y actividades similares.
 - (3) Dependiendo de los sitios cubiertos, los servicios aéreos comerciales pueden ser internos o internacionales. Son internos aquellos que se prestan exclusivamente entre puntos situados en el territorio de la República; son internacionales los demás.

5.110 Explotadores de servicios aéreos comerciales

Los explotadores de servicios aéreos comerciales, son empresas colombianas o extranjeras constituidas con ese objeto, titulares de un permiso de operación y un certificado de operación



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

otorgado por un Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI, que las habilita para ofrecer ese servicio.

(a) Explotadores colombianos

Para los fines de los presentes Reglamentos Aeronáuticos, se consideran *explotadores colombianos* de servicios aéreos comerciales, aquellas empresas que, sin consideración al origen de su capital, han sido constituidas en Colombia, teniendo como domicilio principal y base de operación, cualquier ciudad de la Republica; así mismo, ostenten el correspondiente permiso y el certificado de operación, otorgado por la UAEAC, de conformidad con lo previsto en este Reglamento.

Nota.- De conformidad con el artículo 1785 del Código de Comercio “La navegación aérea con fines comerciales entre puntos situados en el territorio de la República se denomina de cabotaje y se reserva a las aeronaves colombianas salvo lo previsto por convenios internacionales.”

(b) Explotadores extranjeros

Son explotadores extranjeros de servicios aéreos comerciales, las empresas que no reúnan las condiciones prescritas en el párrafo (a) precedente.

Nota.- Las aeronaves de empresas extranjeras podrán ofrecer servicios aéreos comerciales en rutas internacionales hacia y desde Colombia, o unir puntos dentro del territorio nacional, sin derechos de tráfico entre los mismos.

(c) Empresas organizadas en forma de sociedad

En aplicación del Artículo 1864 del Código de Comercio, los servicios aéreos comerciales, en Colombia, serán prestados exclusivamente por personas organizadas jurídicamente en forma de sociedad.

5.115 Permiso de la UAEAC

(a) Permiso de operación - Empresas colombianas

Toda empresa colombiana que pretenda ofrecer, comercializar o prestar servicios aéreos comerciales de transporte público o de trabajos aéreos especiales, en el país, requiere de un *Permiso de Operación* como empresa de servicios aéreos comerciales, otorgado por la UAEAC, de conformidad con lo previsto en los artículos 1853 a 1857 del Código de Comercio y el presente Reglamento.

(b) Autorización para explotar servicios aéreos internacionales - Empresas extranjeras

Toda empresa extranjera, que pretendan ofrecer o prestar servicios aéreos comerciales de transporte público, hacia o desde Colombia, requiere de una autorización para explotar servicios aéreos internacionales, otorgado por la UAEAC, para lo cual deberá contar con un permiso de operación y un certificado de operación otorgado por un Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI -.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Se exceptúa de lo anterior los vuelos esporádicos o chárter, que están sujetos a una autorización especial.

(c) Prohibición

- (1) Ninguna persona o explotador nacional o extranjero podrá ofrecer, o de cualquier modo explotar en el país, servicios aéreos comerciales internos o internacionales, sin contar, en el caso de empresas colombianas con un permiso de operación; para el caso, de empresas extranjeras con la autorización para explotar servicios aéreos internacionales, hacia o desde Colombia, otorgado por la UAEAC.
- (2) Los interesados deberán abstenerse de dar inicio a la actividad propuesta hasta tanto la UAEAC se pronuncie sobre cada solicitud presentada, otorgando el correspondiente permiso y/o autorización.

(d) Resolución de la UAEAC

El permiso de operación para empresas nacionales, o autorización para explotar servicios aéreos internacionales desde y hacia Colombia, a empresas extranjeras, será otorgado previo el cumplimiento de los requisitos que trata este reglamento, mediante resolución motivada suscrita por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC.

Nota.- El procedimiento para la solicitud, otorgamiento modificación, adición, suspensión o cancelación de los permisos, es el previsto en el Apéndice 1 de este reglamento y el Adjunto A en lo pertinente

(e) Contenido de los permisos

(1) Explotadores colombianos

Las resoluciones de permisos de operación otorgados a empresas colombianas explotadoras de servicios aéreos comerciales, contendrán los siguientes elementos:

- (i) La razón social, el nombre comercial de la empresa a la cual se le concede y el número de identificación tributaria.
- (ii) El número del Certificado de Operación
- (iii) La autorización para prestar servicios aéreos comerciales, indicando la categoría, modalidad, modalidades y tipo de servicio autorizado.
- (iv) Categoría y modalidad de servicio autorizado.

El tipo de rutas sobre las cuales se prestará el servicio (nacionales e/o internacionales) si aplica y la indicación detallada de las mismas estará contenida en una hoja de rutas anexa a la resolución, en concordancia con las Especificaciones de Operación de la empresa.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (v) La base de operaciones de la empresa, indicando el aeropuerto y la ciudad en la que se encuentra o la ciudad a la cual sirve, cuando aplique.
- (vi) El equipo de vuelo con el cual operará la empresa indicando el rango correspondiente a los tipos de aeronaves con las cuales se presta el servicio, de acuerdo a lo previsto en la sección 5.135 y la indicación de que la descripción por marca y modelo de las aeronaves que conforman el equipo de vuelo autorizado en las especificaciones de operación de la empresa.

Nota.- El tipo de rutas sobre las cuales se prestará el servicio (nacionales e/o internacionales) si aplica y la indicación detallada de las mismas estará contenida en una hoja de rutas anexa a la resolución, en concordancia con las Especificaciones de Operación de la empresa.

(2) Explotadores extranjeros

El acto administrativo de autorización para explotar servicios aéreos internacionales otorgados a empresas extranjeras explotadoras de servicios aéreos comerciales contendrán los siguientes elementos esenciales:

- (i) La razón social, el nombre comercial de la empresa a la cual se le concede y el número de identificación tributaria.
- (ii) La autorización para prestar servicios aéreos comerciales en rutas internacionales hacia y desde Colombia, indicando la categoría, modalidad, o modalidades y tipo de servicio autorizado.
- (iii) El tipo de rutas y la indicación de que la descripción detallada de las mismas estará contenida en una hoja de rutas anexa a la resolución, en concordancia con el Reconocimiento de Especificaciones de Operación de la empresa.
- (iv) El equipo de vuelo, autorizado en la carta de aceptación, con el cual operará la empresa indicando el rango correspondiente a los tipos de aeronaves con las cuales se presta el servicio, de acuerdo a lo previsto en la sección 5.135.

Nota.- La descripción por marca y modelo de las aeronaves que conforman el equipo de vuelo autorizado, estará contenida en la carta de aceptación de la empresa.

(f) Condiciones subsiguientes al otorgamiento

Una vez otorgado el permiso de operación su titular deberá mantener los requisitos que dieron lugar a su otorgamiento y cumplir las normas aplicables de los Reglamentos Aeronáuticos de acuerdo con la categoría, modalidad y tipo de servicio autorizado, para que éste se mantenga en vigor.

(1) Vigencia



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Los permisos de operación para servicios aéreos comerciales en todas sus categorías y modalidades, tendrán una vigencia de cinco (5) años y se renovarán automáticamente, si a su vencimiento se conservan o renuevan los requisitos que dieron lugar a su otorgamiento.

(2) Cesión

Los permisos de operación otorgados por la UAEAC, para explotar servicios aéreos comerciales, así como las rutas sobre la cuales se prestan, no serán cedibles ni transferibles a ningún título.

(g) Permisos provisionales

(1) Los permisos de que trata este Capítulo podrán ser otorgados en forma provisional por un término de seis (6) meses improrrogables; no obstante, el mismo podrá prorrogarse hasta por un término igual, cuando se de alguno de los siguientes supuestos:

- (i) Cuando se haya iniciado el trámite ante la UAEAC y le falten máximo dos (2) de los requisitos administrativos.
- (ii) Que se hubiese agotado en su totalidad la fase IV del proceso de certificación, cumpliendo con todas las condiciones y/o requisitos administrativos.

En cualquier caso, debe tenerse en cuenta que, con el otorgamiento del permiso provisional no se comprometa en forma alguna la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación civil.

El plazo aquí estipulado podrá concederse por períodos superiores o prorrogarse por más de una vez; a criterio de la UAEAC, cuando se trate de servicios aéreos internacionales ofrecidos por empresas colombianas o extranjeras, autorizados de conformidad con los acuerdos o instrumentos internacionales en que Colombia sea parte.

Nota.- El Apéndice 1 de este Reglamento contiene detalles sobre los casos en los cuales se otorgan permisos provisionales y el correspondiente procedimiento.

(2) El permiso provisional se expedirá mediante oficio, suscrito por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo que contendrá:

- (i) La razón social, el nombre comercial de la Empresa y el número de identificación tributaria
- (ii) La autorización para ejecutar provisionalmente el servicio aéreo solicitado indicando la categoría, modalidad, modalidades y tipo de servicio autorizado.
- (iii) Cualquier limitación o restricción que sea necesaria con ocasión de no haberse cumplido la totalidad de los requisitos.
- (iv) El término de la provisionalidad indicando su fecha de vencimiento.
- (v) La base de operación de la empresa.
- (vi) El equipo de vuelo con el cual operará la empresa indicando el rango correspondiente a los tipos de aeronaves con las cuales se presta el servicio.
- (vii) El tipo de rutas donde prestará el servicio y la descripción detallada de las mismas

(h) Permisos definitivos



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (1) Los permisos de operación se otorgarán en forma definitiva, cuando la empresa solicitante haya dado cumplimiento a la totalidad de los requisitos técnicos, administrativos y económicos exigibles, habiendo obtenido el correspondiente certificado de operación.
- (2) El permiso definitivo se expedirá mediante resolución suscrita por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, la cual contendrá:

- (i) Las Consideraciones y fundamentos en la cual se apoya la decisión.
- (ii) Parte resolutive, incluyendo:

- (A) La razón social, el nombre comercial de la empresa y el número de identificación tributaria.
- (B) La autorización para ejecutar el servicio aéreo comercial solicitado, indicando la categoría, modalidad, modalidades y tipo de servicio autorizado.
- (C) La base de operación de la empresa
- (D) Certificado de Operación
- (E) El equipo de vuelo con el cual operará la empresa indicando el rango correspondiente a los tipos de aeronaves con las cuales se presta el servicio.
- (F) El tipo de rutas y la indicación de que la descripción detallada de las mismas estará contenida en una hoja de rutas anexa a la resolución, en concordancia con el Reconocimiento de Especificaciones de Operación de la empresa.
- (G) El período de vigencia del permiso.

(i) Modificación

Únicamente constituyen modificación a los permisos de operación, los cambios que impliquen variación de cualquiera de los elementos esenciales contenidos en la parte resolutive de la resolución mediante la cual se otorga dicho permiso, conforme a lo previsto en la sección 5.115, literal (e), numerales (1) y (2), según corresponda, o la adición de elementos de naturaleza diferentes a los allí previstos. El permiso de operación deberá ser modificado cada vez que se den variaciones en ese sentido, conforme al procedimiento previsto en el *Apéndice 1* de éste Reglamento.

Nota.- El *Apéndice 1* de este Reglamento contiene información sobre las variaciones que constituyen modificaciones al permiso de operación y el procedimiento para llevarlas a cabo.

(j) Adición

Hay adición al permiso de operación cuando se agregan elementos o privilegios de la misma naturaleza de los que tenía la empresa, sin variar ninguno de los elementos esenciales contenidos en su permiso de operación.

(k) Suspensión

- (1) Los permisos de operación podrán ser suspendidos, condicionados o limitados, en los siguientes casos:



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (i) De oficio por parte de la UAEAC, cuando temporalmente dejen de cumplirse uno o más de sus requisitos, o en consideración a una de las siguientes causales:
 - (A) Cuando se modifique el capital social, la naturaleza jurídica de la sociedad o la clase y/o tipo de sociedad y no se notifique de tal hecho a la UAEAC 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.
 - (B) Cuando una autoridad pública colombiana notifique a la UAEAC de la suspensión, cancelación o liquidación de las actividades de la sociedad.
 - (C) Cuando la empresa se encuentre operando con una cantidad de aeronaves aeronavegables en cantidad inferior al equipo mínimo exigible, durante un periodo superior a seis (6) meses continuos.
 - (D) Cuando las empresas autorizadas en la modalidad de servicios aéreos regulares de transporte público de pasajeros cesen totalmente sus operaciones por más de diez (10) días calendario por cualquier motivo.
 - (E) Cuando la empresa se encuentre en proceso de liquidación final, una vez lo informe el representante legal, una orden de autoridad competente ó el respectivo agente liquidador.
 - (F) Cuando se conozca de una situación financiera que no sea razonable o acorde para atender la operación y habiéndose concedido un plazo perentorio para presentar un plan de reestructuración, éste haya vencido no fuere presentado o 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.
 - (H) Cuando la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, encuentre que la sociedad no esté cumpliendo con aspectos técnicos esenciales de un certificado de operación y/o funcionamiento y sus especificaciones.
- (ii) Como sanción por infracción a los Reglamentos Aeronáuticos
- (iii) A solicitud de la empresa interesada, cuando considere que no está en condiciones de prestar el servicio.
- (iv) De manera automática en los siguientes casos:
 - (A) En cualquier momento, cuando al realizar la verificación de antecedentes de Carencia de Informes por Tráfico de Estupeficientes 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 el explotador o cualquiera de los socios, miembros de la junta directiva o representantes legales de la sociedad tiene anotaciones



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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 parte 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 estupefacientes 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 de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes, que sirvió de base para la expedición o renovación del permiso respectivo, el interesado no hubiere solicitado una nueva verificación.

(I) CANCELACIÓN

- (1) Los permisos de operación podrán ser cancelados por la UAEAC cuando expire su término de vigencia sin que se conserven o renueven los requisitos que dieron lugar a su otorgamiento, en cualquier momento cuando desaparezcan sus requisitos esenciales, como sanción por infracción a las normas aeronáuticas, o por solicitud de la empresa titular.
- (2) También habrá lugar a la cancelación del permiso de operación, o de alguno(s) de sus privilegios, cuando por cualquier motivo se suspendiera o dejare de prestarse el servicio autorizado o de ejercerse alguno de tales privilegios, durante un período superior a un (1) año.

5.120 Permiso para ofrecer más de una categoría o modalidad de servicios aéreos de manera simultánea

- (a) Una misma sociedad constituida como empresa de servicios aéreos comerciales podrá solicitar y obtener permiso para ofrecer de manera simultánea, más de una categoría o modalidad de servicios aéreos comerciales (transporte público regular y/o no regular de pasajeros, correo y/o carga, y/o trabajos aéreos especiales de cualquier tipo) bajo un mismo permiso de operación, siempre y cuando cuente con el respectivo certificado de operación correspondiente a cada una de ellas.

PARAGRAFO: Cuando una misma sociedad desarrolle varias actividades aéreas comerciales bajo un mismo permiso de operación, el capital mínimo exigible será el que corresponda al más alto de todas ellas.

5.125 [Reservado]

5.130 Requisitos y condiciones generales de los permisos de operación

(a) Capacidad de la empresa

La empresa interesada 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 de operación.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (1) La capacidad administrativa se determinará por la naturaleza, estructura organizacional y funcional de la empresa (organigrama), el suficiente e idóneo personal administrativo y técnico para desarrollar el objeto social de la misma; así mismo, debe contar con la infraestructura adecuada en la base de operación y demás bases sean auxiliares o temporales, donde realice operaciones, todo, en función de la modalidad y la demanda del servicio.
- (2) La capacidad técnica se establecerá con el certificado de operación y las especificaciones de operación que emita la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, en aplicación de los RAC 119, 121, 135, 137 y 138, según corresponda. Para empresa extranjeras que propongan servicios internacionales de transporte público hacia y desde Colombia, se establecerá mediante la aceptación de especificaciones de operación según RAC 129.
- (3) La capacidad financiera se determinará por contar con el patrimonio y capital pagado contenido en los Estados Financieros del último periodo contable presentado, según su modalidad, en función de los pasajeros kilometro proyectado por la empresa; así como, por su capacidad de pago para atender las obligaciones relacionadas con la seguridad social (parafiscales, pensiones, salud, ARL), nómina, mantenimiento, cauciones de responsabilidad civil, cauciones para garantizar el pago de las obligaciones derivadas de los permisos de operación y el servicio de sobrevuelos, arrendamientos (leasing), servicios aeroportuarios y aeronáuticos, obligaciones financieras y tributarias, y en general, la capacidad de la empresa para absolver sus costos de operación; a través del análisis de la situación financiera de la compañía, según la modalidad.

(b) Capital

Cada empresa de servicios aéreos comerciales debe contar con el capital mínimo exigible de acuerdo con su modalidad y tipo de servicios que ofrezca.

(c) Base de operación

Todas las empresas de servicios aéreos comerciales tendrán una base de operación y podrán contar con una o más bases auxiliares y/o temporales de operación desde donde organizarán, originarán, ejecutarán y dirigirán la operación de sus aeronaves y/o el mantenimiento de las mismas. Dichas bases estarán ubicadas en un aeropuerto o aeródromo debidamente autorizado, en el cual la empresa deberá contar con el personal aeronáutico (de tierra y de vuelo) así como las instalaciones, servicios necesarios y suficientes para el desarrollo de las actividades aeronáuticas que le sean autorizadas, incluyendo oficinas administrativas, hangares, facilidades para el mantenimiento, despacho, servicios de escala y control de operaciones, requeridos por las aeronaves del explotador allí establecidas, o que desde allí operen, según se requiera.

- (1) La base de operación se designará por el nombre del aeródromo y ciudad o localidad, donde se concentra la gestión administrativa, comercial, financiera, contable operacional y técnica, de la empresa.

- (i) La base de operación estará ubicada el lugar del domicilio principal de la empresa o en su defecto, donde exista al menos una sucursal de la



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

misma, registrada en uno u otro caso, en la cámara de comercio con jurisdicción en dicho lugar. Las oficinas administrativas correspondientes a la base de operación, no necesita estar en el mismo aeropuerto donde funcione la base, pero sí deberán estar en el mismo municipio donde esté el aeropuerto, o en la ciudad a la cual sirva este, si fuera diferente.

- (ii) Las empresas de servicios aéreos comerciales de nacionalidad colombiana deberán tener su base de operaciones dentro del territorio colombiano.
- (iii) En la base de operación podrán tendrán su base una o más de las aeronaves de la empresa contando en dicho lugar con las tripulaciones, personal de operaciones e instalaciones necesarias para su operación y con el personal técnico y facilidades necesarias para su mantenimiento.
- (iv) La base de operación quedará incluida, entre las especificaciones de operación de la empresa y figurará en el permiso de operación.
- (v) Las empresas deberán acreditar que disponen de áreas suficientes, sean éstas en propiedad o bajo contrato específico de uso de áreas, para desarrollar de forma apropiada la actividad propuesta y autorizada en el permiso de operación, en concordancia con lo señalado en el numeral 2 (a)(3)(B) del apéndice 1 de este reglamento.

(2) Bases Auxiliares

Las empresas de servicios aéreos comerciales podrán establecer bases auxiliares, que son lugares designados con el nombre del aeródromo y ciudad o localidad, donde la empresa de servicios aéreos podrá tener sedes adicionales o alternas a la de su base de operación, para que, si así lo desean, alguna o algunas de sus aeronaves pernocten y originen sus vuelos, contando allí con tripulaciones, personal técnico, facilidades para ejecutar al menos mantenimiento de línea a dichas aeronaves y para el control de ciertas operaciones. A discreción del explotador, una base auxiliar puede estar destinada exclusivamente al mantenimiento de sus aeronaves.

- (i) Las empresas de servicios aéreos comerciales podrán establecer una o más bases auxiliares, en aeropuertos diferentes a su base principal, donde ellas lo consideren necesario.
- (ii) Las bases auxiliares no quedan incluidas en el permiso de operación ni en las especificaciones de operación de la empresa, pero sí estarán incluidas en el Manual de Operaciones aprobado a la misma.

(3) Bases de mantenimiento

Son lugares en los cuales los explotadores de servicios aéreos comerciales pueden disponer de instalaciones y servicios específicamente destinados a hacer el mantenimiento de su flota de aeronaves, contando con el personal, hangares, equipos herramientas y demás elementos, según se requiera. Estas bases no necesitan estar incluidas en el permiso de operación de la empresa, pero si en sus especificaciones de operación y deberán estar



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

certificadas como una organización de mantenimiento o parte de ella, de conformidad con lo previsto en los RAC 43 Y 145.

(4) Bases Temporales

Son lugares transitorios y alternos necesarios para atender una demanda especial del servicio, donde la empresa explotadora de servicios aéreos comerciales puede realizar operaciones, contando con facilidades de mantenimiento de línea y despacho adecuadas a los requerimientos mínimos de la operación, por un período de tiempo limitado.

- (i) Las empresas de servicios aéreos comerciales con permiso de operación vigente podrán establecer bases temporales cuando decidan atender temporalmente operaciones desde lugares diferentes de su base principal o auxiliar con una (1) o más de sus aeronaves durante períodos superiores a tres (3) meses, pero inferiores a un (1) año, prorrogable por un año más.
- (ii) Si la cantidad de aeronaves establecidas en una base temporal llega a ser superior a cuatro (4) o si, al vencimiento del plazo de un (1) año, la empresa necesita continuar con las operaciones en ese lugar, podrá convertir la base temporal en auxiliar, incluyéndola en su Manual de Operaciones.

Nota: Las bases temporales no forman parte del permiso de operación ni de las especificaciones de operación de la empresa, pero su establecimiento deberá informarse por escrito a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.

(5) Bases de empresas colombianas en el exterior o de empresas extranjeras en Colombia

- (i) Las empresas colombianas, que debidamente autorizadas exploten servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular o de trabajos aéreos especiales, hacia, en o desde otros países, podrán establecer en ellos, bases auxiliares o temporales, dependiendo de la intensidad y el tiempo que dure la operación. Estas bases auxiliares estarán sometidas a las reglamentaciones colombianas, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones que resulten pertinentes en el país receptor.
- (ii) Del mismo modo, las empresas extranjeras, que debidamente autorizadas exploten servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular o de trabajos aéreos especiales, hacia, en o desde Colombia, podrán establecer en el país, bases auxiliares o temporales, dependiendo de la intensidad y el tiempo que dure la operación. Estas bases estarán sometidas a las disposiciones del país del explotador, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones nacionales que resulten pertinentes y no implican autorización para ejercer derechos de cabotaje en Colombia.

Nota. - Si bien las bases auxiliares y temporales, constituyen condiciones relativas al permiso de operación, al no formar parte de él no es necesario mencionarlas la correspondiente resolución, ni modificarla o adicionarla cuando se cambien de lugar o se adicionen bases nuevas.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(6) Oficinas de apoyo

En la misma ciudad donde una empresa de servicios aéreos tenga su base de operación y/o las auxiliares, o en una contigua, servida por el mismo aeropuerto, las empresas de servicios aéreos comerciales podrán establecer oficinas administrativas de apoyo, las cuales podrán ser consideradas como parte de la misma base, si así lo determina la empresa interesada. Así mismo podrán, con sujeción a la Ley y los presentes Reglamentos, abrir en cualquier lugar otras oficinas, sucursales, sedes comerciales o establecimientos, para ofrecer desde allí sus servicios.

(d) Rutas o regiones para la prestación del servicio

- (1) Los servicios aéreos comerciales de transporte público estarán circunscritos a las rutas o regiones solicitadas por la empresa interesada y autorizadas por la UAEAC, en consideración a su capacidad técnica, administrativa y financiera demostradas.
- (2) El procedimiento para la adición de rutas nacionales e internacionales por parte de los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, es el previsto en el Apéndice 1 de este Reglamento. Dicho procedimiento también será aplicable a los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga, cuando operen rutas en servicios regulares.

5.135 Equipo de vuelo

(a) Integración

- (1) El equipo de vuelo de una empresa de servicios aéreos comerciales estará integrado por las aeronaves o flota de aeronaves explotadas por ella a título de propiedad o en virtud de contratos de utilización, condición que deberá constar en el Registro Aeronáutico Nacional.
- (2) Para que una empresa pueda obtener y mantener vigente su permiso de operación, deberá ser explotadora registrada de acuerdo con el RAC 20, poseer en calidad de explotador, al menos la cantidad mínima de aeronaves exigibles de acuerdo a su modalidad y tipo de servicio, aptas para la misma, con certificado de aeronavegabilidad vigente y que cumplan con los requisitos de antigüedad previstos en la Sección 21.811 de la norma RAC 21.
- (3) Cuando una misma empresa explote dos categorías, modalidades o tipos de servicios aéreos, las aeronaves podrán ser compartidas indistintamente y sin ninguna limitación entre tales categorías, modalidades y tipos de servicios, siempre que sean aptas para cada una de ellas. En estos casos la cantidad mínima de aeronaves exigibles, será la que corresponda a la modalidad para cual se requiera una cantidad más alta, teniendo en cuenta que la operación de las aeronaves en un servicio, no debe afectar la seguridad o la calidad del otro, ni los derechos de los usuarios. Si las categorías o modalidades de servicio fuesen más de dos, la cantidad mínima de aeronaves requerida será la que corresponda a la que exija una cantidad más alta, así mismo deberá poseer calidad de explotador, una aeronave más por cada categoría o modalidad adicional a las dos primeras.
- (4) Cuando la cantidad de aeronaves se reduzca por debajo del mínimo exigible durante un período superior a seis (6) meses, se suspenderá el permiso de operación a la empresa.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (5) Toda disminución en el equipo de vuelo disponible, en el caso de las empresas de transporte público regular, durante un período superior a (3) días, implicará modificación en los itinerarios ofrecidos al público en proporción a la afectación que genere la falta de una o más aeronaves.
- (6) Las Aeronaves recibidas y operadas en virtud de contratos de fletamento u otros contratos de utilización que, de acuerdo con la Ley, no transfieran la calidad de explotador sobre las mismas a la empresa, no formarán parte de su flota, ni contarán para completar el mínimo de aeronaves requeridas. No obstante, cuando la cantidad de aeronaves operativas se reduzca por debajo del mínimo exigible, se podrá complementar las operaciones con aeronaves en fletamento hasta por un período de seis (6) meses.
 - (i) Las aeronaves que sean operadas de manera conjunta o alternada por más de una empresa, en virtud de un contrato de intercambio de aeronaves u otro similar, no se contarán dentro de la cantidad mínima exigible para ninguna de ellas. No obstante, cuando a una empresa, por cualquier motivo se le disminuya la cantidad de aeronaves por debajo del mínimo exigible, podrá apoyarse en aeronaves intercambiadas o compartidas para complementar sus operaciones hasta por un período de seis (6) meses.

(b) Matrícula de las aeronaves:

Las aeronaves utilizadas por empresas colombianas para los servicios aéreos comerciales en todas sus categorías o modalidades, deberán estar matriculadas en Colombia o en otro Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI.

Nota.- En el caso de las aeronaves con matrícula extranjera, explotadas por empresas colombianas, los certificados de aeronavegabilidad, licencia de la estación de radio y licencias del personal aeronáutico a cargo de su operación, serán las expedidas o convalidadas por la UAEAC del Estado de Matrícula de conformidad con lo previsto en los artículos 30, 31 y 32 del Convenio de Chicago/1944, quedando en consecuencia sujetas, en relación con tales aspectos, a la inspección y vigilancia de esa autoridad, a menos que esas funciones le hubiesen sido transferidas a la UAEAC del Estado Colombiano, por parte de dicha autoridad del Estado de Matrícula, mediante acuerdo pactado en los términos del artículo 83 Bis del mismo Convenio.

(c) Especificación del equipo de vuelo en el permiso de operación:

El equipo de vuelo autorizado se especificará en el permiso de operación de la empresa de acuerdo con los siguientes rangos de aeronaves:

- (ii) Aviones de hasta 5.700 Kg de peso máximo de despegue.
- (iii) Aviones de más de 5.700 Kg de peso máximo de despegue.
- (iv) Helicópteros de cualquier peso.

En la resolución de permiso de operación solo figurará el rango de aeronaves autorizadas, según la clasificación anterior.

La descripción del equipo de vuelo por marca y modelo de aeronave, estará contenida en las especificaciones de operación de la empresa.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Nota. - La inclusión, adición o cambio de tipos de aeronaves, así como su modificación o adición, dentro del mismo rango de aeronaves, no implica modificación al permiso de operación, bastando la modificación de las respectivas especificaciones de operación ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil. Si se pasare a un rango diferente o se adicionare, si sería necesario modificar dicho permiso.

(d) Aeronaves operadas bajo contratos de utilización

(1) Aspectos Generales

- (i) Mediante los contratos de utilización, las empresas de servicios aéreos comerciales podrán operar con aeronaves de propiedad de terceros. Cuando en virtud de un contrato una empresa adquiera la calidad de explotador sobre una aeronave, deberá asumir con ella el control operacional sobre la misma y sobre su tripulación. En estos casos el contrato deberá ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.
- (ii) Cuando las operaciones bajo contratos de utilización de aeronave impliquen colaboración, integración, explotación conjunta, conexión, consolidación o fusión de servicios, o de cualquier manera tiendan a regularizar o limitar la competencia o el tráfico aéreo, tales contratos estarán sujetos a la aprobación previa de la UAEAC, lo cual se hará a través de la Oficina de Transporte Aéreo.

Nota.- Los contratos de utilización de aeronaves y su registro se encuentran descritos en los artículos 1890 a 1899 del Código de Comercio y el RAC 20 de estos reglamentos.

(2) Arrendamiento

- (i) En virtud del contrato de arrendamiento o arrendamiento financiero (leasing) el propietario de una aeronave transfiere a otra persona o empresa su uso, durante un período de tiempo determinado, a cambio de una remuneración.
- (ii) El arrendamiento de aeronaves podrá llevarse a cabo con o sin tripulación, pero en todo caso la dirección de ésta queda a cargo del arrendatario. El arrendatario tendrá la calidad de explotador y, como tal, los derechos y obligaciones de éste cuando tal calidad le sea reconocida por la UAEAC.
- (iii) El contrato de arrendamiento deberá inscribirse en el registro aeronáutico nacional.
- (iv) Las aeronaves recibidas en arrendamiento deberán incluirse en las especificaciones de operación de la empresa arrendataria y entrarán a formar parte de la flota de la empresa sin necesidad de trámite adicional.

(3) Fletamento

- (i) Mediante el contrato de fletamento un explotador (propietario o no) llamado fletante, cede a otra persona, llamada fletador, a cambio de una contraprestación, el uso de la capacidad total o parcial de una o varias aeronaves, para uno o varios vuelos, por distancia o por tiempo, reservándose el fletante la dirección y autoridad sobre la



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

tripulación y la conducción técnica de la aeronave. La calidad de explotador no es susceptible de transferirse al fletador en virtud de este contrato, razón por la cual no requiere ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

- (ii) Los contratos de fletamento no requieren aprobación previa de la UAEAC, pero al menos diez (10) días antes de iniciar las operaciones objeto de los mismos, la empresa fletadora interesada, deberá informarlo a la Oficina de Transporte Aéreo. En caso de existir alguna objeción, dicha oficina así lo comunicará a la empresa interesada para que adopte y acredite los correctivos a que haya lugar, antes de iniciar tales operaciones. Ver procedimiento en el Apéndice 1.
- (iii) Cualquier otra autorización que sea requerida para la ejecución de los vuelos deberá ser solicitada por la empresa fletante, en su condición de explotadora de la aeronave, sin perjuicio de que la empresa fletadora pueda hacerlo en nombre de aquella, si así lo acuerdan y acreditan las partes.
- (iv) Los vuelos regulares ejecutados bajo fletamento, serán considerados como vuelos de la empresa fletadora y como tal, se identificarán para todos los efectos con el designador y número de vuelo que tenga asignado dicha empresa fletadora para los mismos y así figurarán en el respectivo plan de vuelo.
- (v) En el caso de fletamentos para operaciones no regulares, los vuelos a realizar requerirán aprobación como vuelos chárteres.
- (vi) Con respecto a los contratos de transporte aéreo ejecutados utilizando aeronaves fletadas:
 - (A) La responsabilidad del fletador (transportador contractual) y del fletante (transportador de hecho), es solidaria en relación con los usuarios del servicio y con 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.
 - (B) Las aerolíneas participantes en el Contrato de fletamento quedan obligadas a informar al público sobre la operación en fletamento, de manera que el usuario viajero tenga pleno conocimiento respecto del transportador contractual y el transportador de hecho que intervienen, del régimen de responsabilidad y los términos y condiciones del transporte.

Nota. - *El procedimiento para la aprobación de fletamentos y de vuelos chárter, está contenido en el apéndice 1 de este Reglamento.*

- (vii) Operaciones con aeronaves fletadas solamente. Ninguna empresa podría soportar la totalidad de sus operaciones exclusivamente en aeronaves fletadas.
 - (A) La empresa deberá ser explotadora de al menos la cantidad mínima exigible de aeronaves de acuerdo a su modalidad, de modo que las fletadas sean en exceso de esa cantidad.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (B) No obstante, lo anterior, cuando a una empresa, por cualquier motivo se le disminuya su cantidad de aeronaves por debajo del mínimo exigible, podrá apoyarse en aeronaves fletadas para complementar sus operaciones hasta por un período de seis (6) meses.
 - (viii) En el evento de fletamentos en los cuales sea parte una empresa extranjera, se observará lo dispuesto en los instrumentos internacionales vigentes para Colombia, en el derecho común y lo regulado en el presente Reglamento.
 - (ix) Inclusión en las especificaciones de operación
 - (x) Las especificaciones de operación de ambas empresas (fletante y fletadora) deberán contemplar las operaciones en fletamento, lo cual será verificado por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.
 - (xi) Cuando la empresa extranjera sea fletante y como tal, conserve ella la calidad de explotador sobre la aeronave objeto de fletamento, ésta no podrá destinarse a la ejecución de vuelos de cabotaje en cumplimiento de lo previsto en el artículo 1785 del Código de Comercio.
 - (xii) Las aerolíneas parte en el contrato de fletamento 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 UAEAC y dentro de los plazos razonables que la misma fije, referentes a cualquier aspecto del Acuerdo.
- (4) Intercambio de aeronaves y contratos de explotación conjunta
- (i) Mediante el intercambio de aeronaves dos o más explotadores se ceden recíprocamente el derecho a utilizar sus respectivas aeronaves, con o sin tripulación. Los contratos de intercambio de aeronaves podrán celebrarse en forma de arrendamientos recíprocos (con transferencia de la calidad de explotador sobre las aeronaves) o fletamentos recíprocos (sin transferencia de la calidad de explotador sobre las aeronaves) y deberán constar por escrito.
 - (ii) Si el intercambio es celebrado bajo la forma de arrendamientos recíprocos, se inscribirá en el Registro Aeronáutico Nacional, con respecto a cada una de las aeronaves. En caso contrario se procederá conforme a lo previsto en el subpárrafo (3) precedente.
 - (iii) Mediante el contrato de explotación conjunta dos empresas explotadoras de servicios aéreos comerciales comparten y explotan conjuntamente una misma aeronave, transfiriéndola de manera alternativa la una a la otra sin tripulación, asumiendo en cada caso, el explotador que la recibe, el control operacional sobre la misma y la asignación de su tripulación. En estos eventos una de las empresas tendrá el carácter de explotador primario y la otra el de explotador secundario, de modo que quién la esté operando tendrá las obligaciones y derechos propios de todo explotador.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Nota.- En la práctica, los contratos de explotación conjunta de aeronave, también suelen ser denominados como contratos intercambio.

- (iv) En los contratos de intercambio de aeronaves al igual que en los de explotación conjunta, deberá definirse uno o más aeropuertos como puntos de intercambio, siempre y cuando en los referidos puntos confluya la red de rutas de ambos operadores, en donde se situará la respectiva aeronave a efectos de su entrega y transferencia de la explotación sobre la misma, de un explotador a otro.
- (v) Los contratos de intercambio de aeronaves y/o los de explotación conjunta deberán Inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional y requieren aprobación de la UAEAC antes de iniciarse la operación, de conformidad con lo previsto en el artículo 1866 del Código de Comercio, lo cual se hará a través de la Oficina de Transporte Aéreo.
- (vi) En los casos de explotación conjunta, cada entrega que un explotador haga de la aeronave y su recepción por parte del otro, quedarán documentadas en el libro de vuelo de la misma.
- (vii) La aeronave o aeronaves objeto de estos contratos contrato deberán figurar en las especificaciones de operación de las empresas colombianas que las exploten bajo esa modalidad.

Nota.- El procedimiento para aprobación de los acuerdos de explotación conjunta es el previsto en el Apéndice 1 de este Reglamento. El procedimiento para la inscripción de la aeronave en el registro aeronáutico, está contenido el RAC 20.

(5) Operaciones con aeronaves en intercambio solamente

- (i) Ninguna empresa podría soportar la totalidad de sus operaciones exclusivamente en aeronaves intercambiadas o en explotación conjunta. Estas serán en exceso de la cantidad mínima de aeronaves requerida por la empresa.
- (ii) No obstante, lo anterior, cuando a una empresa, por cualquier motivo se le disminuya su cantidad de aeronaves por debajo del mínimo exigible, podrá apoyarse en aeronaves intercambiadas o compartidas para complementar sus operaciones hasta por un período de seis (6) meses.

(6) Cambio, adición y/o incorporación de equipo de vuelo

- (i) Se considera cambio de equipo de vuelo toda solicitud para modificar el equipo autorizado y/o incluir nuevo equipo adicional, correspondiente al equipo de vuelo autorizado de acuerdo con los rangos de aeronaves, señalados en la sección 5.135 (c).
- (ii) Se considera adición de equipo, toda solicitud para introducir en las especificaciones de Operación de la empresa respectiva, una o más aeronaves adicionales correspondiente al equipo de vuelo autorizado de acuerdo con los rangos de aeronaves, señalados en la sección 5.135 (c).



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(iii) Toda solicitud de cambio o adición de aeronaves en el equipo(s) de vuelo de una empresa de servicios aéreos comerciales, se tramitará ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, para su inclusión en las especificaciones de operación de la misma. Si el cambio o adición implica pasar a una categoría diferente de equipo de vuelo, según lo especificado en el párrafo (c) precedente, una vez se modifique las especificaciones de operación, la mencionada secretaría lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo, para que esta efectúe la actualización correspondiente en el Permiso de Operación, de oficio y sin necesidad de solicitud ni gestión por parte del interesado. La nueva resolución le será notificada de acuerdo con la Ley.

(7) Otros contratos

Cualquier otro contrato mediante el cual una empresa de servicios aéreos comerciales pretenda adquirir la calidad de explotador sobre una aeronave para incorporarla a su flota, deberá indicar expresamente esa intención, identificando claramente la aeronave, las partes que intervienen en el contrato; así mismo, debe inscribirlo en el registro aeronáutico nacional.

5.140 Tarifas

(a) Ámbito de aplicación

Esta sección, aplica a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, que ofrezca o se proponga ofrecer sus servicios en las rutas nacionales o internacionales hacia o desde puntos situados en la República de Colombia, ya sea directamente o a través de sus agentes o intermediarios.

(b) Competencia en materia tarifaria.

Corresponde a la UAEAC fijar y desarrollar la política tarifaria, en materia de transporte aéreo nacional e internacional.

(c) Régimen tarifario

- (1) El régimen tarifario para los servicios aéreos comerciales en Colombia es libre, sin perjuicio de las potestades legales de la UAEAC sobre la materia.
- (2) Las empresas que ofrecen servicios de transporte público regular de pasajeros pueden fijar libremente las tarifas correspondientes, pero deberán publicarlas para conocimiento de los usuarios través de sus canales de distribución y sistemas de reservas, como se indica en el párrafo (f) y registrarlas ante la UAEAC, como se indica en el párrafo (g) de esta sección. Ninguna tarifa podrá ser aplicada si no ha sido previamente publicada.
- (3) La UAEAC, se reserva el derecho de intervenir las tarifas del transporte aéreo regular o no regular de pasajeros o de carga, en caso que se presenten circunstancias que afecten la conectividad de cualquier ciudad o región del país, o en caso de situaciones abuso de posición dominante de cualquier transportador que afecte a los usuarios del servicio.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(d) Concepto de tarifas para los diferentes servicios

(1) Tarifa para el transporte nacional de pasajeros

La tarifa para el transporte nacional de pasajeros, es 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.

(2) Tarifa para el transporte nacional de carga

La tarifa para el transporte nacional de carga es el precio por kilogramo que se cobra en las rutas nacionales.

(3) Tarifa para el transporte internacional de pasajeros

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

(4) Tarifa para el transporte internacional de carga

La tarifa para el transporte internacional de carga es el precio por kilogramo que se cobra en dólares americanos en las rutas internacionales, sin perjuicio de lo que se establezca en los acuerdos internacionales vigentes en materia aeronáutica suscritos por Colombia.

(5) Tarifa para el transporte no regular de pasajero

La tarifa para el transporte no regular de pasajeros es el precio que se paga por hora de vuelo, entre puntos dentro del territorio nacional o entre estos y puntos situados en el extranjero o viceversa, independientemente de la cantidad de pasajeros para quienes se contrate el servicio, de acuerdo a la capacidad de la aeronave, sin que sea posible establecer o cobrar tarifa individual por pasajero en el caso de los servicios ofrecidos como aerotaxi.

(e) Prohibición

Ninguna persona natural o jurídica podrá cobrar tarifa o remuneración alguna por la prestación de servicios aéreos, si no cuenta con un permiso de operación vigente y debidamente otorgado.

(f) Publicación e Información sobre tarifas

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, agencias de viaje e intermediarios, deberán publicar e/o informar al público el precio total a pagar por el servicio



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

del transporte aéreo incluyendo conceptos tales como: impuestos, tasas, tarifas, cargos adicionales; así como, todos los demás valores en los que deba incurrir el pasajero; los cuales, deberán estar debidamente desagregados, independientemente del medio utilizado en su distribución y publicidad.

- (1) Toda la información que sea publicitada en Colombia por las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, agencias de viaje e intermediarios, deber estar en idioma castellano; la cual debe ser, clara, veraz, suficiente, oportuna, verificable, comprensible, precisa e idónea, respecto de los productos o servicios que se ofrezca.
- (2) El precio debe informarse visualmente y el usuario solo estará obligado a pagar el que haya sido anunciado. Los costos adicionales al precio, generados por seguros, o cualquier otra erogación a cargo del usuario, deberá ser informada adecuadamente, especificando el motivo y el valor de los mismos.
- (3) La publicidad debe contener las condiciones de tiempo, modo, lugar y cualquier otro requisito para acceder a una promoción u oferta, deberán ser informadas al usuario en la publicidad, así como las restricciones para acceder a la misma.
- (4) Sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar, de no indicarse la fecha de iniciación de la promoción u oferta, se entenderá que rige a partir del momento en que fue dada a conocer al público. La omisión de la fecha hasta la cual está vigente o de la condición de que es válida hasta agotar inventario determinado, hará que la promoción se entienda válida hasta que se dé a conocer la revocatoria de la misma, por los mismos medios e intensidad con que se haya dado a conocer originalmente.
- (5) Toda publicidad, cualquiera que sea el medio utilizado, debe contener las condiciones generales de la tarifa; la cual debe ser, fácilmente accesible y disponible para su consulta, impresión y descarga, antes y después de realizada la transacción, así no se haya expresado la intención de compra.
- (6) Las empresas aéreas, agentes de viaje o intermediarios que realicen la publicidad, deben indicar de manera expresa el número de sillas disponibles en tarifas promocionales y la ruta a la que pertenecen.
- (7) Las nuevas empresas deberán publicar sus tarifas a más tardar el día anterior a la fecha en que inicien su operación.

(g) Registro de tarifas

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros deberán registrar ante la Oficina de Transporte Aéreo - Grupo de Estudios Sectoriales, las tarifas que ofrezcan al público con sus respectivas condiciones, de acuerdo con los parámetros del sistema de información dispuesto por la UAEAC con ese propósito, a más tardar al día siguiente de ser publicadas en los sistemas de reservas que utilicen.

En el caso de tarifas promocionales, estas deberán registrarse un día antes de su publicación en dichos sistemas de reserva.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(h) Tarifas especiales para niños

- (1) En trayectos nacionales un pasajero adulto puede viajar 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. A los niños mayores de dos (2) años y menores de doce (12) se les cobrará una tarifa máxima equivalente a las dos terceras partes (2/3) de la tarifa correspondiente, con derecho a ocupar silla.
- (2) 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.
- (3) Los beneficios de que tratan los párrafos anteriores no serán obligatorios para la aerolínea cuando se trate de tarifas promocionales.
- (4) Cuando algún niño menor de doce (12) años viaje solo (sin un acompañante adulto) la empresa que lo transporte asignará a un tripulante de cabina, si la aeronave respectiva cuenta con ese tipo de tripulantes, o a un empleado suyo, el cuidado del menor durante el viaje hasta que sea entregado a la persona autorizada en el lugar de destino. En este caso, se podrá establecer por parte de la empresa un cargo adicional por ese concepto, como parte de la tarifa.

(i) Tarifa por exceso de equipaje

- (1) 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.
- (2) En rutas nacionales, por cada kilo de exceso de equipaje se cobrará como máximo el 1% sobre el valor de la tarifa del trayecto correspondiente.
- (3) En rutas internacionales, por cada kilo de exceso de equipaje se podrá cobrar, como máximo el uno por ciento (1%) de la tarifa normal sencilla (un trayecto/*one way*), directa, para adulto de primera clase, efectiva el día del cobro del exceso de equipaje.

5.145 Tripulaciones

(a) Cantidad de tripulaciones requerida para asegurar la estabilidad del servicio de transporte aéreo

Con el fin de no afectar la estabilidad en los servicios aéreos ni los derechos de los usuarios, toda empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público deberá disponer de suficientes tripulaciones, en cantidad proporcional a la cantidad de aeronaves que conformen su flota y el número de asignaciones y horas de vuelo a cumplir en función de la intensidad de sus operaciones, de modo que pueda programarlas garantizando la estabilidad de las mismas y la posibilidad de conceder regularmente vacaciones y períodos de descanso; programar entrenamientos o atender cualquier contingencia, sin exceder los límites máximos de tiempo de vuelo o servicio de tales tripulantes, sin afectar el servicio.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Nota 1.- En empresas de transporte público regular de pasajeros, se estima como mínimo aceptable, al menos una (1) tripulación completa (de vuelo y de cabina de pasajeros, según se requiera) por cada aeronave que explote la empresa y una adicional por cada noventa (90) horas de vuelo mensuales que opere la empresa, debidamente habilitadas y con su licencia activa, para el equipo de vuelo correspondiente. Si del cálculo resultan fracciones de tripulación iguales o superiores a 0,5 se aproximará al entero siguiente; si resultan fracciones de tripulación inferiores a 0,5 se aproximará al entero anterior.

Nota 3.- En empresas de transporte público no regular de pasajeros se estima como mínimo aceptable, una (1) tripulación completa por cada aeronave que explote la empresa, debidamente habilitadas y con su licencia activa, para el equipo de vuelo correspondiente.

Nota 4.- En empresas de transporte público de carga, se estima como mínimo aceptable, al menos una (1) tripulación completa por cada noventa (90) horas de vuelo mensuales que opere la empresa, debidamente habilitadas y con su licencia activa, para el equipo de vuelo correspondiente. Si del cálculo resultan fracciones de tripulación iguales o superiores a 0,5 se aproximará al entero siguiente; si resultan fracciones de tripulación inferiores a 0,5 se aproximará al entero anterior.

(b) Disminución en la cantidad de tripulaciones

Si la cantidad de tripulaciones disponibles de la empresa disminuyera por cualquier motivo, llegando a una cantidad inferior a la requerida para algún tipo de aeronave, al punto de afectar la regularidad de la operación, su programación de itinerarios debería reducirse para ajustar, en la proporción que corresponda, el promedio de horas de vuelo de las aeronaves a la cantidad de tripulaciones disponibles.

5.150 Autorización para explotadores extranjeros en rutas internacionales

- (a) Empresa de países con los cuales existe un instrumento /acuerdo multilateral o bilateral aplicable sobre servicios aéreos.
 - (1) Podrán recibir una autorización de la UAEAC para ofrecer servicios hacia y desde puntos en la República de Colombia.
 - (2) El procedimiento en estos casos no requiere del trámite de audiencia pública previsto en el Adjunto A de éste Reglamento a condición de reciprocidad para empresas colombianas, salvo que la petición exceda lo previsto en el instrumento bilateral o multilateral aplicable. La solicitud respectiva será publicada por la UAEAC, por tres (3) días antes de conceder la autorización.
- (b) Empresa de países con los cuales no existe un instrumento sobre servicios aéreos aplicable
 - (1) Deberán solicitar y obtener de la UAEAC un permiso de operación para poder ofrecer servicios hacia y desde puntos en la república de Colombia.
 - (2) El procedimiento en estos casos estará sometido al trámite previo de audiencia pública previsto en el Apéndice 1 de este Reglamento.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Nota. - De conformidad con el artículo 1785 del Código de Comercio “La navegación aérea con fines comerciales entre puntos situados en el territorio de la República se denomina de cabotaje y se reserva a las aeronaves colombianas salvo lo previsto por convenios internacionales.”

(3) La autorización o permiso serán concedidos mediante resolución suscrita por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo que contendrá:

(i) En su parte motiva consideraciones relativas a:

- (A) La existencia o no de un instrumento bilateral o multilateral aplicable entre Colombia y el Estado de la empresa solicitante que enmarque la operación.
- (B) La designación hecha por el Estado de nacionalidad de la empresa (si hubiera un instrumento bilateral o multilateral aplicable)
- (C) La aprobación por parte del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales - CEPA (si no hubiera un instrumento bilateral o multilateral aplicable)
- (D) La sociedad y sus representantes legales en Colombia
- (E) Los documentos aportados.

(ii) En su parte resolutive disposiciones relativas a:

- (A) La decisión de conceder autorización o permiso a la empresa para operar servicios aéreos comerciales hacia y desde Colombia, indicando su razón social y nombre comercial.
- (B) La modalidad de operación que se autoriza
- (C) Las rutas que se autoriza operar y libertades del aire que se conceden o se reconocen sobre ellas.
- (D) La vigencia del permiso y la posibilidad de su renovación automática.
- (E) La obligación para la empresa de dar estricto cumplimiento a las condiciones relativas al permiso de que trata la presente sección 5.115 párrafo (c).
- (F) La posibilidad de que el permiso concedido sea modificado, suspendido o cancelado en cualquier tiempo, de oficio si se dejan de cumplir los requisitos que dieron lugar a su expedición.
- (G) La indicación que las especificaciones del permiso corresponden a las especificaciones de operación que sean aceptadas por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, conforme a lo previsto en el RAC 129.
- (H) Cualquier otra estipulación que especifique condiciones, privilegios o limitaciones del permiso concedido.
- (I) Información sobre notificación y recursos de los cuales es susceptible el acto expedido, sobre su ejecutoria y la fecha desde la cual entra a regir.
- (J) Si el permiso fuera negado total o parcialmente, la negativa deberá estar igualmente contenida en una resolución de la Oficina de Transporte Aéreo, motivada en las razones de hecho y de derecho de tal negativa, la cual será susceptible de recursos de reposición y apelación en vía gubernativa.

(c) Condiciones relativas al otorgamiento del permiso de operación:



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Una vez en firme el permiso o autorización para operar rutas hacia y desde Colombia, la empresa extranjera titular del mismo deberá iniciar el servicio propuesto, dentro de los diez (10) días hábiles/laborables siguientes a su ejecutoria, quedando obligada durante toda su vigencia, a:

- (1) Prestar el servicio en la forma en que le fue autorizada y dentro de sus privilegios y limitaciones, restringiendo los aspectos técnicos y operacionales a las Especificaciones de Operación aprobadas a la empresa por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil Aérea.
- (2) Mantener las condiciones y requisitos que dieron lugar al otorgamiento del permiso.
- (3) Dar estricto cumplimiento a las normas internas o internacionales aplicables, a la legislación aeronáutica básica contenida en el Código de Comercio y a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en cuanto sean aplicables.
- (4) Cumplir las normas legales o reglamentarias sobre aduanas, migración, sanidad, policía, etc., vigentes en el territorio nacional.
- (5) Tener una o más oficinas en el territorio colombiano y acreditar y mantener a un representante o apoderado domiciliado en el territorio nacional.
- (6) Mantener en Colombia las instalaciones y servicios necesarios para el desarrollo de la actividad autorizada incluyendo facilidades para mantenimiento y despacho de sus aeronaves y -según se requiera en los aeropuertos donde opere- áreas para atención de pasajeros, equipajes, correo y/o carga, lo cual acreditará con los respectivos títulos de propiedad o contratos de arrendamiento.
- (7) Desarrollar y remitir a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria su plan de seguridad de explotador de aeronaves (para explotadores de transporte público).
- (8) Pagar puntualmente los derechos por servicios a la navegación aérea y por servicios de aeródromo y demás infraestructura aeronáutica.
- (9) Enviar al Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo, los reportes y estadísticas mensuales que le sean requeridos en esta Parte Tercera.
- (10) Informar a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, sobre cualquier modificación estatutaria o cambio en el personal administrativo de la empresa o cambio de dirección o ubicación; y a la Secretaría de Seguridad Aérea sobre cualquier cambio en el personal ejecutivo de las áreas técnicas y operacionales.

5.155 Competencia entre explotadores de servicios aéreos

- (a) Los explotadores de servicios aéreos comerciales podrán competir libremente en las diferentes modalidades y/o rutas en las cuales ofrezcan sus servicios. No obstante, procurarán:
 - (1) El fomento y desarrollo de un sistema de transporte aéreo adecuado a las necesidades presentes y futuras del país, tanto a nivel nacional como internacional.
 - (2) Una razonable utilidad operacional de los explotadores que sirvan las mismas rutas.
 - (3) El más alto grado posible en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación.
 - (4) Que el mayor beneficiado de la competencia, teniendo en cuenta los factores anteriores, sea el usuario.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (b) Cualquier explotador que considere que otro le está haciendo una competencia desleal o ruinosa, podrá pedir a la UAEAC que se lleve a estudio el caso para recomendar las medidas que sean aconsejables.

5.160 Convenios entre explotadores de servicios aerocomerciales

- (a) General

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 UAEAC.

Nota.- Son ejemplos de este tipo de convenios o acuerdos los de Código compartido (Codeshare), Colaboración inter empresarial (Joint venture), Negocios conjuntos (Joint Business Agreements), Bloqueo de espacio (Blocked Space), así como las fusiones (Merges) y alianzas inter empresariales, o cualquier otro que persiga el efecto previsto en la disposición legal citada.

- (1) Normas aplicables

Los convenios entre explotadores de servicios aerocomerciales que hayan de tener efectos en relación con operaciones desde, hacia o dentro del territorio nacional, se someterán a lo dispuesto en las leyes de Colombia y en los se convenios internacionales multilaterales o bilaterales aplicables o memorandos de entendimiento suscritos por Colombia, en el derecho común y lo regulado en los presentes Reglamentos.

- (i) Requisitos de aprobación

Para su aprobación, los convenios acuerdos de que trata esta sección están sujetos a los siguientes requisitos:

- (A) El acuerdo debe identificar claramente a las aerolíneas que concurran en él, su objeto y los nombres de los respectivos representantes legales o apoderados, debiendo estar suscrito por ellos.
- (B) Además de las estipulaciones propias del tipo de contrato y las que decidan incluir las partes para enmarcar su relación comercial, éste debe contener:
 - Una cláusula de responsabilidad solidaria de las partes por los daños o perjuicios que se ocasionaren a los pasajeros, a la carga o a terceros durante la ejecución del acuerdo.
 - Una cláusula que indique con claridad que las operaciones 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- En el caso de acuerdos de Código Compartido, especificar las denominaciones del código designador de cada aerolínea parte en el acuerdo; las rutas en las cuales se aplicará el acuerdo, distinguiendo con claridad en cuales se actúa como operador y en cuales como comercializador; y el plazo de vigencia de las autorizaciones para la comercialización mediante acuerdo de código compartido.
- (C) Cuando se trate de aerolíneas extranjeras deberá demostrarse mediante el correspondiente permiso o certificado de operación, expedido por la autoridad competente de su Estado de origen (Estado del explotador), que ésta cuenta con los derechos de tráfico o autorizaciones necesarias para efectuar las operaciones acordadas.
- (D) En el caso de acuerdos que impliquen una aerolínea operadora y una aerolínea comercializadora o un transportador contractual y uno de hecho, se deberá demostrar que la aerolínea comercializadora o transportador contractual cuenta con las autorizaciones necesarias para ofrecer y vender dichos servicios.
- (E) Si el texto del acuerdo estuviera escrito en un idioma diferente del castellano, deberá estar acompañado de la correspondiente traducción oficial éste idioma.
- (F) Cuando las aerolíneas participantes operen en la misma ruta total o parcialmente (en uno o más 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.
- (G) Cuando alguna de las aerolíneas participantes no opere servicios aéreos en las rutas objeto del Acuerdo Comercial, solo la que los opere efectivamente necesitará contar con el respectivo certificado de operador para explotación de servicios aéreos comerciales y/o permisos correspondientes emitidos por la autoridad competente.

(ii) Aprobación

- (A) La correspondiente aprobación para los convenios o acuerdos entre explotadores de servicios aerocomerciales, será impartida mediante acto administrativo motivado, a través de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, previa constatación del cumplimiento de sus requisitos.
- (B) El procedimiento para la presentación y aprobación será el previsto en el Apéndice 1 de éste Reglamento.

(iii) Vigilancia

La UAEAC se reserva el derecho de vigilar la ejecución de los acuerdos aprobados, así como de efectuar en cualquier momento evaluaciones para verificar que en virtud de dichos contratos no se trasladen derechos aerocomerciales o se ejerzan actividades anticompetitivas que se traduzcan en prácticas comerciales desleales que afecten al usuario.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

5.165 Transporte de carga en aeronaves de pasajeros

Sin perjuicio de lo previsto en la sección 5.225 para los servicios mixtos y combinados, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, podrán transportar ciertas cantidades de carga y/o correo, sin necesidad de permiso especial, siempre que sea en las bodegas ventrales o destinadas al transporte de equipaje de la respectiva aeronave.

5.170 Costos de permisos e inspecciones

Todos los gastos que demanden la expedición, modificación o adición de permisos de operación, así como la certificación de los explotadores aéreos y las inspecciones de las aeronaves, empresas aéreas, aeródromos e instalaciones, estarán en cabeza de los explotadores e interesados.

CAPÍTULO C

TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE PASAJEROS

5.200. Generalidades

(a) Concepto

- (1) Los servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, son los ofrecidos por empresas debidamente autorizadas, titulares de permiso de operación otorgado por la UAEAC, para el transporte de personas y sus equipajes, con sujeción a tarifas, itinerarios, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncian al público.
- (2) Los servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, se prestarán sobre rutas aéreas determinadas, entendiéndose que ellas comprenden el derecho de transportar pasajeros, de un aeródromo a otro, o sobre una serie sucesiva de aeródromos.

(b) Aplicación

Las disposiciones de este capítulo aplican a:

- (1) Toda empresa colombiana que ofrezca o se proponga ofrecer servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros en rutas nacionales, entre puntos dentro de la República de Colombia; o en rutas internacionales entre puntos en la República de Colombia y puntos en el exterior.
- (2) Toda empresa extranjera que ofrezca o se proponga ofrecer servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros en rutas internacionales hacia o puntos en la República de Colombia.

(c) Forma de prestar el servicio



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

El servicio de transporte público regular de pasajeros se presta mediante contrato de transporte aéreo entre la empresa explotadora y el pasajero pactado individualmente enmarcado en un billete o boleto de pasaje expedido ya sea de manera física o electrónica; sin perjuicio, de que también pueda pactarse colectivamente respecto de varios de ellos; y en todo caso, puede ser directamente entre las partes, o con la intervención de agentes o intermediarios.

(d) Iniciación de operaciones

- (1) Los explotadores de rutas nacionales e internacionales, deberán iniciar la operación de las mismas dentro de un plazo de seis (6) meses a partir de su inclusión en las especificaciones de operación. 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 la prórroga, sin que el interesado inicie la operación de la ruta, se entenderá que la empresa la abandona y será suprimida de dichas especificaciones. 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.
- (2) Ninguna persona o empresa vinculada a la aviación civil podrá 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 que le hayan sido incluidas en sus especificaciones de operación de explotador de servicios aéreos comerciales. Excepto cuando se dé cumplimiento a las condiciones y requisitos señalados en el 5.205 (e) (4).

5.205 Requisitos y condiciones especiales para los explotadores

Además de las disposiciones comunes a todas las categorías y modalidades de servicios aéreos, contenidas en el Capítulo B de este reglamento, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, deberán cumplir con lo siguiente:

(a) Aeronaves

Las empresas colombianas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, serán explotadoras de al menos tres (3) aeronaves (aviones) que sean aptas para la modalidad de operación propuesta, ya sea a título de propiedad o mediante contratos de utilización.

Nota 1.- Si las aeronaves tuviesen un peso máximo de despegue igual o inferior a 5.700 Kg, la empresa se certificará y operará conforme a las normas RAC 119 y 135. Si una o más de las aeronaves tuviese peso máximo de despegue, superior al indicado, la empresa se certificará y operará conforme a las normas RAC 119 y 121.



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Nota 2.- Cuando la empresa explote aeronaves que correspondan a los dos rangos de peso indicados, se certificará bajo RAC 119 y 121 únicamente, pero a las aeronaves de con peso igual o inferior a 5.700 Kg, se les aplicará el RAC 135.

(b) Capital mínimo requerido

Las empresas colombianas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros deberán poseer un capital pagado mínimo que estará determinado en función de las sillas kilómetro ofertadas por el operador dentro de la operación propuesta.

El capital mínimo requerido deberá se ajustado por el operador, de acuerdo con las sillas kilómetro disponibles ofertadas por el operador el año calendario inmediatamente anterior a la renovación del permiso de operación, de acuerdo con la siguiente tabla:

ASK	K
0 - 11	1.750 SMLMV
11 - 700	7.500 SMLMV
700 >	10.0 LMV

Nota: Ask: Available seat kilometer
K: Capital

(c) Rutas

- (1) Los explotadores de servicios aéreos comercial de transporte público regular de pasajeros podrán operar cualquier ruta nacional o internacional que les sea autorizada e incluida en sus especificaciones de operación.
- (2) Los permisos de operación indicarán el tipo de rutas a las cuales se refieren. Los detalles específicos relativos a los puntos o aeródromos de origen y destino de cada vuelo, se incluirán en las especificaciones de operación de la respectiva empresa. Algunas escalas podrán ser concedidas sin derechos de tráfico.
- (3) En el caso de las rutas internacionales de empresas extranjeras, estas figurarán en un cuadro de rutas relacionando origen, destino, escalas y derechos de tráfico.

(d) Frecuencias

Los explotadores de rutas aéreas nacionales o internacionales en servicios regulares, establecerán frecuencia en períodos semanales para las mismas, entendidas estas como la cantidad de vuelos que se efectúa semanalmente entre un mismo origen y destino.

(e) Itinerarios

(1) Generalidades

(i) Sujeción a itinerarios



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, efectuarán sus operaciones con arreglo a la programación de itinerarios que ellas estructuren, registren y publiquen, de acuerdo con lo previsto en este reglamento.

(ii) Aplicación

Las presentes disposiciones aplican para la programación, registro y modificación de itinerarios para explotadores nacionales o extranjeros de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros; pero también podrán ser aplicables para los explotadores de transporte público de carga, en caso que operasen en forma regular.

(iii) Registro de itinerarios

Excepto de los vuelos hacia y desde aeropuertos Nivel 3, los itinerarios programados no requieren aprobación por parte de la UAEAC, pero deberán ser registrados a través del sistema de información para la gestión de itinerarios, dispuesto por dicha autoridad, ajustándose a sus parámetros. Si algún vuelo no se ajustase a los parámetros establecidos, no podría ser programado.

(iv) Sujeción de itinerarios

Sujeción de itinerarios al permiso y/o especificaciones de operación los itinerarios programados deberán corresponder a las frecuencias, rutas, horarios y equipos de vuelo previstos, según corresponda, en el permiso y/o especificaciones de operación de la respectiva empresa explotadora de servicios aéreos regulares.

(2) Programación de itinerarios

(i) Consideraciones generales

Para la estructuración y programación de sus itinerarios, el explotador interesado tomará en consideración la capacidad y disponibilidad de los aeropuertos de origen y destino de cada vuelo, así como la disponibilidad de aeronaves aeronavegables de su flota y de tripulantes para las mismas. En caso de ser necesario, se tomarán en cuenta las reducciones temporales de capacidad de los aeropuertos, por daños, obras u otras circunstancias que se prolonguen en el tiempo impidiendo o limitando su operación, así como sus condiciones meteorológicas predominantes durante determinadas épocas del año.

(ii) Temporadas de programación

La programación de itinerarios que los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular efectúen y registren ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, se realizará exclusivamente para las temporadas de invierno (Winter) y verano (Summer), tal como se especifican en el Apéndice 1 de este Reglamento, tanto para explotadores con permiso de operación definitivo como provisional. Estos explotadores deberán efectuar sus operaciones ajustadas a la programación de itinerarios registrados, los cuales deberán corresponder a rutas y equipos de vuelo que se encuentren



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

incorporados en las respectivas especificaciones de operación y/o rutas y equipos de vuelo que llegasen a incorporarse en el curso de la temporada.

(iii) Rutas hacia desde o hacia aeropuertos nivel 1 o 2

Para las rutas desde o hacia aeropuertos Nivel 1 o Nivel 2 los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular deberán planificar sus itinerarios, conforme a los horarios de operación y capacidad operacional de dichos aeropuertos.

(iv) Rutas desde o hacia aeropuertos nivel 3

Para las rutas que tengan como punto de origen o destino un aeropuerto Nivel 3 (coordinado) los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular planificarán sus itinerarios con fundamento en los SLOT que hayan reservado previamente y que les hayan sido asignados provisionalmente por el Grupo de Planeación de Franjas Horarias de la Oficina de Transporte Aéreo, de acuerdo con lo previsto en el Apéndice 2 de este Reglamento.

(v) Consideración de restricciones temporales en la infraestructura

Toda planificación, deberá considerar las restricciones que se prevean por obras y trabajos de mantenimiento de la infraestructura, con el propósito de 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.

(3) Identificación de los vuelos

Para la individualización de los vuelos de los diferentes explotadores colombianos y extranjeros de transporte público regular, que operan hacia, en o desde puntos en Colombia; la Oficina de Transporte Aéreo, a través del Grupo de Planeación de Franjas Horarias, atribuirá a cada uno de ellos 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 UAEAC y los servicios de tránsito aéreo, así como ante los usuarios y el público en general, conforme a lo siguiente:

- (i) El Grupo de Planeación de Franjas Horarias, asignará bloques de números de vuelo únicamente a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, atendiendo la cantidad de rutas que se pretenda operar.
- (ii) Los números de vuelos asignados para la programación de itinerarios tendrán como máximo cuatro (4) dígitos.
- (iii) Los números asignados a vuelos internacionales regulares, iniciarán con un cero (0), el cual irá seguido de los otros tres (3) dígitos.
- (iv) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (v) Para el caso de vuelos adicionales, el explotador utilizará números de vuelos que correspondan a los últimos números del bloque o rango asignado, preferiblemente entre los últimos cinco (5) números de dicho bloque.
- (vi) Cada vuelo se identificará y se ofrecerá al público con el número asignado.
- (vii) 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.
- (viii) Los vuelos correspondientes a una misma ruta, se identificarán con números pares en sus trayectos de ida, e impares en sus trayectos de regreso, o viceversa. Los trayectos de regreso se identificarán con el número inmediatamente siguiente al de los trayectos de ida.
- (ix) Los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular titulares de un permiso de operación deberán, durante la programación de sus itinerarios, designar sus vuelos únicamente dentro de los rangos o bloques de números de vuelos que les haya sido asignados según lo previsto en los numerales precedentes.
- (x) En el caso de vuelos demorados que deban efectuarse al día siguiente, dando lugar a que pudiera haber dos vuelos del mismo explotador hacia el mismo destino con el mismo número de vuelo, el vuelo demorado se designará como adicional, a efectos de evitar la duplicidad.
- (xi) El Grupo de Planeación de Franjas Horarias podrá autorizar cambio de rangos o números de vuelo entre los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular que lo soliciten. De la misma manera el Grupo podrá, previa concertación, reorganizarlos.
- (xii) Los nuevos explotadores de servicios aéreos regulares, deberán solicitar a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC que les asigne un bloque de números de vuelo disponibles, de conformidad con lo previsto en las anteriores disposiciones, para poder programar y registrar sus itinerarios.

(4) Publicidad de itinerarios y comercialización de vuelos

Los explotadores de servicios aéreos regulares podrán publicitar sus itinerarios y comercializar sus vuelos, sin autorización previa de Oficina de Transporte Aéreo, una vez cumplidos los siguientes requisitos:

- (i) Cuando este en proceso de obtención de permiso de operación, contar con la certificación expedida por la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, donde conste que la empresa ha cumplido a satisfacción la fase IV del proceso de certificación.
- (ii) Cuando la empresa extranjera haya obtenido aprobación o visto bueno para la ruta solicitada y haya presentado la solicitud de autorización con el lleno de los requisitos para la prestación de servicios aéreo internacional hacia y desde Colombia.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (iii) Cuando se pretenda adicionar una ruta internacional al permiso de operación, contar con el concepto del Grupo de Asuntos Internacionales y Política Aero comercial; así como, con la correspondiente reserva y/o concepto de viabilidad de operación en la franja horaria correspondiente, expedida por el Grupo de Planeación de Franjas Horarias.
- (iv) Cuando se pretenda adicionar una ruta nacional al permiso de operación, haber registrado en el sistema destinado para ello las rutas y franjas horarias a operar.
- (v) En cualquier caso, cuando pretenda operar aeropuertos nivel tres (3), contar con la autorización previa del Grupo de Planeación de Franjas Horarias para operar en el horario solicitado.

(5) Vuelos por fuera de itinerario

Excepto los vuelos adicionales y/o chárter debidamente autorizados, los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, únicamente efectuarán sus vuelos comerciales con arreglo a los itinerarios que le hayan sido aprobados. La FCMU Colombia, las Oficinas de Información Aeronáutica y los Servicios de Tránsito Aéreo en Colombia, se abstendrán de procesar todo plan de vuelo saliendo, o autorización de vuelo que se proponga por fuera de los itinerarios que hayan sido registrados o en cantidades superiores a las allí previstas.

(6) Contingencias

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.

(7) Ajuste de itinerarios por disminución del número de Aeronaves

- (i) Cuando por cualquier motivo se disminuya la flota de aeronaves aeronavegables de un explotador de transporte público regular de pasajeros y esta situación implique una reducción en la capacidad ofrecida en el itinerario 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 éste reglamento, en relación con la disminución de la flota.
- (ii) Cuando la empresa disminuya la capacidad ofrecida de su 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 aprobarán nuevas rutas ni se le otorgarán nuevas autorizaciones para efectuar vuelos chárteres mientras se mantenga dicha



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

situación, a menos que los realice utilizando aeronaves fletadas de otro explotador, sin afectar su capacidad disponible en ese momento.

- (iii) Adicionalmente, en caso de que la propuesta de itinerario implique la suspensión de rutas, la empresa deberá dar cumplimiento a lo previsto en este reglamento para la modificación o suspensión presión de vuelos en los itinerarios. En todo caso, de manera inmediata la UAEAC podrá asignar a otro u otros explotadores de servicios regulares, en forma provisional o definitiva las rutas que sean suspendidas.

(f) Vuelos adicionales

- (1) De acuerdo con las necesidades de la demanda las aerolíneas nacionales y extranjeras podrán programar vuelos adicionales en rutas autorizadas dentro de los horarios de operación de los aeropuertos.
- (2) No se requiere autorización por parte de la Oficina de Transporte Aéreo para los vuelos adicionales nacionales. En el caso de vuelos adicionales internacionales, tampoco se requerirá, 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.
- (3) Aquellos vuelos adicionales nacionales e internacionales, que no fueran registrados por parte los explotadores de servicios regulares en las plazos definidos para la programación inicial de itinerarios en cada temporada (hasta enero-31 para verano / hasta agosto-31 para invierno), deberán igualmente requerir la asignación de SLOTS en aeropuertos Nivel 3 o un registro de horarios de operación en los aeropuertos Nivel 2 y 1, siendo dichas peticiones atendidas de forma transparente conforme al orden cronológico de llegada de las solicitudes al sistema y el procedimiento del Apéndice 2 del Reglamento Aeronáutico Colombiano Parte Tercera (RAC3).
- (4) Para los vuelos adicionales nacionales e internacionales, se observarán las reglas siguientes:
 - (i) Para estos vuelos, la asignación de slots aeroportuarios (Nivel 3) o registro de horarios de operación (Nivel 2 y 1) en el sistema de información, se considera un requisito complementario a la autorización formal que emita la Oficina de Transporte Aéreo a esa petición de la aerolínea de un vuelo adicional internacional. En todo caso, el Grupo de Servicios de Información Aeronáutica AIM de la DSNA, se abstendrá de procesar el plan de vuelo presentado por aerolínea, si esta no cuenta con la autorización formal de aprobación.
 - (ii) 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:



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINTRANSPORTE

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Porcentaje de vuelos adicionales permitidos	
RANGOS DE VOLUMEN OPERACIÓN MENSUAL (salidas y llegadas)	PORCENTAJE
> 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

- (iii) 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.
- (iv) 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 de información 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.
- (v) 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 el explotador tuviese programado el mismo vuelo (mismo destino y 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 la sección 5.205 párrafo (e) subpárrafo (3) de este Reglamento.
- (vi) Las solicitudes para la asignación de Slots Aeroportuarios (Aeropuertos Nivel 3) o registro de horarios operación (Aeropuertos Nivel 2 y 1) para estos vuelos adicionales, serán atendidas así:
- (A) En horario laboral de lunes a viernes (8 a.m.- 5 p.m.), las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves solicitarán al Grupo de Planeación de Franjas Horarias de la Oficina de Transporte Aéreo, mediante el envío del mensaje SSIM, se gestione la asignación del Slot Aeroportuario que asegure la disponibilidad de infraestructura y servicios necesarios para la operación del vuelo adicional. Lo anterior, siempre y cuando exista una diferencia igual o mayor a veinticuatro (24) horas entre el instante en que se efectúa la solicitud y la hora de estimada operación del vuelo.
- (B) En días festivos y en horarios distintos a la jornada laboral ordinaria, las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves solicitarán a la Posición de Coordinación de Slots de la FCMU, mediante el envío del mensaje SSIM, se autorice el Slot Aeroportuario requerido para el vuelo adicional en aeropuertos Nivel 3. Lo anterior, siempre y cuando exista una diferencia igual o mayor a veinticuatro (24) horas entre el instante en que se efectúa la solicitud y la hora



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

de estimada operación del vuelo.

- (C) En los eventos que un vuelo adicional ya hubiera surtido el proceso de autorización formal (cuando aplique) de la Oficina de Transporte Aéreo y de asignación del Slot Aeroportuario, pero se debiera reprogramar ese vuelo o programar un vuelo nuevo adicional por parte de la aerolínea omitiendo las 24 horas de diferencia que debe existir entre la hora de la solicitud del Slot Aeroportuario y la hora de estimada operación del vuelo, bajo ningún caso se procesará la petición del Slot Aeroportuario, debiendo el explotador de aeronave seguir los procedimientos adoptados por el Grupo ATFCM para obtener en este caso un Slot Operacional.
- (D) No obstante, teniendo en cuenta que toda operación en aeropuertos Nivel 3 deberá tener asignado un Slot Aeroportuario, y la situación anteriormente descrita en el literal 3) omite las directrices de la Coordinación de Slots, la ocurrencia de tal escenario estará sujeto a las sanciones previstas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
- (vii) 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 realizarán durante el mismo día calendario (de acuerdo a hora local colombiana) y con una diferencia inferior a seis (6) horas con respecto al horario inicial en que estaba programado. Para el evento en que el vuelo no fuera efectuado en su fecha y hora programada, debiendo realizarse seis (6) horas después con respecto a la hora inicial aprobado, dicho vuelo se considerará como cancelado, condición que permitirá solicitar el vuelo como un adicional (número de vuelo diferente). Tales cancelaciones y demoras estarán sujetas a las compensaciones previstas en este Reglamento.

5.210 Requisitos adicionales para los servicios internacionales

(a) Generalidades

- (1) Los servicios aéreos internacionales son los ofrecidos por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, nacionales o extranjeras designadas y autorizadas de conformidad con instrumentos internacionales vigentes y/o la Ley y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para prestar servicios sobre las rutas también clasificadas como internacionales, entre puntos situados en la república de Colombia y puntos en el exterior.
- (2) Para la prestación de servicios aéreos comerciales de transporte público regular en las rutas internacionales desde o hacia Colombia, las empresas, tanto colombianas como extranjeras, obtendrán una autorización de la UAEAC y/o en su caso, adicionarán tales rutas de conformidad con lo previsto en este Reglamento.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(b) Explotadores nacionales

- (1) Los explotadores nacionales que hayan de operar rutas internacionales deberán cumplir los requisitos previstos en el párrafo (c) de la presente sección.
- (2) Las empresas nacionales que hayan de acceder a rutas internacionales por primera vez deberán tener al menos un (1) año de experiencia operando rutas nacionales.
- (3) La autorización a explotadores nacionales para explotar rutas internacionales, se solicitará y tramitará bajo el procedimiento previsto para la adición de rutas, de que trata el Apéndice 1 de esta parte.

(c) Explotadores extranjeros

- (1) Los explotadores extranjeros solamente podrán ofrecer sus servicios en Colombia, ejerciendo derechos de tráfico, sobre rutas internacionales.
- (2) Las solicitudes de permiso de operación que presenten las empresas de servicios aéreos comerciales de nacionalidad extranjera, para explotar servicios de transporte público regular, sobre rutas internacionales hacia y desde puntos en la República de Colombia, se regirán por las siguientes normas:
 - (i) Cuando exista tratado o convenio bilateral con el Estado de nacionalidad de la empresa solicitante o un convenio multilateral aplicable, el permiso de operación 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. En estos casos, la autorización para operar rutas internacionales hacia y desde Colombia, se otorgará mediante Resolución suscrita por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, sin necesidad de audiencia pública, salvo que la petición exceda lo previsto en el instrumento bilateral o multilateral aplicable. La empresa interesada aportará conforme al procedimiento allí establecido, adjuntando la información y documentos de que trata el Apéndice 1 de este Reglamento, para obtener la aceptación de sus especificaciones de operación ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, conforme al RAC 129.
 - (ii) Cuando no exista tratado o convenio bilateral con el Estado de nacionalidad de la empresa solicitante ni un convenio multilateral aplicable, la empresa extranjera interesada deberá solicitar y obtener un permiso para operar rutas hacia y desde Colombia, el cual se concederá o no previo el procedimiento de audiencia pública, 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 a una adecuada reciprocidad para explotadores colombianos. La empresa interesada agotará el procedimiento de que trata el Apéndice 1 de este Reglamento y obtendrá la aceptación de sus especificaciones de operación ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, conforme al RAC 129.

(d) Equipo de vuelo



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

El equipo de vuelo para la prestación de servicios aéreos comerciales de transporte público regular en vuelos internacionales hacia y desde Colombia, para explotadores extranjeros, será el que esté listado en las especificaciones de operación reconocidas a la empresa. La empresa acreditará, con respecto a tales aeronaves, ante la Oficina de Transporte Aéreo, la caución correspondiente de responsabilidad civil por daños a los pasajeros, a terceros en la superficie y por abordaje; en cuantía no inferior a la fijada en los convenios internacionales aplicables.

5.215 Servicios mixtos y combinados de pasajeros y carga

(a) Servicios mixtos

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que pretendan también transportar carga en aeronaves de configuración exclusiva para carga, deberán adicionar a su permiso de operación esa modalidad, cumpliendo los requisitos del capítulo E de este Reglamento.

(b) Servicios combinados

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que pretendan también transportar carga en aeronaves de configuración combi (de carga y pasajeros) o en las bodegas de equipaje de aeronaves de pasajeros, podrán hacerlo, sin necesidad de adicionar el transporte de carga a su permiso de operación, siempre que la capacidad de carga en la respectiva o respectivas aeronaves, en peso, no sea superior al cincuenta por ciento (50%) de su capacidad total. En caso contrario deberían adicionar el transporte de carga a su permiso de operación, como se indica en el párrafo (a) precedente. A estos servicios les serán aplicable las normas relativas al transporte de pasajeros y/o de carga, según el caso.

La configuración combinada (Combi) será la determinada por el fabricante de la aeronave y estará debidamente certificada.

CAPÍTULO D

TRANSPORTE PÚBLICO NO REGULAR DE PASAJEROS

5.300 Generalidades

(a) Concepto

Los servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros son:

- (1) Los que se prestan sin arreglo a itinerarios, condiciones de servicio ni horarios fijos, sino a la demanda, bajo la consideración de taxi aéreo o aerotaxi, para el transporte de personas y sus equipajes.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Nota. - Se estima que hay sujeción a itinerario y horario fijo cuando los vuelos se programan y/o efectúan en una misma ruta (desde un mismo origen, hacia un mismo destino) y a la misma hora -más o menos 20 minutos- durante más de tres (3) veces en una semana o de seis (6) veces en un mes.

- (2) Los servicios ofrecidos por empresas de transporte público regular o no regular, a través de vuelos chárter

(b) Aplicación

Las disposiciones de este capítulo aplican a:

- (1) Toda empresa colombiana que ofrezca o se proponga ofrecer servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros, entre puntos dentro de la República de Colombia; o entre puntos en la República de Colombia y puntos en el exterior.
- (2) Toda empresa extranjera que ofrezca o se proponga ofrecer servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros hacia o desde puntos en la República de Colombia.

(c) Forma de prestar el servicio

- (1) El servicio de transporte público no regular de pasajeros en empresas de taxi aéreo se presta mediante contrato de transporte aéreo, tal como se encuentra definido en la Ley, pactado colectivamente respecto de los pasajeros que ocupan un vuelo y sin que haya lugar a la expedición de tiquete o boleto personal para cada uno de ellos. No obstante, las empresas de taxi aéreo, por razones de control y seguridad en el embarque, podrán expedir a cada pasajero un pase de abordar o tarjeta de embarque o de tránsito si fuera el caso, para el acceso a las salas o zonas de embarque y a la zona restringida donde se encuentre la aeronave.
- (2) Sin perjuicio de lo anterior, en casos especiales, la UAEAC podrá permitirles que pacten contratos individuales y expidan tiquetes, particularmente en rutas donde no existan explotadores de servicio regulares o donde, a consecuencia de cierres viales, o desastres naturales, u otras contingencias, se afecte la conectividad terrestre.
- (3) También podrán pactarse individualmente los contratos de transporte aéreo, mediante la expedición de tiquete en relación con cada pasajero, cuando se trate de servicios no regulares ofrecido a través de vuelos chárter de explotadores de servicios regulares. En este caso, el contrato de transporte aéreo puede ser pactado directamente entre los pasajeros y la aerolínea, o bien, a través de agentes o intermediarios.

(d) Tipos de servicio

- (1) Las empresas de que ofrezcan servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, podrán hacerlo bajo uno o ambos de los siguientes tipos de servicios:
- (i) Taxi aéreo
 - (ii) Turismo



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (iii) Ambulancia
- (iv) Vuelo chárter

- (2) Los servicios no regulares podrán ser prestados por explotadores dedicados exclusivamente a ellos, o por explotadores de servicios regulares.

Nota. - La UAEAC reglamentará todo lo relativo a los servicios no regulares, en cuanto a que estos no deberán constituir una competencia indebida a los servicios regulares. En todo caso, el explotador de servicios regulares gozará de prioridad para que se le autoricen vuelos no regulares dentro de las rutas comprendidas en su permiso de operación.

5.305 Requisitos y condiciones especiales para los explotadores de servicios no regulares de taxi aéreo

Además de las disposiciones comunes a todas las categorías y modalidades de servicios aéreos, contenidas en el Capítulo B de este reglamento, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros -taxi aéreo, deberán cumplir con lo siguiente:

(a) Aeronaves

Las empresas colombianas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros, serán explotadoras de al menos dos (2) aeronaves (aviones o helicópteros) que sean aptas para la modalidad de operación propuesta, ya sea a título de propiedad o mediante contratos de utilización.

Nota 1.-

Si las aeronaves tuviesen un peso máximo de despegue igual o inferior a 5.700 Kg, o fuesen helicópteros, la empresa se certificará y operará conforme a las normas RAC 119 y 135. Si una o más de las aeronaves (aviones) tuviese peso máximo de despegue, superior al indicado, la empresa se certificará y operará conforme a las normas RAC 119 y 121.

Nota 2.- Cuando la empresa explote aeronaves que correspondan a los dos rangos de peso indicados, se certificará bajo RAC 119 y 121 únicamente, pero a las aeronaves con peso igual o inferior a 5.700 Kg, se les aplicará el RAC 135.

(b) Capital mínimo

Si la empresa proyecta operar con aeronaves cuyo peso máximo de despegue se igual o inferior a 5.700 Kg, o fuesen helicópteros, deberá 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 5.700 Kg (sin exceder los 21.000 Kg) el capital mínimo será de tres mil quinientos (3.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(c) Rutas o regiones para transporte público no regular de pasajeros

Los servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros podrán estar circunscritos a determinadas regiones del país o a todo el territorio nacional, u ofrecerse en el ámbito internacional, o indistintamente en todos o cualquiera de ellos, dependiendo de la capacidad técnica y operacional del explotador.

(d) Autorización especial de frecuencias e itinerarios a servicios no regulares

Sin perjuicio de lo previsto en el literal (c) y (d) de la sección precedente, la UAEAC podrá autorizar a las empresas de servicios no regulares, operaciones con sujeción a itinerarios y mediante contratos individuales de transporte aéreo, publicitando tales servicios; cuando se trate de rutas en las cuales no existan operadores regulares, o cuando se presenten situaciones que, temporalmente, afecten la conectividad a determinadas ciudades o regiones del país.

(1) Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros; podrán ofrecer sus servicios sin limitaciones en cuanto a la hora o cantidad de los vuelos semanales o mensuales, pudiendo publicitarlos en los lugares hacia o desde donde los operan, pactar contratos individuales de transporte aéreo directamente con cada pasajero y efectuar reservas para los mismos, siempre y cuando se trate de rutas donde no se encuentre operando ninguna empresa de servicios regulares y el ejercicio de su actividad no constituya una competencia indebida para estos en los términos definidos en la sección 5.325 subsiguiente.

(2) No obstante, lo anterior, las empresas clasificadas como regionales, podrán continuar operando en dichas rutas, si con posterioridad a la iniciación de sus operaciones en ellas, llegase también a operar una empresa de servicios regulares.

(3) Las empresas interesadas en ofrecer tales servicios, deberán informar su intención a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC con al menos diez (10) días calendario de antelación a su iniciación, indicando:

(i) Aeronaves dispuestas para el servicio (marca, modelo, matrícula y capacidad de sillas ofrecidas en cada una) las cuales deberán estar listadas en las especificaciones de operación de la empresa.

(ii) Rutas sobre las cuales se prestaría el servicio y cantidad estimada de vuelos semanales en cada una.

(iii) Fecha desde la cual iniciará ese tipo de operaciones.

(4) La respectiva empresa deberá cerciorarse que las cauciones correspondientes 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, que tengan la vigencia, cobertura y cuantía suficiente, para amparar la operación.

(5) Si el servicio se propusiera para alguna ruta sobre la cual existieran servicios aéreos comerciales de transporte público regular, así se le hará saber a la empresa interesada por parte de la Oficina de Transporte Aéreo, para que dicha ruta sea excluida. Del mismo modo



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

se procederá si se detectase alguna otra circunstancia que impidiera la operación.

- (6) Para operar bajo la autorización aquí prevista, no se requiere pronunciamiento previo de la UAEAC, ni que esta emita un permiso especial al respecto.
- (7) Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular (aerotaxi), que operen bajo estas condiciones, no necesitan ni están obligadas a establecer bases temporales o auxiliares de operación, en los aeropuertos correspondientes.
- (8) La Oficina de Transporte Aéreo informará a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, respecto de las empresas que inicien operaciones bajo las condiciones anotadas, para que les efectúe especial seguimiento y les haga inspecciones aleatorias, que permitan constatar la observancia de las condiciones técnicas necesarias. Del mismo modo, la Oficina de Transporte Aéreo informará al respecto a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, a las Direcciones Aeronáuticas Regionales y a los explotadores de los aeropuertos donde tengan lugar las operaciones, para que dispongan lo pertinente en relación con los servicios que puedan requerir tales aeronaves.
- (9) Las operaciones autorizadas bajo la presente condición no podrán efectuarse hacia o desde aeropuertos coordinados.
- (10) En caso de que alguna empresa de servicios regulares iniciare operaciones sobre cualquiera de esas rutas, con una capacidad ofrecida igual o superior a la de los servicios no regulares existentes en la misma, estos deberán suspender sus servicios en dicha ruta, dentro de los diez (10) días calendario siguientes y podrán reactivarlos en cualquier momento, si el operador u operadores regulares se retirasen de la misma.
- (11) Si el explotador de servicios no regulares existentes sobre cualquiera de esas rutas desee conservarla, deberá adelantar los trámites correspondientes ante La Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC a fin de convertirse en una empresa regular de pasajeros.

(e) Transporte de correo en aeronaves de pasajeros

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros, podrán transportar ciertas cantidades de correo o envíos postales, sin necesidad de permiso especial, siempre que sea en las bodegas destinadas al transporte de equipaje de la respectiva aeronave. Si se llevaran tulas o bultos de correo en la cabina de pasajeros, estas deberán ir debidamente aseguradas o amarradas y no podrán ir pasajeros durante el vuelo.

5.310 Requisitos y condiciones especiales para los explotadores de servicios no regulares - turismo (Paseos Turísticos)

Además de las disposiciones comunes a todas las categorías y modalidades de servicios aéreos, contenidas en el Capítulo B de este reglamento, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros, que ejerzan actividades comerciales con fines turísticos, empleando aeronaves aptas para la modalidad o equipos de vuelo tripulados, tales como: aviones, helicópteros, autogiro, planeadores, globos, dirigibles, aeronaves de categoría liviana ALS, aviones



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

con peso máximo de despegue no superior a 5.700 kilos, y helicópteros con peso máximo de despegue de 3,750 kilos, deberán cumplir con lo siguiente:

(f) Aeronaves

Las empresas colombianas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros que ejerzan actividades comerciales con fines turísticos, serán explotadoras de al menos una (1) aeronave que corresponda a cualquiera de las siguientes categorías: aviones con peso máximo de despegue no superior a 5.700Kg., helicópteros con peso máximo de despegue no superior a 3,175 Kg., autogiro, planeadores, globos, dirigibles y aeronaves de categoría liviana ALS.

(g) Capital mínimo

La empresa deberá poseer un capital pagado mínimo de doscientos cincuenta (250) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación,

(h) Lugares donde se presta el servicio de transporte público no regular de pasajeros de servicio turístico

Los servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros, que ejerzan actividades comerciales con fines turísticos, deberán definir los lugares donde prestaran el servicio, para sobrevolar los sitios de interés turísticos propuestos. Teniendo en cuenta que los vuelos deben iniciar y terminar en el mismo aeródromo, salvo que por razones de seguridad deban proceder a un alterno.

Nota: Lo anterior sin perjuicio de que las empresas de transporte público no regular de pasajeros en la modalidad de taxi aéreo puedan desarrollar este tipo de servicio sin necesidad de adicionarlo.

5.315 Ambulancia Aérea

(a) Aeronaves

Las empresas de servicios aéreos comerciales no regulares de ambulancia aérea serán explotadores de al menos una (1) aeronave especialmente construida y/o modificada y certificada para esa modalidad, que sean:

(1) Aviones o helicópteros

Si las empresas de ambulancia aérea operan simultáneamente como taxi aéreo, podrán compartir la aeronave, siempre que la configuración de ambulancia o el cambio de configuración esté certificado y autorizado para la aeronave y que el explotador disponga de protocolos de asepsia antes y después de cada uso de la aeronave como ambulancia.

(b) Capital mínimo



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Poseer un capital pagado mínimo de quinientos (500) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

(c) [reservado]

(d) Certificación

Las empresas que ofrezcan servicios aéreos comercial de ambulancia aérea deberán certificarse conforme a las normas RAC 119 y 135.

5.320 Requisitos y condiciones especiales operación de vuelos chárter efectuados por explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros

Además de las disposiciones comunes a todas las categorías y modalidades de servicios aéreos, contenidas en el Capítulo B, respectivamente, de este reglamento, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros en operación de -vuelos chárter, deberán cumplir con lo siguiente:

(a) Explotadores nacionales

- (1) Los explotadores nacionales de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros podrán efectuar vuelos esporádicos o chárter en rutas nacionales o internacionales diferentes a las descritas en sus especificaciones de operación, siempre y cuando no se afecten los servicios regulares previstos en su permiso de operación y tengan la capacidad técnica necesaria para efectuarlos, lo cual deberá ser soportado ante la Oficina de Transporte Aéreo y por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil respectivamente.
- (2) La ejecución de estos vuelos no requiere una autorización previa por parte de la UAEAC. No obstante, si con la información aportada por la empresa se hiciera evidente que al efectuar el vuelo o vuelos chárter se afectan sus servicios regulares, o que esta no cuenta con la capacidad técnica/operacional necesaria, así se le informará y no podrá efectuarlos.
- (3) En el caso de vuelos en aeronaves con capacidad inferior a 19 sillas, no será necesaria la intervención de la Oficina de Transporte Aéreo ni de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, pero deberá informarse sobre la intención de realizarlo a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC.
- (4) En todos los casos el explotador interesado deberá solicitar la autorización de la autoridad competente en el país de destino, según se requiera.
- (5) El procedimiento para la ejecución de estos vuelos es el previsto en el Apéndice 1.

(b) Explotadores extranjeros

- (1) Vuelos esporádicos



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (i) Los explotadores extranjeros de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros podrán efectuar vuelos esporádicos o chárter en rutas internacionales hacia y desde puntos en Colombia, de conformidad con los instrumentos internacionales vigentes y/o la ley y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y a falta de estos, a condición de reciprocidad para las empresas colombianas.
- (ii) La ejecución de estos vuelos no requiere una autorización previa por parte de la UAEAC. No obstante, si con la información aportada por la empresa se hiciera evidente que la operación es contraria a lo pactado en algún instrumento internacional (multilateral o bilateral) vigente para Colombia, o que la misma no cuenta con la capacidad técnica/operacional necesaria, así se le informará y no podrá efectuar el vuelo o vuelos.
- (iii) Cuando en la ruta prevista existan servicios regulares ofrecidos por explotadores colombianos, se tendrá en cuenta que la operación chárter no constituya una competencia indebida para los explotadores que operan tales servicios.
- (iv) Para los vuelos chárter ofrecidos por explotadores extranjeros de servicios no regulares, o de explotadores de servicios regulares que no los tengan en Colombia; estos deberán contar con una empresa de servicios de manejo en tierra en el país, para prestar el apoyo necesario al vuelo en aeropuertos colombianos y para que sirva de contacto en Colombia, ante la UAEAC y demás autoridades competentes (en materia migratoria, aduanera, sanitaria, policial, etc.). Estas empresas podrán adelantar ante la UAEAC, las gestiones relativas al vuelo.
- (v) Las anteriores disposiciones son sin perjuicio de las autorizaciones que pudiera requerirse por parte de la autoridad de otros Estados (Estado de origen, de matrícula, o del explotador, Etc.) en lo cual no interviene la UAEAC.
- (vi) Para efectuar vuelos chárter los explotadores extranjeros deberán proceder conforme a lo previsto en el Apéndice 1 de este reglamento.
- (vii) Como regla general se permitirá hasta un máximo de cincuenta y cuatro (54) vuelos por semestre a un mismo transportador en una misma ruta. 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 UAEAC podrá permitir la cantidad de vuelos que sean necesarios para satisfacer la demanda.

(2) Serie de vuelos Chárter

- (i) Cuando un explotador extranjero proyecte hacer una serie frecuente de vuelos «charter», deberá obtener permiso previo de operación, para lo cual deberá presentar una solicitud que contenga:
 - (A) Nombre de la empresa y del representante legal, dirección y domicilio.
 - (B) Permiso otorgado por el país de bandera para realizar los referidos vuelos.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (C) Equipo de vuelo reseñando su marca, modelo, número de serie y marcas de nacionalidad y matrícula.
 - (D) Copia de las cauciones vigentes de responsabilidad civil contractual por daños a los pasajeros, equipajes y/o carga y extracontractual por daños a terceros en la superficie y abordaje, en la cuantía exigible según los convenios internacionales aplicables, que incluya cobertura en Colombia.
 - (E) Nombre de la empresa de servicios de manejo en tierra que atenderá el vuelo en Colombia, en cuanto aplique.
- (ii) Una vez que el explotador extranjero haya sido autorizado para llevar a cabo una serie frecuente de vuelos «chárter», comunicará a la UAEAC con anterioridad a cada vuelo, el número de pasajeros.
- (iii) Como regla general se autoriza hasta un máximo de treinta y seis (36) vuelos por semestre a un mismo explotador. Sin embargo, con miras a favorecer el turismo receptivo, en el transporte de pasajeros, la UAEAC podrá autorizar un número mayor de vuelos para satisfacer la demanda.
- (iv) Para efectuar vuelos chárteres los explotadores extranjeros deberán proceder conforme a lo previsto en el Apéndice 1 de este reglamento.

5.325 [Reservado]

5.330. 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.

5.335. Competencia frente a explotadores de servicios regulares

Los servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, no deberán constituir una competencia indebida para los servicios regulares que presten tanto las empresas nacionales como las extranjeras.

CAPÍTULO E

TRANSPORTE PUBLICO DE CARGA

5.400 Generalidades

(a) Concepto

Los servicios aéreos comerciales de transporte público de carga son los ofrecidos indistintamente bajo consideración de transporte regular o no regular, por empresas



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

debidamente autorizadas, titulares de permiso de operación otorgado por la UAEAC, para el transporte de cosas o mercancías; sometidos o no a tarifas, itinerarios, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncian al público. El transporte de carga puede incluir también el transporte de envíos postales o correo.

Nota.- Los servicios aéreos comerciales de transporte público de carga en rutas internas o domésticas en Colombia, suelen ser ofrecidos preferentemente bajo la modalidad no regular. No obstante, sus explotadores pueden ofrecer ciertos vuelos sobre determinadas rutas y horarios fijos para satisfacer requerimientos de la demanda o de clientes específicos, sin que ello necesariamente constituya un servicio regular.

(b) Aplicación

Las disposiciones de este capítulo aplican a:

- (1) Toda empresa colombiana que ofrezca o se proponga ofrecer servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de carga y/o correo en rutas nacionales, entre puntos dentro de la República de Colombia; o en rutas internacionales entre puntos en la República de Colombia y puntos en el exterior.
- (2) Toda empresa extranjera que ofrezca o se proponga ofrecer servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de carga y/o correo en rutas internacionales hacia o puntos en la República de Colombia.

(c) Forma de prestar el servicio

- (1) El servicio de transporte público regular o no regular de carga se presta mediante contrato de transporte aéreo entre la empresa explotadora y los respectivos usuarios (remitentes o destinatarios de la carga) tal como se encuentra definido en la Ley; y en todo caso, puede ser directamente entre las partes, o con la intervención de agentes o intermediarios.
- (2) Dependiendo de las rutas cubiertas, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, podrán ofrecer servicios nacionales y/o internacionales.
- (3) En el caso de los servicios combinados de carga y pasajeros el servicio podrá prestarse mediante contrato individual de transporte aéreo.

5.405 Requisitos y condiciones especiales para explotadores de transporte público de carga

Además de las disposiciones comunes a todas las categorías y modalidades de servicios aéreos, contenidas en el Capítulo B de este reglamento, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga, deberán cumplir con lo siguiente:

(a) Aeronaves

Las empresas colombianas de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga, serán explotadoras de al menos dos (2) aeronaves (aviones o helicópteros) que sean aptas para la modalidad de operación propuesta, ya sea a título de propiedad o mediante contratos de utilización.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Nota 1.- Si las aeronaves tuviesen un peso máximo de despegue igual o inferior a 5.700 Kg, o fueran helicópteros, la empresa se certificará y operará conforme a las normas RAC 119 y 135. Si una o más de las aeronaves (aviones) tuviese peso máximo de despegue, superior al indicado, la empresa se certificará y operará conforme a las normas RAC 119 y 121.

Nota 2.- Cuando la empresa explote aeronaves que correspondan a los dos rangos de peso indicados, se certificará bajo RAC 119 y 121 únicamente, pero a las aeronaves con peso igual o inferior a 5.700 Kg, se les aplicará el RAC 135.

(b) Capital mínimo

Poseer un capital pagado mínimo de 3.500 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

(c) Rutas o regiones para transporte público no regular de carga

- (1) Los servicios aéreos comerciales de transporte público de carga podrán ofrecerse indistintamente en forma regular o no regular. Si fuera de manera regular, se prestarán sobre rutas aéreas determinadas, entendiéndose que ellas comprenden el derecho de transportar, correo o carga de un aeródromo a otro, o sobre una serie sucesiva de aeródromos.
- (2) Cuando el servicio haya de prestarse de manera regular, los permisos de operación indicarán el tipo de rutas a las cuales se refieren y en todo caso, los detalles específicos relativos a los puntos o aeródromos de origen y destino de cada vuelo, se incluirán en las especificaciones de operación de la respectiva empresa., independientemente que se operen o no regularmente. Algunas escalas podrán ser concedidas sin derechos de tráfico.
- (3) Lo anterior, sin perjuicio de que esporádicamente se efectúen vuelos no regulares a ciertos destinos no incluidos en las especificaciones de operación.
- (4) Las mencionadas rutas para el transporte público de carga, pueden ser nacionales o internacionales, dependiendo de la capacidad técnica y operacional del explotador.
- (5) En el caso de las rutas internacionales de empresas nacionales y extranjeras de carga, estas figurarán en un cuadro de rutas anexo a su permiso para explotar servicios aéreos internacionales hacia y desde Colombia, relacionando origen, destino, escalas y derechos de tráfico.

(d) Frecuencias e itinerarios para transporte público de carga

- (1) Los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga, no estarán obligados a establecer itinerarios, si ofrecen el servicio en forma no regular; pero si lo hacen deberán registrarlos.
- (2) Si tales explotadores ofrecieran sus servicios de manera regular, estarán obligados a establecer itinerarios para los mismos, para lo cual, presentarán las rutas, frecuencias e itinerarios bajo las cuales pretendan operar registrándolos a través del sistema de



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

información para la gestión de itinerarios, dispuesto por la UAEAC, de acuerdo con sus parámetros. Dichos itinerarios no requieren aprobación.

- (3) En todos los casos, cuando los servicios de carga operen desde o hacia aeródromos coordinados, se deberán reservarse los correspondientes SLOTS.
- (4) Los vuelos de itinerario podrán ser publicitados y comercializados una vez registrados. Los demás vuelos podrán ser anunciados y comercializados en cualquier momento.
- (5) La UAEAC se reserva el derecho de verificar en cualquier momento la observancia de los itinerarios notificados y el cumplimiento de los mismos.

5.410 Requisitos adicionales para los servicios internacionales de carga

(a) Generalidades

Para la prestación de servicios aéreos comerciales de transporte público internacional de carga desde o hacia Colombia, las empresas, tanto colombianas como extranjeras, obtendrán una autorización de la UAEAC y/o en su caso, adicionarán tales rutas de conformidad con lo previsto en este Reglamento.

(1) Explotadores nacionales

La autorización a explotadores nacionales para explotar rutas internacionales, se solicitará y tramitará bajo el procedimiento previsto para la adición de rutas, de que trata el Apéndice 1 de este Reglamento.

(2) Explotadores extranjeros

- (i) Los explotadores extranjeros solamente podrán ofrecer sus servicios en Colombia, ejerciendo derechos de tráfico, sobre rutas internacionales.
- (ii) Las solicitudes de permiso de operación que presenten las empresas de servicios aéreos comerciales de nacionalidad extranjera, para explotar servicios de transporte público de carga, sobre rutas internacionales hacia y desde puntos en la República de Colombia, se regirán por las siguientes normas:

- (A) Cuando exista tratado o convenio bilateral con el Estado de nacionalidad de la empresa extranjera solicitante o un convenio multilateral aplicable, el permiso de operación 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. En estos casos, la autorización para operar rutas internacionales hacia y desde Colombia, se otorgará mediante Resolución suscrita por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, sin necesidad de audiencia pública, salvo que la petición exceda lo contemplado en el instrumento bilateral o multilateral aplicable. La empresa interesada solamente aportará la información y documentos de que trata el Apéndice 1 de este Reglamento y obtendrá la aceptación de sus



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

especificaciones de operación ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, conforme al RAC 129.

- (B) Cuando no exista tratado o convenio bilateral con el Estado de nacionalidad de la empresa extranjera solicitante ni un convenio multilateral aplicable, esta deberá solicitar y obtener un permiso para operar rutas hacia y desde Colombia, el cual se concederá o no, una vez se surta el procedimiento de audiencia pública, 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 a una adecuada reciprocidad para explotadores colombianos. La empresa interesada agotará el procedimiento de que trata el Adjunto A de este Reglamento y obtendrá la aceptación de sus especificaciones de operación ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, conforme al RAC 129.
- (C) Equipo de vuelo para la prestación de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga en vuelos internacionales hacia y desde Colombia, será el que esté listado en las especificaciones de operación reconocidas a la empresa. La empresa acreditará, con respecto a tales aeronaves, ante la Oficina de Transporte Aéreo, las cauciones correspondientes, vigentes de responsabilidad civil por daños a los pasajeros, a terceros en la superficie y por abordaje; en cuantía no inferior a la fijada en los convenios internacionales aplicables.

5.415 Transporte de pasajeros en aeronaves de carga

Si perjuicio de lo previsto en la sección 5.420, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga podrán sin necesidad de permiso especial, efectuar el transporte de hasta dos (2) pasajeros diferentes a la tripulación en aeronaves de Carga, con peso máximo de despegue igual o inferior a veinticinco mil 25.000 kilogramos y cuatro (4) pasajeros diferentes a la tripulación en aeronaves de carga cuyo peso máximo de despegue sea superior a los veinticinco mil 25.000 kilogramos.

Para el transporte de pasajeros en aeronaves de carga se observarán las condiciones previstas en (b) (2) de la siguiente sección.

5.420 Servicios mixtos y combinados de carga y pasajeros

(a) Servicios mixtos

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga que pretendan también transportar pasajeros en aeronaves de configuración exclusiva para pasajeros, deberán adicionar a su permiso de operación esa modalidad, cumpliendo los requisitos del capítulo C o D de este Reglamento.

(b) Servicios combinados

(1) General



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga que pretendan también transportar pasajeros en aeronaves de configuración combi (de carga y pasajeros) podrán hacerlo, sin necesidad de adicionar el transporte de pasajeros a su permiso de operación, siempre que la capacidad de pasajeros en la respectiva o respectivas aeronaves, en peso, no exceda del 50% de su capacidad total. En caso contrario, deberían adicionar el transporte de pasajeros a su permiso de operación, como se indica en el párrafo (a) precedente. A estos servicios les serán aplicable las normas relativas al transporte de pasajeros y/o de carga, según el caso.

La configuración combinada (Combi) será la determinada por el fabricante de la aeronave y estará debidamente certificada.

En las aeronaves propulsadas por motores recíprocos, la cantidad de sillas para pasajeros estará limitada a veinticuatro (24).

- (2) Condiciones especiales para el transporte de pasajeros en servicios combinados con carga.

Para el transporte de pasajeros en aeronaves de carga o en aeronaves de configuración combi, se observarán las siguientes condiciones:

- (i) Las aeronaves, deberán estar provistas de las sillas del tipo hamaca o tándem, aprobadas para el transporte de los pasajeros autorizados, con sus respectivos cinturones de seguridad y provisión de oxígeno conforme sea necesario.
- (ii) La carga transportada estará sujeta de modo que no cause riesgos a los pasajeros.
- (iii) En el compartimiento destinado a los pasajeros habrá una o más salidas de emergencia en cantidad suficiente para facilitar su oportuna evacuación, en caso de ser necesario y al menos un extintor de incendio a su alcance.
- (iv) No se podrá transportar ningún elemento clasificado como mercancía peligrosa, de los contemplados en el RAC 175, mientras se lleven pasajeros diferentes a la tripulación, a menos que se trate de los acompañantes de carga peligrosa, expertos en su manipulación.
- (v) Los pasajeros deberán estar amparados con la caución correspondiente de que trata el Código de Comercio en relación con el transporte de pasajeros.
- (vi) Si la aeronave llevase más de 19 pasajeros, deberá llevar un tripulante de cabina.
- (vii) La aeronave no podrá tener más sillas para pasajeros de las autorizadas.

- (3) Itinerarios

- (i) Las empresas cargueras que presten servicios combinados podrán o no establecer itinerarios para los mismos sobre las rutas previstas para la operación. Si lo hacen deberán notificarlos a través del sistema de información para la gestión de itinerarios, dispuesto por la UAEAC, de acuerdo con sus parámetros. Dichos itinerarios no requieren aprobación.
- (ii) Los vuelos de itinerario podrán ser publicitados y comercializados una vez estén registrados. Los demás vuelos podrán ser anunciados y comercializados en cualquier momento.
- (iii) La UAEAC se reserva el derecho de verificar en cualquier momento la observancia de los itinerarios notificados y el cumplimiento de los mismos.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

CAPITULO F

TRABAJOS AEREOS ESPECIALES

5.500. Generalidades

(a) Concepto

Los trabajos aéreos especiales son actividades aéreas civiles desarrolladas por personas jurídicas, con fines comerciales, distintas al transporte público aéreo, empleando aeronaves y equipos especiales a bordo- que generalmente han sido fabricadas o modificadas y certificadas con ese propósito.

(b) Aplicación

Las disposiciones de este capítulo aplican a:

(1) Toda empresa colombiana que ofrezca o se proponga ofrecer servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos en Colombia o en el exterior.

(2) Toda empresa extranjera que ofrezca o se proponga ofrecer temporalmente y previa autorización especial, servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales en Colombia.

(c) [Reservado]

(d) Los trabajos aéreos especiales comprenden las siguientes modalidades:

- (1) Aviación agrícola (Fumigación aérea)
- (2) Operación de Carga Externa;
- (3) Operación de Dispersión;
- (4) Operación de Tareas Especializadas;

5.505 Cobertura para la prestación del servicio

- (a) Dependiendo de la capacidad técnica de la empresa interesada, los servicios aéreos comerciales de trabajos aéreo especiales, se podrán prestar sin limitación alguna y sin necesidad de autorizaciones especiales o adicionales en todo el territorio nacional, pero podrán estar circunscritos a ciertas regiones o zonas del país, si así lo solicita el explotador interesado.
- (b) Los servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales, también podrán ofrecerse en otros países si las autoridades competentes en los mismos lo autorizan y la capacidad técnica de la empresa se lo permite.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

5.510 Equipo de vuelo

El equipo de vuelo de las empresas que ofrezcan servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales, estará conformado por al menos una (1) aeronave apta para la modalidad receptiva, con certificado de aeronavegabilidad vigente, que haya(n) sido construida(s) o modificada(s) expresamente con ese propósito. Dicha aeronave y los equipos especiales en ella instalados para ejecutar el trabajo, deberán estar certificados por la UAEAC competente.

5.515 Autorización de otras entidades

En aquellos trabajos aéreos especiales que requieren autorizaciones o permisos de entidades diferentes a la UAEAC, el interesado deberá adelantar la gestión y obtener la respectiva autorización, antes de iniciar operaciones y presentar los documentos a que haya lugar.

5.520 Requisitos especiales para ciertas modalidades de trabajos aéreos

Además de los requisitos anteriores, las empresas que ofrezcan las modalidades de trabajos aéreos especiales descritos, deberán cumplir con los siguientes:

(a) Aviación agrícola

- (1) La operación de aviación agrícola consiste en la aplicación o aspersión desde aeronaves en vuelo de sustancias para la protección de cultivos o para el control de plagas, malezas o enfermedades de las plantas o la aplicación de reguladores fisiológicos, ejecutados por empresas autorizadas al efecto por la UAEAC y por las demás autoridades competentes en materia agrícola, sanitaria o ambiental.

(2) Aeronaves

Las empresas de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales de aviación agrícola serán explotadores de al menos una (1) aeronave especialmente construida y/o modificada y certificada para aspersión aérea que sean:

- (i) Aviones o helicópteros recíprocos o turbohélices,
- (ii) Aviones de categoría liviana -ALS
- (iii) Aeronaves remotamente tripuladas a las cuales se le haya permitido ese uso.

(3) Capital mínimo

Poseer un capital pagado mínimo de quinientos (500) salarios mínimos mensuales legales vigentes a la expedición del permiso de operación.

(4) Aeródromos

Las empresas de servicios aéreos especiales en la modalidad de aviación agrícola deberán ser explotadoras o tener disponibilidad de acceso a los aeródromos (pistas) donde tengan su base de operación y bases auxiliares de operación, lo cual acreditarán mediante Resolución expedida por la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil en el



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

primer caso, o mediante copia del contrato en virtud del cual el explotador titular les autoriza el acceso.

(5) Zonas para la prestación del servicio

En concordancia con lo previsto en la sección 5.505, los trabajos aéreos especiales de aviación agrícola, pueden ofrecerse indistintamente en cualquier zona o lugar del territorio nacional, siempre y cuando la respectiva empresa sea explotadora o tenga acceso a uno o más aeródromos desde donde atendería el servicio en la zona o lugar respectivo, conforme a lo previsto en el subpárrafo (3) precedente.

(6) Certificación

Las empresas que ofrezcan servicios aéreos comercial de aviación agrícola deberán certificarse conforme a las normas RAC 119 y 137.

(b) Operación de Carga externa

(1) La Operación de Carga Externa consiste en llevar o remolcar una carga en vuelo fuera de la aeronave e incluye, pero no está limitada a las siguientes:

- (i) Uso de Grúa y rápel, incluidos como parte de una operación de búsqueda y rescate;
- (ii) Uso de eslinga de Carga;
- (iii) Remolque, (incluyendo remolque de pancartas);
- (iv) Empalme o enlace de líneas eléctricas;
- (v) Mantenimiento de Líneas Eléctricas por medio de plataformas externas.

Nota: No se considera el remolque de planeadores como una Operación de Carga Externa.

(2) Aeronaves

Las empresas de servicios aéreos comerciales que ofrezcan trabajos aéreos especiales en la modalidad de Operación de Carga externa serán explotadores en cada una de esta modalidad de al menos una (1) aeronave especialmente construida y/o modificada y certificada para la correspondiente modalidad de trabajo aéreo, que sean:

- (i) Aviones o helicópteros recíprocos o turbohélices,

Nota.- Los aviones solo para remolque de pancarta.

(3) Capital mínimo

Poseer un capital pagado mínimo de quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación.

(4) Aeródromos

Las empresas de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales podrán ser explotadoras de los aeródromos desde donde ejecuten sus operaciones.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(5) [reservado]

(6) Certificación

Las empresas que ofrezcan servicios aéreos comercial de otros trabajos aéreos deberán certificarse conforme a las normas RAC 119 y 138.

(c) Operación de Dispersión

(1) La Operación de Dispersión consiste en dejar caer o liberar cualquier sustancia u objeto desde una aeronave en vuelo e incluye, pero no está limitada a dejar caer o liberar uno o más de lo siguiente:

- (i) Retardadores de Fuego (incluyendo agua);
- (ii) Dispositivos incendiarios;
- (iii) Liberación de alimentos;
- (iv) Liberación de Forraje;
- (v) Equipo de Salvamento;

Nota: No se considera el lanzamiento de paracaidistas como una Operación de Dispersión.

(2) Aeronaves

Las empresas de servicios aéreos comerciales que ofrezcan trabajos aéreos especiales en la modalidad de Operación de Dispersión, serán explotadores en cada una de esta modalidad de al menos una (1) aeronave especialmente construida y/o modificada y certificada para la correspondiente modalidad de trabajo aéreo, que sean:

- (i) Aviones o helicópteros recíprocos o turbohélices,

(3) Capital mínimo

Poseer un capital pagado mínimo de quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación.

(4) Aeródromos

Las empresas de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales podrán ser explotadoras de los aeródromos desde donde ejecuten sus operaciones.

(5) [reservado]

(6) Certificación

Las empresas que ofrezcan servicios aéreos comercial de otros trabajos aéreos deberán certificarse conforme a las normas RAC 119 y 138.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(d) Operación de Tareas Especializadas

(1) La Operación de Tareas Especializadas consiste en llevar a cabo una actividad especializada usando una aeronave e incluye, pero no está limitada a lo siguiente:

- (i) Vigilancia;
- (ii) Estudios Topográficos;
- (iii) Fotografía;
- (iv) Observación (incluyendo detección de fuego, vida marina, inundaciones, flora y fauna);
- (v) Control de Ganado;

(2) Aeronaves

Las empresas de servicios aéreos comerciales que ofrezcan trabajos aéreos especiales en la modalidad de Operación de Tareas Especializadas, serán explotadores en cada una de esta modalidad de al menos una (1) aeronave especialmente construida y/o modificada y certificada para la correspondiente modalidad de trabajo aéreo, que sean:

- (i) Aviones o helicópteros recíprocos o turbohélices,
- (ii) Aviones de categoría liviana - ALS
- (iii) Aeronaves remotamente tripuladas a las cuales se le haya permitido ese uso.

(3) Capital mínimo

Poseer un capital pagado mínimo de quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación.

(4) Aeródromos

Las empresas de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales podrán ser explotadoras de los aeródromos desde donde ejecuten sus operaciones.

(5) [reservado]

(6) Certificación

Las empresas que ofrezcan servicios aéreos comercial de otros trabajos aéreos deberán certificarse conforme a las normas RAC 119 y 138.

5.530 Trabajos aéreos especiales ejecutados por explotadores extranjeros

- (a) Cuando se demuestre que ninguna empresa o aeronave colombiana de trabajos aéreos especiales está en capacidad de efectuar el tipo de trabajo en particular requerido por algún usuario en el país, la UAEAC podrá autorizar que empresas extranjeras ejecuten dicho trabajo durante un período no superior a un (1) año, prorrogable por el mismo término.
- (b) En estos casos la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC publicará la solicitud y se dará un plazo de cinco (5) días hábiles para que las empresas interesadas manifiesten su



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

disponibilidad e interés en el trabajo y demuestren su capacidad. Si no se recibiera respuesta de alguna empresa en el término indicado, se entenderá que no está interesada, o no tiene disponibilidad o capacidad.

- (c) Si hubiera en Colombia empresas y aeronaves que tengan la capacidad y disponibilidad para efectuar el trabajo, no se autorizará su ejecución a empresas o aeronaves extranjeras.
- (d) Para obtener la autorización la empresa extranjera, deberá demostrar que está autorizada y/o certificada para efectuar el tipo de trabajo en cuestión, por parte de la autoridad aeronáutica de su país de origen.
- (e) Durante las operaciones, estas empresas deberán incluir en la tripulación a un piloto colombiano con licencia y certificado médico vigente.
- (f) Cuando la operación de una aeronave extranjera haya de prolongarse por más de un (1) año, dicha aeronave deberá afiliarse a una empresa colombiana de trabajos aéreos especiales, a menos que no hubiese en el país ninguna empresa con la disponibilidad para recibirla.
- (g) Las aeronaves de explotadores extranjeros que se utilicen en Colombia, deberán cumplir los requisitos de antigüedad exigibles a los explotadores colombianos.
- (h) El procedimiento para la ejecución de estos vuelos es el previsto en el Apéndice 1.

CAPÍTULO G

[Reservado]

5.600 a 5.695 [Reservados]

CAPITULO H

REGISTROS Y ESTADISTICAS DE SERVICIOS AEREOS COMERCIALES

5.800 Aplicación

Las disposiciones de este capítulo son aplicables a todos los explotadores nacionales de servicios aéreo comerciales de transporte público y de trabajos aéreos especiales en todas sus modalidades; y a los explotadores extranjeros, que operen servicios internacionales hacia y desde Colombia, cuando así se determine expresamente.

5.805 Registros

Los explotadores 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (b) Abrir y conservar los archivos digitales o 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 UAEAC, 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 UAEAC, si ello se solicita.
- (g) 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. Incorrectas, inexactas o incompletas.
- (h) La UAEAC podrá constatar en cualquier momento y por los medios que considere convenientes, el cumplimiento y exactitud de los datos estadísticos a que hace relación este capítulo.
- (i) Las disposiciones establecidas en esta sección no excluyen de la obligación del envío de otros datos estadísticos ya establecidos, incluyendo la copia mensual del libro de vuelo del avión.
- (j) Los formularios empleados para la presentación de los Informes que se envían a la UAEAC, serán costeados por el respectivo explotador.

5.810 Estadísticas de operación

Las personas dedicadas a actividades de servicios aéreas comerciales deberán preparar y 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 diez (10) primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, de los explotadores nacionales y extranjeros de transporte público regular de pasajeros y de transporte público regular o no regular de carga.

(b) Tráfico por equipo

Estadísticas mensuales de sillas y carga ofrecidas, pasajeros, correo y carga abordó y en tránsito; que contenga la información correspondiente a distancia, tiempo, regularidad y tipo de equipo por vuelo, matrícula y ruta. Este formato debe ser enviado dentro de los 10 primeros



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información por los explotadores nacionales y extranjeros de transporte público regular de pasajeros y de transporte público regular o no regular de carga.

(c) Cumplimiento

Estadísticas mensuales de vuelos programados, cancelados, demorados y cumplidos; indicando, las causas de las cancelaciones y demoras (Comerciales, técnicas, operacionales o incontrollables). Este formato lo deben enviar los explotadores nacionales y extranjeros de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, dentro de los diez (10) primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información.

(d) Transporte no regular -aerotaxis

Estadísticas mensuales de pasajeros, correo y carga abordo; que contenga la información correspondiente a distancia, tiempo, matrícula y tipo de equipo por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los diez (10) primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, los explotadores nacionales de transporte público no regular de pasajeros (aerotaxis) y de carga.

(e) Transporte no regular -Vuelos Chárter

Estadísticas mensuales de pasajeros y carga por ruta y equipo, indicando el tipo de tráfico. Esta información debe ser remitida por los explotadores nacionales a los que se les autorice esta operación, dentro de los diez (10) primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.

(f) Tráfico de vuelos internacionales de carga

Estadísticas mensuales de carga ofrecida, carga abordo y en tránsito; que contenga la información correspondiente a distancia, tiempo, regularidad, matrícula, tipo de aeronave y ruta. Este formato debe ser enviado dentro de los diez (10) primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información por los explotadores nacionales y extranjeros de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de carga que operen rutas internacionales.

(g) Tráfico de Helicópteros

Estadísticas mensuales de pasajeros, correo y carga abordo; que contenga la información correspondiente a distancia, tiempo, matrícula, tipo de equipo y tipo de operación por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los diez (10) primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, los exportadores nacionales que operen con esta categoría de aeronaves.

(h) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

remitida por las empresas de trabajos aéreos especiales en la actividad de aviación agrícola, dentro de los diez (10) primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.

(i) Trabajos Aéreos Especiales (diferentes de aviación agrícola)

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 aviación agrícola, dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.

(j) Trafico de Aeropuertos

(1) Movimiento de Pasajeros

Reportes mensuales de las estadísticas de pasajeros, carga y correo por línea aérea embarcados, desembarcados, en tránsito o conexión, internacional y doméstico, regular y no regular movilizados por lo aeródromos. Este documento deben enviarlo los operadores de aeródromos dentro de los 10 días siguientes a la operación.

(2) Movimiento de Aeronaves

Reporte mensual del movimiento de aeronaves movilizadas por empresa y tipo de equipo. Este documento deben enviarlo los operadores de aeródromos dentro de los 10 días siguientes a la operación.

5.815 Formularios OACI

(a) Formulario A -Tráfico de los Explotadores Aéreos Comerciales

Los explotadores de servicios aéreos comerciales con equipos mayores a doscientos (200) toneladas métricas deben diligenciar y remitir este formulario trimestralmente y en un plazo no mayor a un mes al período reportado.

(b) Formulario A S -Tráfico de los Explotadores Aéreos Comerciales

Los explotadores de servicios aéreos de transporte público con base de operación en Colombia deben remitir este formulario anualmente dentro de los cuatro (4) meses siguientes al período reportado.

(c) Formulario B -Origen y Destino por Vuelo

Los explotadores de servicios aéreos que ofrecen servicios regulares internacionales deben remitir este formulario trimestralmente y en un plazo no mayor a un mes al período reportado.

(d) Formulario C -Tráfico por Etapas



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, que presten servicios internacionales, anualmente y dentro del mes siguiente al período reportado deben enviar este formulario.

(e) Formulario D -Flota y Personal

Este formulario lo deben enviar los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público, anualmente y dentro de los dos meses siguientes al período reportado.

(f) Formulario EF -Datos Financieros

Este formulario lo deben enviar los explotadores aéreos que diligencian el Formulario A, anualmente y dentro de los cuatro meses siguientes al año reportado.

(g) 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.

(h) 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 treinta (30) de abril del año siguiente al cual se está reportando.

5.820 Formularios de Infraestructura aeroportuaria

(a) Infraestructura física de aeródromo público

Los operadores de aeródromos públicos deben enviar información anual sobre la infraestructura aeroportuaria en el mes de enero del año siguiente al año reportado

5.825 Información financiera empresas de servicios aéreos comerciales

Los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros carga y/o correo y de trabajos aéreos especiales en todas sus modalidades; y a los explotadores extranjeros, que operen servicios internacionales hacia y desde Colombia, cuando así se determine expresamente; 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) Estados Financieros

(1) Estados Financieros anuales

Información financiera anual que deben enviar los explotadores de servicios aéreos comerciales, dentro de los cuatro (4) primeros meses del año siguiente al cual corresponde la información.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(b) Estados financieros provisionales

Los explotadores de transporte aéreo regular de pasajeros y carga deben enviar antes del día veinte (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 los costos directos (tripulación, cauciones o 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. Estos formatos deben enviarlos las empresas de servicios aéreos comerciales, dentro de los 20 primeros días calendario del mes siguiente al período al que corresponde la información.

5.830 Información financiera de los aeródromos públicos

Los operadores de aeródromos públicos deben enviar anualmente los estados financieros (Estado de situación financiera, Estado de resultados integral, Estado de cambio de patrimonio, Estado de flujo de efectivo, Notas a los estados financieros e Informe del revisor fiscal) dentro de los cuatro meses siguientes al año reportado.

5.835 Información ambiental

Corsia - Informe anual de emisiones y verificación: Los operadores de aeronaves que en su actividad internacional registren anualmente más de 10.000 toneladas de emisiones de CO2 deben presentar, dentro de los cinco primeros meses siguientes al año evaluado, informe de emisión y verificación.

APÉNDICE 1

TRAMITES RELATIVOS A LOS SERVICIOS AEREOS COMERCIALES

1. GENERALIDADES

(a) Aplicabilidad

El presente apéndice aplica a los procedimientos a seguir en el otorgamiento de permisos de operación para la prestación de servicios aéreos comerciales; la modificación, adición, inclusión o suspensión de rutas; así como, la suspensión y cancelación de permisos de operación.

(b) Interdependencia de trámites

Si durante cualquier trámite, hubiere lugar al cumplimiento de condiciones, requisitos o gestiones de carácter técnico o administrativos, internas o de particulares que resulten



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

interdependientes el uno del otro y hubiese dudas en cuanto a cuál de ellos deba satisfacerse o realizarse primero, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- (1) No hay orden de prelación entre los requisitos a cumplir.
- (2) Durante las etapas de Certificación y otorgamiento, si hubiese dudas en cuanto a un requisito o gestión de carácter técnico y uno de carácter administrativo, el de carácter técnico deberá cumplirse primero.
- (3) Si persistieran las dudas, y teniendo en cuenta que los requisitos o gestiones deberán cumplirse en cualquier orden.

2. EXPLOTADORES NACIONALES

(a) Otorgamiento de permisos de operación

(1) Etapas del trámite

El trámite para el otorgamiento de permisos de operación está integrado por las siguientes etapas:

- (i) Etapa Inicial: comprende el estudio de la solicitud y sus aspectos formales, examen preliminar de las condiciones y viabilidad administrativas y financieras de la empresa propuesta, la intervención del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (en adelante ‘CEPA’), incluyendo el procedimiento de audiencia pública (si aplica) y trámite subsiguiente a la intervención del CEPA. Esta etapa se surte ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC y el CEPA.
- (ii) Etapa de Certificación: corresponde a la verificación de la capacidad técnica de la empresa, la cual se surte íntegramente ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, y comprende sus cinco (5) fases hasta el otorgamiento del certificado de operación.
- (iii) Etapa de Otorgamiento: corresponde a la verificación de las condiciones administrativas y financieras de la empresa, de acuerdo con su categoría modalidad y tipo de servicio al momento de iniciar operaciones, y se extiende hasta el otorgamiento del permiso de operación.

(2) Solicitud

Los permisos de operación para la prestación de servicios aéreos comerciales se solicitarán ante la Oficina de Transporte Aéreo, y se tramitarán conforme a lo previsto en éste apéndice.

Además de las condiciones específicas determinadas para cada modalidad de servicio, las solicitudes que se presenten ante la UAEAC, como proyecto encaminado a la obtención de un permiso de operación para la explotación de servicios aéreos comerciales, deberán contener la siguiente información:

- (i) Nombre y documento de identidad de los solicitantes
- (ii) Categoría, tipo y modalidad de servicio aéreo comercial que se propone prestar.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (iii) Direcciones postal y electrónica y números de teléfonos, fijo y celular donde se recibirán notificaciones y comunicaciones.
 - (iv) Descripción de la conveniencia pública y necesidad del servicio propuesto.
 - (v) Equipo de aeronaves con el que se pretende iniciar el servicio indicando su tipo (marca y modelo) capacidad aproximada, y la manera prevista para adquirirlas (compra, arrendamiento, etc..).
 - (vi) Base de operación desde la cual planea operar y la manera prevista para acceder a las instalaciones requeridas, incluyendo:
 - (A) Aeródromo en que estará ubicada,
 - (B) Descripción general de las instalaciones previstas,
 - (C) Cantidad y tipo(s) de aeronave(s) de la empresa que tendrán como base el lugar solicitado,
 - (D) Rutas previstas (empresas de servicios regulares) indicando con respecto a cada una:
 - Origen/destino
 - Tipo de Aeronave
 - Capacidad en sillas y/o de carga (Kg) a ofrecer
 - Tiempo bloque
 - Frecuencias, horarios e itinerarios propuestos
 - (E) Servicios de mantenimiento, despacho y servicios de escala (propios o contratados) previstos para la empresa en su base de operación y en cada aeródromo donde operará.
 - (vii) Fecha desde la cual estaría en capacidad de iniciar el servicio.
 - (viii) Proyecto (minuta) de constitución de la sociedad conteniendo todos los elementos esenciales correspondientes al tipo de sociedad que se pretenda organizar, donde sea visible, entre otros el objeto social, miembros principales y suplentes de junta directiva representación legal, domicilio principal y capital previstos. Si ya estuviera constituida la sociedad, bastará con manifestarlo así, informando sobre el acto de constitución y la Cámara de Comercio ante la cual fue inscrita, sin necesidad de aportarla, para consultar dicha información internamente.
 - (ix) Recibo del pago por los derechos correspondiente a la etapa inicial del trámite.
- (3) Etapa inicial
- (i) Presentación de la solicitud



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

El interesado en la prestación de servicios aéreos comerciales deberá presentar la solicitud prevista en el subpárrafo (1) precedente, en papel común, o en el formato que se establezca para el efecto, escrita en idioma español (Castellano) dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, radicándola a través de la ventanilla única del Grupo de Atención al Ciudadano o al correo electrónico radicacionenlinea.OTA@aerocivil.gov.co. Dichas solicitudes deberán presentarse como mínimo, treinta (30) días hábiles antes de la fecha fijada para la celebración de la correspondiente audiencia pública, a menos que el Director de la UAEAC lo determine de otro modo.

(ii) Análisis y conceptos de las dependencias a cargo

Una vez la Oficina de Transporte Aéreo reciba la solicitud e información allí contenida, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, solicitará conceptos sobre los aspectos técnicos y operacionales de la solicitud, así:

- (A) A la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil para que se pronuncie en torno a los equipos de vuelo propuestos respecto de:
- Sus especificaciones en relación con la operación proyectada.
 - Las consideraciones técnicas relativas al mantenimiento, y
 - El grado de adecuación de los mismos a la infraestructura aeronáutica y/o aeroportuaria existentes en los lugares donde se propone operar.

- (B) A los explotadores aeroportuarios donde se pretende operar, respecto de la capacidad de los respectivos aeropuertos y la disponibilidad de áreas requeridas en los mismos por la empresa.

Nota.- Respecto de los aeropuertos explotados por la UAEAC, el concepto será emitido por la Secretaría de Sistemas Operacionales de la entidad. Respecto de los explotados por un concesionario, por un ente territorial (departamento, municipio, etc.) o por un explotador diferente, el concepto será emitido por el respectivo concesionario, ente territorial o explotador.

- (C) Los conceptos anteriores deberán emitirse en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la solicitud hecha por parte de la Oficina de Transporte Aéreo. En caso de no recibirse alguno de los pronunciamientos dentro del plazo indicado, se entenderá que la dependencia o explotador aeroportuario correspondiente, no tiene objeción alguna, sobre el proyecto presentado.

- (D) La Oficina de Transporte Aéreo, a través de sus grupos, emitirá los siguientes conceptos:

- Grupo de Asuntos Internacionales y Política Aerocomercial: Cuando se trate de un servicio internacional, el concepto sobre acuerdos, convenios o instrumentos aplicables.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- Grupo de Servicios Aerocomerciales: aspectos formales de la solicitud, verificando que la misma cumpla las disposiciones legales y reglamentarias relativas a la actividad propuesta y los aspectos administrativos y financieros. Incluyendo el concepto emitido por el Grupo de Asuntos Internacionales y Política Aerocomercial respecto de convenios o instrumentos aplicables.
- Grupo de Planeación de Franjas Horarias: viabilidad de los slots requeridos para los aeropuertos coordinado por las empresas de servicios regulares, de acuerdo con la capacidad declarada.

(iii) Devolución en caso de incumplimiento

- (A) Si en el curso de la revisión de la solicitud se encontrasen observaciones u objeciones que ameriten aclaración o corrección, la dependencia respectiva procederá a requerir al interesado por escrito y por una sola vez, para que aclare o corrija lo necesario. En este caso, el plazo previsto para emitir el concepto correspondiente se interrumpirá hasta que el interesado allegue la información pendiente. Si el requerimiento no es atendido satisfactoriamente por el interesado en un término de cinco (5) días hábiles, se entenderá que renuncia a su solicitud y en consecuencia se procederá con el archivo de la misma y a la devolución de cualquier anexo recibido con ella. Lo anterior, sin perjuicio de que pueda presentarse posteriormente una nueva solicitud.
- (B) Cuando el proyecto estudiado, no satisfaga los requerimientos exigidos para la modalidad solicitada, la Oficina de Transporte Aéreo procederá a devolverlo al interesado, indicándole las razones de la devolución. De mantener interés en su solicitud, la empresa solicitante podrá, una vez corregida, volver a presentarla .

(iv) Intervención del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales -CEPA

Surtido el trámite anterior, el proyecto será considerado por el Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, en **audiencia pública**, de conformidad con lo previsto en el Adjunto A de éste apéndice, para analizar la necesidad y conveniencia del servicio propuesto.

(v) Trámite subsiguiente a la intervención del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales.

Dentro de los siguientes tres (3) meses improrrogables, contados a partir de la notificación de la decisión del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales o al agotamiento del recurso de reposición que hubiera sido interpuesto contra ella y resuelto favorablemente, según el caso, el interesado deberá:

- (A) Constituir la sociedad, si no estuviese constituida, e inscribirla ante la Cámara de Comercio con jurisdicción en el lugar de su domicilio.
- (B) Informar con destino a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC:



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- Razón social, nombre comercial, domicilio, número de identificación tributaria (NIT) y dirección de la empresa.
 - Nombre, documento de identidad, domicilio (En Colombia) y dirección del representante legal de la empresa.
 - Acto de constitución de la sociedad y Cámara de Comercio ante la cual fue inscrita.
 - Flujo de caja, balance y estados de resultados proyectados en los períodos en que se estima recuperar la inversión. (Para empresas de transporte público).
- (C) La UAEAC, de manera oficiosa efectuará la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes; 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 fotocopia de los documentos de identificación legibles de cada uno de ellos. Si se constata la existencia de informes en cabeza de alguna de las personas indicadas, el trámite no podrá proseguir y se devolverá al solicitante la documentación por él aportada.
- (D) De no aportarse la totalidad de la información y requisitos mencionados, dentro del plazo previsto, la autorización dada quedará sin valor ni efecto alguno, en consecuencia, no será posible proseguir con el trámite, ni iniciar el proceso de certificación, lo cual será informado a la empresa solicitante mediante comunicación del Grupo de Servicios Aerocomerciales, devolviéndole la documentación aportada, como anexo a dicha comunicación.
- (E) A partir del momento en que se hayan cumplido todos los requisitos anteriores, las gestiones ante la UAEAC, encaminadas a la obtención del permiso de operación para el establecimiento del servicio aerocomercial proyectado, deberán ser adelantadas por el representante legal o el personal designado de la empresa solicitante y deberán informar datos de contacto para intercambiar comunicaciones con las dependencias de la UAEAC.

Nota.1.- Es conveniente que al iniciarse el plazo previsto en el párrafo (a) anterior, la empresa solicitante elabore manuales y demás documentación técnica que subsiguientemente deberá presentar a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil para la obtención de su certificado de operación, ya que por su complejidad, la elaboración de los mismos puede tomar un tiempo prolongado al solicitante, afectando el plazo para la certificación.

Nota 2.- Una vez agotada cada una de las etapas del proceso, se pasará a la siguiente. No obstante, si el término previsto para alguna de ellas venciera sin



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

que el interesado cumpliera la totalidad de sus requisitos, la documentación le será devuelta, sin que haya lugar al reembolso de los derechos pagados con ocasión de la gestión adelantada en dicha etapa.

(vi) Variaciones al proyecto

Una vez aprobado el proyecto y hasta que se haya obtenido el permiso de operación, este podrá sufrir variaciones o modificaciones que deberán ser notificadas ante la Oficina de Transporte a Aérea de la UAEAC justificando sus motivos, las cuales podrán versar sobre:

- (A) Las rutas, en el caso de las empresas de transporte regular,
- (B) El equipo de vuelo, siempre y cuando las nuevas aeronaves propuestas sean de características, peso máximo de despegue y capacidad similar con variación de máximo diez por ciento (+/-10%).
- (C) Base de operación
- (D) La Sociedad constituida o en vías de constitución
- (E) Las variaciones al proyecto durante el trámite podrán darse por una sola vez en cada uno de los aspectos contemplados y en todo caso hasta antes de iniciar la fase III del proceso de certificación.
- (F) Cualquier otra variación o cambio no previsto en los párrafos anteriores, implicaría que el proyecto sea considerado como uno nuevo y en consecuencia la necesidad y conveniencia del servicio propuesto deberían ser evaluadas nuevamente en audiencia pública ante el CEPA.

(4) Certificación

- (i) Cinco (5) días hábiles a partir del cumplimiento de todos los requisitos mencionados, el Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo le enviará una notificación a la Secretaría de Seguridad Operacional y de Aviación Civil para que la sociedad constituida continúe con su proceso de certificación.
- (ii) La empresa interesada contará desde entonces con un término improrrogable de dos (2) años para agotar al menos hasta la fase IV de su proceso de certificación.
- (iii) El proceso de certificación se efectuará de conformidad con lo previsto en el RAC 119, en concordancia con los RAC 121, 135, 137 o 138, según resulte aplicable.
- (iv) Una vez expedido el certificado de operación, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo, para que se continúe con la expedición de la Resolución de Permiso de Operación o con la expedición de un permiso provisional, si habiéndose cerrado la Fase IV de dicho proceso de certificación, la empresa interesada lo solicita.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (v) Si la empresa no lograra al menos culminar la fase IV de certificación dentro del término indicado, se dará por fallido todo el trámite. En este caso, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo, las mencionadas oficinas devolverán al solicitante toda la documentación recibida.

Nota. - Tan pronto culmine la Fase IV del proceso de certificación terminará el conteo del término de dos (2) años previsto. A partir de allí, la empresa podrá obtener su permiso de operación definitivo en cualquier momento; pero si transcurrieran más de seis (6) meses desde la obtención del permiso provisional sin que haya obtenido el permiso definitivo, la empresa solicitante deberá actualizar toda la información y requisitos que se hayan vencido.

(5) Expedición del permiso

- (i) Una vez emitido el certificado de operación por parte de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil o agotada la Fase IV del proceso de certificación, la empresa en creación podrá:
- (A) Optar por un permiso de operación provisional, si tan solo hubiese agotado la fase IV de su proceso de certificación, cumpliendo con las condiciones y/o requisitos necesarios.
 - (B) Optar por su permiso de operación definitivo, si el proceso de certificación hubiese concluido con la expedición del correspondiente certificado de operación y se hubiese cumplido la totalidad de los requisitos propios del permiso de operación.
- (ii) Para la obtención del permiso provisional o definitivo, según el caso, la empresa deberá cumplir con lo siguiente:
- (A) Ante la Oficina de Transporte Aéreo:
- Solicitar y obtener los SLOTS requeridos en aeropuertos coordinados en el país, para el caso de operaciones regulares.
 - Registrar, para las operaciones regulares, sus itinerarios conforme a las frecuencias propuestas, y conforme a los SLOTS asignados en el caso de operaciones en un aeropuerto coordinado, en el sistema de información dispuesto por la UAEAC para ese propósito.
 - Constituir y aportar caución a favor de la UAEAC 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. Las cauciones podrán consistir en garantías reales, bancarias o de compañías de seguros o entidades de crédito legalmente autorizadas para esta clase de operaciones.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- Aportar su Código de Conducta adoptado contra la explotación sexual de niños, niñas y adolescentes, en viajes de turismo, según las exigencias de la Ley 1236 de 2009, el cual deberá contar con un concepto favorable por parte del Grupo de Atención al Usuario, o quien ejerza sus funciones.
- Aportar el texto con las condiciones del contrato de transporte aéreo a utilizar, cuando estas regulen aspectos no contemplados en la Ley o los reglamentos, a efectos de ser aprobadas por la Oficina de Transporte Aéreo, en aplicación de lo previsto en el artículo 1875 del Código de Comercio. Tal aprobación tendrá lugar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la presentación del documento.
- Aportar fotocopia legible del documento de identidad (Cédula de Ciudadanía) de los representantes legales y miembros principales y suplentes de la junta directiva de la empresa.
- Aportar recibo de pago por derechos de expedición del permiso de operación.
- Oficiosamente, la Oficina de Transporte Aéreo, a través del Grupo de Servicios Aerocomerciales, actualizará la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes en los términos que determine la normatividad aplicable, en relación con los representantes legales y miembros de la junta directiva de la empresa; así mismo, verificará el capital mínimo requerido al momento del otorgamiento del permiso de operación. Si dicho capital resulta insuficiente, como consecuencia de un incremento en el valor del salario mínimo legal, así se informará al representante de la empresa, para que lo reajuste.

(B) Ante la Dirección de Estándares de Servicios a la Navegación Aérea y Servicios Aeroportuarios:

Aportar el Plan de Seguridad del Explotador de Aeronaves, conforme al RAC 160. Este plan será aprobado por la mencionada Dirección dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su presentación. Copia de la carta de aprobación será remitida por dicha dependencia a la Oficina de Transporte Aéreo, una vez expedida.

(iii) Permiso de operación provisional

- (A) Podrá expedirse un permiso provisional de operación a la empresa solicitante, por un término de seis (6) meses improrrogables, cuando haya cerrado la Fase IV de su proceso de certificación dentro del término previsto, sin que éste haya concluido en su totalidad, habiendo cumplido todos los requisitos administrativos exigibles en 2(a)(2) de este apéndice, en concordancia con 5.115 (g) (1) (2).
- (B) También podrá concederse un permiso provisional a la empresa solicitante cuando habiéndose agotado la Fase IV del proceso de certificación. Faltare por



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

cumplir un máximo de dos (2) de los requisitos administrativos previstos en 2(a)(2) de este apéndice y 5.130 en concordancia con 5.115 (g) (1).

- (C) Faltaren por activar hasta dos (2) de las aeronaves integrantes de la flota mínima exigible, en el caso de las empresas de servicios regulares o una (1) en cualquiera de las otras modalidades de servicios aéreos.

Nota. - Se entiende por activar una aeronave el hecho de haber registrado la calidad de explotador sobre la misma en el Registro Aeronáutico Nacional y haber obtenido para ella el correspondiente certificado de aeronavegabilidad.

- (D) Una vez obtenido certificado de operación y/o satisfecho el requisito faltante, según el caso, la empresa deberá comunicarlo y acreditarlo ante la Oficina de Transporte Aéreo, para que le expida su permiso de operación con carácter definitivo, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la radicación de la correspondiente comunicación.
- (E) Si al vencimiento del término de seis (6) meses de vigencia del permiso provisional, la empresa no hubiese obtenido su certificado de operación y cumplido el requisito faltante o completado la totalidad de su flota, según el caso; quedará suspendida de toda actividad de vuelo, debiendo desde entonces abstenerse de ejecutarlas, hasta cuando obtenga su permiso definitivo una vez acreditada la totalidad de requisitos.
- (F) En el caso de empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, a partir del quinto (5º) mes del término de provisionalidad, si no hubiesen satisfecho la condición o requisito faltante, deberán abstenerse de expedir nuevos tiquetes y reservas, hasta tanto no obtengan su permiso definitivo, sin perjuicio de que continúen operando, hasta completar los seis (6) meses de provisionalidad. Lo anterior, con el fin de evitar perjuicios a pasajeros que habiendo adquirido tiquetes o reservas no puedan ser transportados como consecuencia de la suspensión de operaciones conforme al literal precedente.
- (G) No obstante, lo anterior, si la empresa en cuestión, quisiera continuar expidiendo tiquetes y reservas, podrá hacerlo si constituye una caución a favor de la UAEAC y 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 obtenido su permiso definitivo. 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:
- Cantidad de sillas de las aeronaves con las cuales iniciará la operación;
 - Porcentaje de ocupación estimado, con base en la cantidad de vuelos y las tarifas promedio, informadas por la empresa durante de los últimos tres meses de operación con permiso provisional, al Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo,
 - Cantidad de vuelos promedio por aeronave, de acuerdo con la información del proyecto;



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- 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.

- (H) En todos los casos deberá también ser evidente, que el requisito faltante se cumplirá en corto tiempo.

- (I) Este permiso será expedido mediante Oficio suscrito por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, conforme a lo previsto en 5.115 (g) (2).

(iv) Permiso de operación definitivo

Dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la fecha en que la empresa solicitante haya cumplido la totalidad de los requisitos técnicos, administrativos y financieros exigibles, habiendo obtenido el correspondiente certificado de operación, se expedirá el permiso de operación con carácter definitivo mediante Resolución, suscrita por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, de conformidad con lo previsto en 5.115 (h).

(b) Modificación a los permisos de operación

(1) Generalidades

- (i) En aplicación de lo previsto en Sección 5.115, párrafos (d) e (i) de este Reglamento, se modificará el permiso de operación de una empresa de servicios aéreos comerciales cuando sufra cambios que afecte o uno más de los siguientes elementos del permiso de operación, los cuales están contenidos en la parte resolutive de la correspondiente resolución:

- (A) La Razón social o el nombre de la empresa.
- (B) La categoría: De transporte público a trabajos aéreos especiales y viceversa.
- (C) Las modalidades de servicio autorizadas: De transporte no regular a transporte regular de pasajeros y viceversa; o de transporte regular o no regular de pasajeros a transporte exclusivo de carga y viceversa.
- (D) La base de operaciones de la empresa.
- (E) El rango de equipo de vuelo con el cual opera la empresa: De aviones hasta 5.700 Kg a aviones de más de 5.700 Kg de peso máximo de despegue, o a helicópteros de cualquier peso y viceversa.

Las variaciones que solo afecten las especificaciones de operación, sin afectar ninguno de los elementos mencionados precedentemente, no implican modificación al permiso de operación. (Ejemplo: cambio de bases auxiliares, cambio o adición de equipo de vuelo dentro de un mismo rango de peso.)

- (ii) Las modificaciones consistentes en el cambio de nombre o razón social se harán mediante el cambio en la resolución de permiso de operación, mediando solicitud de



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

la empresa interesada ante la Oficina de Transporte Aéreo, acreditando tal circunstancia y aportando el correspondiente recibo de pago por derechos de trámite.

- (iii) Las modificaciones relativas a cambio de categoría, modalidad o tipo de servicio, se solicitarán ante la Oficina de Transporte Aéreo y se tramitarán conforme a lo previsto en este apéndice.
- (iv) Las modificaciones relativas cambio de base de operación se solicitarán y tramitarán directamente ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, conforme al procedimiento previsto por dicha secretaría para las modificaciones o cambios en las especificaciones de operación.

(2) Solicitud

Las solicitudes que se presenten ante la UAEAC, para la modificación de permisos de operación deberán contener la siguiente información:

- (i) Nombre o razón social de la empresa solicitante
- (ii) Descripción de la modificación y/o adición solicitada.
- (iii) Direcciones postal y electrónica y números de teléfonos, fijo y celular donde se recibirán notificaciones y comunicaciones, si fueran diferentes del registrado anteriormente por la empresa.
- (iv) Descripción de la conveniencia pública y necesidad del nuevo servicio propuesto, en el caso de modificación o adición en la categoría, modalidad o tipo de servicio.
- (v) Equipo de aeronaves con el que se propone prestar el nuevo servicio.
- (vi) Fecha desde la cual estaría en capacidad de iniciar el nuevo servicio.
- (vii) A la solicitud se anexará, el recibo de pago por los derechos correspondiente al trámite de modificación del permiso de operación.

(3) Etapa inicial

(i) Presentación de la solicitud

- (A) Cuando las modificaciones o adiciones al permiso de operación estén referidas a la categoría, modalidad o tipo de servicio, la empresa interesada deberá presentar la solicitud en papel común, o en el formato que se establezca al efecto, escrita en idioma español (Castellano) dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, radicándola a través de la ventanilla única del Grupo de Atención al Ciudadano o al correo electrónico radicacionenlinea.OTA@aerocivil.gov.co . Dichas solicitudes deberán presentarse como mínimo, treinta (30) días calendario, antes de la fecha fijada para la celebración de la correspondiente audiencia pública, en el caso de modificaciones o adiciones que lo requieran.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

La modificaciones o adiciones a los permisos de operación, respecto de la cuales sea evidente su necesidad y conveniencia pública, no están sujetas al trámite de audiencia pública. El Adjunto A de este apéndice especifica cuáles son esas modificaciones y describe el procedimiento para las audiencias.

- (B) Las modificaciones diferentes de las revistas en el literal (A) precedente, que solo afecten las especificaciones de operación de la empresa serán solicitadas directamente ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y estas no están sujetas al procedimiento de audiencia pública.

(ii) Análisis y conceptos de las dependencias a cargo

Una vez la Oficina de Transporte Aéreo reciba la solicitud e información allí contenida, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, solicitará conceptos, así:

- (A) A los explotadores aeroportuarios donde se pretende operar, respecto de la capacidad de los aeropuertos y la disponibilidad de áreas requeridas en los mismos por la empresa, cuando se trate de cambio de base de operación.

Nota.- Respecto de los aeropuertos explotados por la UAEAC, el concepto será emitido por la Secretaría de Sistemas Operacionales de la entidad. Respecto de los explotados por un concesionario, por un ente territorial (departamento, municipio, etc.) o por un explotador diferente, el concepto será emitido por el respectivo concesionario, ente territorial o explotador.

- (B) Al Grupo de Servicios Aerocomerciales, sobre los aspectos formales de la solicitud.

- (C) Los conceptos anteriores deberán emitirse en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la solicitud hecha por parte de la Oficina de Transporte Aéreo. En caso de no recibirse alguno de los pronunciamientos dentro del plazo indicado, se entenderá que la dependencia o explotador aeroportuario correspondiente, no tiene objeción alguna, sobre el proyecto presentado.

(iii) Devolución en caso de incumplimiento

Si en el curso de la revisión de la solicitud se encontrasen observaciones u objeciones que ameriten aclaración o corrección, la dependencia respectiva procederá a requerir al interesado, por intermedio de la Oficina de Transporte Aéreo, por escrito y por una sola vez, para que aporte 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. Si el requerimiento no es atendido satisfactoriamente por el interesado en un término de cinco (5) días hábiles, se entenderá que renuncia a su solicitud y en consecuencia se procederá con el archivo de la misma y la devolución de cualquier anexo recibido con ella. Lo anterior, sin perjuicio de que pueda presentar nuevamente la solicitud.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Cuando la propuesta de modificación, no satisfaga los requerimientos exigidos para la modificación solicitada, la Oficina de Transporte Aéreo procederá a devolverlo al interesado, indicándole las razones de la devolución. De mantener interés en su solicitud, la empresa solicitante podrá, una vez corregida, volver a presentarla, en la siguiente audiencia pública.

(iv) Intervención del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales

Si la modificación o adición fuera respecto de cambio de categoría, modalidad o tipo de servicio será considerada por el Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales -CEPA, en audiencia pública, de conformidad con lo previsto en el Adjunto A de éste apéndice, para analizar la necesidad y conveniencia del servicio propuesto. Si la decisión del CEPA fuera favorable, el trámite continuará ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil para que se modifique el certificado de operación y/o especificaciones de operación de la empresa solicitante según corresponda. Si no hubiera lugar a intervención del CEPA se continuará directamente con la etapa de modificación de las especificaciones de operación una vez constatados los requisitos de la solicitud.

(4) Modificación de las especificaciones de operación

Una vez evaluado el cumplimiento de requisitos de la solicitud y agotada la intervención del CEPA, si hubiere lugar a ella, la empresa solicitante contará con un término de nueve (9) meses calendario para obtener la modificación a su certificado y/o especificaciones de operación ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil. Dicho término será prorrogable hasta por nueve (9) meses si antes de su vencimiento, la empresa solicitante ha iniciado al menos la Fase III de dicho proceso. De lo contrario, el término no podrá ser prorrogado.

- (i) Si al vencimiento del mencionado término de nueve (9) meses o su prórroga, la empresa no lograra al menos cerrar la fase IV del mencionado proceso de modificación de certificado y/o especificaciones de operación, se dará por fallido todo el trámite. En este caso, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo, tan pronto tenga lugar el vencimiento, para que esta archive la solicitud y devuelva al solicitante toda la documentación que le hubiera sido aportada.
- (ii) Una vez efectuada la modificación al certificado y/o especificaciones de operación, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo, para que se continúe con la expedición de la Resolución modificatoria del permiso de operación o de una autorización provisional, según corresponda.
- (iii) Si la modificación propuesta hubiese sido solicitada directamente ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil por haber dado lugar a la sola modificación de las especificaciones de operación de la empresa y no a su permiso de operación, igualmente dicha Secretaría lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo, para que tome nota de la misma. La empresa en esos casos podrá iniciar la operación modificada, de acuerdo con lo que le haya aprobado dicha Secretaría.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(5) Expedición de la modificación

- (i) Una vez modificadas las especificaciones de operación, ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, conforme a lo solicitado, o agotada la Fase IV del correspondiente proceso, la empresa interesada podrá optar por un permiso para operar provisionalmente conforme a lo solicitado si tan solo hubiese agotado la fase IV de su proceso de certificación, o definitivo si dicho proceso hubiese concluido con la modificación de las especificaciones de operación.
- (ii) Para la obtención del permiso provisional o definitivo, según el caso, la empresa deberá solicitar, ante la Oficina de Transporte Aéreo, solicitar y obtener los SLOTS requeridos en aeropuertos coordinados en el país y registrar, sus itinerarios modificados, si se tratase de modificación o adición de rutas en operaciones regulares.

(6) Permiso provisional para la nueva actividad propuesta

- (i) Podrá expedirse un permiso provisional para ejecutar la nueva actividad propuesta a la empresa solicitante cuando, haya cerrado la Fase IV de su proceso modificación de especificaciones dentro del término previsto, sin que éste haya concluido en su totalidad, habiendo cumplido todos los requisitos administrativos exigibles según 2(a)(2) de este apéndice y 5.130 o faltare por cumplir alguno de ellos en concordancia con lo previsto en 5.115 (g).
- (ii) En todos los casos deberá también ser evidente, que el requisito faltante se cumplirá en corto tiempo.
- (iii) El permiso provisional será expedido por un término improrrogable de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de su expedición.
- (iv) El permiso provisional se expedirá mediante oficio del Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo que contendrá:
 - (A) Nombre de la Empresa
 - (B) La autorización para ejecutar provisionalmente la operación o actividad solicitada.
 - (C) El término o plazo
- (v) Una vez obtenida la modificación de las especificaciones de operación y/o satisfecho el requisito faltante, según el caso, la empresa deberá acreditarlo ante la Oficina de Transporte Aéreo, para que le expida la correspondiente resolución de modificación de su permiso de operación, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes.
 - (A) Si, al vencimiento del término de seis (6) meses de vigencia del permiso provisional, la empresa no hubiese obtenido la modificación de sus especificaciones de operación y/o cumplido el requisito faltante, no podrá continuar ejerciendo la operación o actividad provisionalmente autorizada,



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

hasta cuando obtenga se modifique en forma definitiva, su permiso de operación, una vez acreditada la totalidad de requisitos.

(B) En el caso de nuevas rutas para servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, a partir del quinto (5º) mes del término de provisionalidad, si la empresa no hubiese satisfecho la condición o requisito faltante, deberán abstenerse de expedir nuevos tiquetes y reservas para esa ruta, hasta tanto no obtengan su permiso definitivo.

(C) No obstante, si la empresa en cuestión, quisiera continuar expidiendo tiquetes y reservas, podrá hacerlo si constituye una caución a favor de la UAEAC y 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 obtenido su permiso definitivo. El monto de la caución y los criterios para determinarlo son los previstos en 5. (a) (4) (iv) (f).

(c) Adición a los permisos de operación

(1) Generalidades

(i) Hay adición a los permisos de operación cuando se agregan privilegios o actividades de la misma naturaleza de los que la empresa venía ejerciendo; o dentro de la misma categoría y modalidad de servicio sin pasar a otra, y sin afectar los elementos esenciales del permiso de operación (Ejemplos: *adición de una o más bases auxiliares de operación o de pistas, sin afectar la principal. Adición de equipo de vuelo dentro del mismo rango de peso y/o capacidad.*

(2) Solicitud y trámite

(i) Las adiciones a los permisos de operación se solicitarán y tramitarán directamente ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil conforme al procedimiento previsto por dicha secretaría para las modificaciones o cambios en las especificaciones de operación.

(ii) Una vez autorizada a adición incluyéndola en las especificaciones de operación de la empresa, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo.

(d) Adición y suspensión de rutas (Explotadores de servicios regulares)

(3) Adición de nuevas rutas

(i) Solicitud

Las solicitudes para la adición de nuevas rutas a una empresa de servicios aéreos comerciales, será presentadas ante la Oficina de Transporte Aéreo y contendrán:



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (A) Descripción de la ruta o rutas solicitadas, libertades del aire si aplica, con indicación de los aeropuertos de origen destino y escalas si estuvieran previstas.
- (B) Frecuencias y horarios bajo los cuales se propone operar en la nueva ruta.
- (C) Equipo de aeronaves con el que se pretende prestar el servicio.
- (D) Fecha desde la cual estará en capacidad de iniciar operaciones en la ruta solicitada.
- (E) Recibo de pago por derechos de trámite

(ii) Análisis de la solicitud y conceptos.

Recibida la solicitud, la Oficina de Transporte Aéreo solicitará conceptos a:

- (A) El Grupo de Asuntos Aerocomerciales, en relación con los aspectos formales de la solicitud.
- (B) El Grupo de Asuntos Internacionales y Política Aero comercial, si se tratase de rutas internacionales, en relación con el encuadramiento de las nuevas rutas solicitadas, en el instrumento o acuerdo que fuere aplicable.
- (C) Al Grupo de Planeación de Franjas Horarias: viabilidad de los slots requeridos para los aeropuertos coordinado por las empresas de servicios regulares, de acuerdo con la capacidad declarada.
- (D) A los explotadores aeroportuarios donde se pretende operar, respecto de la capacidad de los respectivos aeropuertos y la disponibilidad de áreas requeridas en los mismos por la empresa.

Nota. - Respecto de los aeropuertos explotados por la UAEAC, el concepto será emitido por la Secretaría de Sistemas Operacionales de la entidad. Respecto de los explotados por un concesionario, por un ente territorial (departamento, municipio, etc.) o por un explotador diferente, el concepto será emitido por el respectivo concesionario, ente territorial o explotador.

- (E) Los conceptos anteriores deberán emitirse en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la solicitud hecha por parte de la Oficina de Transporte Aéreo. En caso de no recibirse alguno de los pronunciamientos dentro del plazo indicado, se entenderá que la dependencia o explotador aeroportuario correspondiente, no tiene objeción alguna, sobre la solicitud presentada.

(iii) Incorporación en las especificaciones de operación

- (A) Simultáneamente con la radicación de la solicitud para la adición de nuevas rutas ante la Oficina de Transporte, o en fecha posterior, la empresa interesada podrá solicitar la inclusión de las mismas a sus especificaciones de operación, ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.
- (B) Una vez incluidas las nuevas rutas en las especificaciones de operación de la empresa, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo. Si la adición implica pasar a un nuevo tipo de servicio, según lo previsto en 5.205 y 5.210, la Oficina de Transporte Aéreo procederá a efectuar la actualización correspondiente en el Permiso de Operación de la empresa, de oficio y sin necesidad de solicitud ni gestión por parte del interesado.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(iv) Registro de itinerarios

- (A) Habiendo obtenido la inclusión de las rutas en sus especificaciones de operación, la empresa deberá registrar los itinerarios correspondientes en el sistema de información dispuesto para ese efecto.
- (B) En caso de tener tales rutas origen o destino en aeropuertos coordinados (Nivel 3) y/o facilitados (Niveles 2 o 1) la empresa previamente habrá obtenido la asignación de los SLOTS correspondientes.

(v) Iniciación de la operación

Para iniciar la operación en las nuevas rutas la empresa deberá:

- (A) Incluir la nueva o nuevas rutas en los itinerarios que publique.
- (B) Registrar ante el Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo las tarifas a ofrecer para las nuevas rutas con sus respectivas condiciones, a más tardar al día siguiente de ser publicadas, de acuerdo con los parámetros del sistema de información de la UAEAC. En el caso de tarifas promocionales, deberá registrarlas un día antes de su publicación en los sistemas de reserva.
- (C) La operación de la nueva ruta deberá iniciar dentro de los seis (6) meses siguientes a su inclusión en las especificaciones de operación.

(vi) Prohibición

Ninguna persona o empresa vinculada a la aviación comercial, podrá 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 que haya cumplido con los requisitos y condiciones señaladas en 5.205 (e) (4).

(4) Suspensión, cancelación o modificación de rutas

Los explotadores de rutas aéreas nacionales, en servicios regulares, no podrán cancelar, suspender, modificar o disminuir, una o varias rutas sin previa autorización de la UAEAC. Para ello, deberá avisar previamente a la Oficina de Transporte Aéreo, respecto de las razones que lo justifique, conforme a lo siguiente:

- (i) Cuando el explotador este prestando un servicio regular en una ruta en la cual sea el único operador, deberá informar con una anticipación mínima de dos (2) meses a la Oficina de Transporte Aéreo, su determinación de suspender o cancelar el servicio, aportando:
 - (A) Información sobre los motivos en que se basa para suspender o cancelar el servicio.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (B) Compromiso manifestando que cumplirá con las obligaciones derivadas de los contratos de transporte pactados antes de la cesación del servicio.
- (C) Con una anticipación mínima de un (1) mes , la empresa deberá publicar en dos (2) periódicos de amplia circulación nacional y en su propia página web, un aviso informando sobre dicha suspensión o cancelación.
- (ii) Cuando el explotador este prestando el servicio regular en una ruta en la cual concurren otros explotadores, deberá avisar con una anticipación mínima de quince (15) días a la Oficina de Transporte Aéreo su determinación de suspender o cancelar el servicio, aportando:
 - (A) Información sobre los motivos en que se basa para suspender o cancelar el servicio.
 - (B) Compromiso manifestando que cumplirá con las obligaciones derivadas de los contratos de transporte pactados antes de la cesación del servicio.
 - (C) Con una anticipación mínima de diez (10) días antes de la fecha prevista para la suspensión o cancelación del servicio, deberá publicar en dos (2) periódicos de amplia circulación, un aviso informando sobre dicha suspensión o cancelación. Dicho aviso también se publicará en la página web con que cuente la empresa.
- (iii) En ambos casos:
 - (A) Tan pronto la empresa informe a la Oficina de Transporte Aéreo, la intención de suspender o cancelar el servicio en una determinada ruta, deberá abstenerse de vender tiquetes y/o efectuar reservas, para viajar en dicha ruta con posterioridad a la fecha prevista para la cesación del servicio.
 - (B) El incumplimiento de lo dispuesto en los numerales (i) y (ii) precedentes, imposibilitará al respectivo operador para efectuar nuevas solicitudes de autorización, dentro del ciento ochenta (180) días siguientes a la fecha en que se presente la suspensión o cancelación del servicio. Sin perjuicio de la aplicación de las sanciones previstas en el RAC 13.
 - (C) La interrupción o cancelación temporal del servicio en una ruta, causada por condiciones meteorológicas adversas o por mal estado de un aeropuerto o por otras circunstancias que configuren fuerza mayor o caso fortuito no imputables al explotador, no se considerarán como una suspensión del servicio, pero el explotador deberá dar aviso a la UAEAC, 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.
- (e) Suspensión de permisos de operación
 - (1) Trámite



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (i) En aplicación del artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la Oficina de Transporte Aéreo comunicará al representante legal de la empresa afectada, por escrito remitido mediante correo certificado a la dirección registrada en el Certificado de existencia y representación legal, la situación de incumplimiento y la iniciación de la correspondiente actuación administrativa encaminada a la eventual suspensión de su permiso de operación, concediéndole un plazo de quince (15) días hábiles para que exprese sus opiniones, ejerza su defensa y/o acredite el cumplimiento del requisito faltante.
- (ii) Si dentro del término anterior, la empresa afectada lograra aclarar la situación o acreditar satisfactoriamente el cumplimiento del requisito faltante, se dispondrá la terminación y archivo de la actuación y así se le comunicará.
- (iii) Si la empresa interesada no lograra aclarar la situación ni demostrar el cumplimiento del requisito faltante, la Oficina de Transporte Aéreo proferirá la correspondiente resolución disponiendo la suspensión total del permiso de operación, o la suspensión parcial referida a algunos de sus privilegios, según el caso.
- (iv) Si fuera necesario practicar pruebas se dará aplicación a lo contenido en el artículo 48 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y se señalará un término no mayor a treinta (30) días para la práctica de las pruebas, vencido el cual se dará traslado a la empresa por diez (10) días para que presente los alegatos respectivos.
- (v) La resolución de suspensión será notificada a la empresa interesada a través de su representante legal o apoderado, en la forma prevista en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Contra dicho acto procederán los recursos de reposición ante el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo y de apelación ante el Director General de la UAEAC.
- (vi) Una vez ejecutoriada la resolución de suspensión, la Oficina de Transporte Aéreo dará aviso a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la Unidad, para que procedan a hacer efectiva la suspensión disponiendo de inmediato el cese de las actividades de vuelo autorizadas según el respectivo permiso.
- (vii) La suspensión del permiso se mantendrá hasta tanto el titular del mismo acredite haber subsanado la situación y/o cumplido el requisito faltante, caso en el cual, la Oficina de Transporte Aéreo la levantará mediante resolución motivada y dará aviso a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y a la Dirección de Servicios a la Navegación 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.
- (viii) Cuando la suspensión obedezca a una sanción por infracción a las normas aeronáuticas, una vez agotado el correspondiente procedimiento administrativo sancionatorio, la resolución que la imponga, ya sea originada en la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil o en la Oficina de Transporte Aéreo,



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

ordenará la medida. Esta se hará efectiva en la forma prevista en el numeral (v) anterior, una vez ejecutoriada dicha providencia.

Nota.- La afectividad de la suspensión de privilegios del permiso de operación a partir de la ejecutoria de la resolución que la imponga según el subpárrafo (7), lo será sin perjuicio de las suspensiones de privilegios que hubieren sido ordenadas y aplicadas previamente como media preventiva, de conformidad con la sección 13.1075 del RAC 13.

- (ix) Cuando la suspensión sea solicitada por la empresa interesada, esta deberá presentar escrito firmado por su representante legal o apoderado, dirigido a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, indicando las razones de la determinación y la fecha aproximada a partir de la cual la empresa estaría en condiciones de reanudar el servicio. La suspensión se autorizará mediante resolución motivada del Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, de la cual se remitirá copia a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil. Para reanudar las operaciones la empresa lo solicitará igualmente por escrito a la Oficina de Transporte Aéreo, acreditando el cumplimiento del requisito o condición que la hubiese inducido a solicitar la suspensión, si hubiere lugar a ello, y cualquiera otro que se hubiese vencido o desactualizado durante el tiempo de inactividad.
- (x) Durante el tiempo de suspensión, la empresa podrá solicitar y gestionar modificaciones o adiciones a su permiso de operación, o alguno de sus privilegios, cumpliendo con la totalidad de requisitos aplicables, de modo que al reanudar operaciones pueda hacerlo con permiso modificado o adicionado o continuar con el proceso de modificación/adición una vez levantada la suspensión si no lo hubiere concluido, en cuyo caso reanudaría operaciones en la forma anterior y posteriormente se haría efectiva la modificación.
- (xi) La suspensión del permiso de operación únicamente afectará las actividades u operaciones de vuelo de la empresa, de modo que esta podrá continuar efectuando el mantenimiento de sus aeronaves a través de su organización de mantenimiento si la tuviera, así como el entrenamiento de su personal a través del centro de instrucción o entrenamiento con que cuente, a menos que la suspensión esté relacionada con dichas organizaciones y de manera expresa se extendiera a ellas.
- (xii) Si transcurriera un año desde el momento en que la empresa efectivamente suspendió operaciones, o el ejercicio de alguno de los privilegios de su permiso de operación, sin que tales operaciones o privilegio hayan sido reanudados, se iniciará el trámite correspondiente a su cancelación.

Nota.- El hecho de que una empresa inicie la modificación de su permiso de operación estando suspendida, conforme a lo previsto en el subpárrafo (ix), no revive el término mencionado en el subpárrafo (x) de modo que si se completa el año sin operar, procederá la cancelación del permiso de operación.

(f) Cancelación de permisos de operación

(1) Trámite



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (i) En aplicación del artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la Oficina de Transporte Aéreo comunicará al representante legal de la empresa afectada, por escrito remitido mediante correo certificado a la dirección registrada en el Certificado de existencia y representación legal, la situación de incumplimiento y la iniciación de la correspondiente actuación administrativa encaminada a la eventual cancelación de su permiso de operación, concediéndole un plazo de quince (15) días hábiles para que exprese sus opiniones, ejerza su defensa y/o acredite el cumplimiento del requisito faltante, si hubiere lugar.
- (ii) Si dentro del término anterior, la empresa afectada lograra aclarar la situación o acreditar satisfactoriamente el cumplimiento del requisito faltante, se dispondrá la terminación y archivo de la actuación y así se le comunicará.
- (iii) Si la empresa interesada no lograra aclarar la situación o demostrar el cumplimiento del requisito faltante, la Oficina de Transporte Aéreo proferirá la correspondiente resolución disponiendo la cancelación definitiva del permiso de operación, o la de alguno de sus privilegios, según el caso.
- (iv) Si fuera necesario practicar pruebas se dará aplicación a lo contenido en el artículo 48 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y se señalará un término no mayor a treinta (30) días para la práctica de las pruebas, vencido el cual se dará traslado a la empresa por diez (10) días para que presente los alegatos respectivos.
- (v) La resolución de cancelación será notificada a la empresa interesada a través de su representante legal o apoderado, en la forma prevista en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Contra dicho acto procederán los recursos de reposición ante el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo y de apelación ante el Director General de la UAEAC.
- (vi) Una vez ejecutoriada la resolución de cancelación, la Oficina de Transporte Aéreo dará aviso a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la Unidad, para que procedan a hacer efectiva la cancelación disponiendo de inmediato el cese de las actividades de vuelo autorizadas según el respectivo permiso.
- (vii) Cuando la cancelación obedezca a una sanción por infracción a las normas aeronáuticas, una vez agotado el correspondiente procedimiento administrativo sancionatorio, la resolución que la imponga ordenará la medida. Esta se hará efectiva en la forma prevista en el subpárrafo (iv) anterior, una vez ejecutoriada dicha providencia.

Nota.- La cancelaciones de permisos de operación como sanción normalmente es impuesta únicamente por la Oficina de Transporte Aéreo. En el evento de originarse una sanción de cancelación como consecuencia de un proceso adelantado en la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, dicha Secretaría debería solicitar a la Oficina de Transporte Aéreo su imposición, por ser ella quien había emitido el permiso de operación.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(viii) Cuando la cancelación sea solicitada por la empresa interesada, esta deberá presentar escrito firmado por su representante legal o apoderado, dirigido a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, indicando las razones de la determinación. La cancelación se dispondrá mediante resolución motivada del Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, de la cual se remitirá copia a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.

3. EXPLOTADORES EXTRANJEROS

(a) Otorgamiento de autorización para explotar servicios aéreos comerciales hacia y desde Colombia

(1) Etapas del trámite

El trámite para el otorgamiento de la autorización a explotadores extranjeros para ofrecer servicios aéreos comerciales hacia y desde Colombia está integrado por las siguientes etapas:

- (i) Etapa Inicial: comprende el estudio de la solicitud y sus aspectos formales, la determinación de la existencia o no de un instrumento multilateral o bilateral que enmarque la operación propuesta y la adecuación de lo solicitado a lo pactado en dicho instrumento si lo hubiera; la intervención del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales -CEPA, incluyendo el procedimiento de Audiencia pública (si aplica). Esta etapa se surte ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC y el CEPA.
- (ii) Etapa de reconocimiento de especificaciones de operación: corresponde a la verificación de la capacidad técnica de la empresa para operar hacia y desde Colombia, la cual se surte íntegramente ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, de conformidad con lo previsto en la norma RAC 129 y comprende sus cinco (5) fases hasta obtener dicho reconocimiento.
- (iii) Etapa de Otorgamiento: corresponde a la expedición de la correspondiente autorización, permitiendo la explotación de servicios aéreos comerciales en rutas internacionales hacia y desde Colombia.

Nota 1.- Cuando exista tratado o convenio sobre servicios aéreos comerciales con el Estado Bandera de la empresa solicitante, la autorización para explotar servicios aéreos internacionales hacia o desde Colombia 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.

Nota 2.- Cuando no exista tratado o convenio con el país de Bandera de la empresa solicitante, la autorización para explotar servicios aéreos internacionales, hacia o desde Colombia, se concederá o no teniendo en cuenta la conveniencia nacional, la seguridad pública, los intereses económicos del transporte aéreo, los tratados o pactos



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Internacionales suscritos por Colombia y con sujeción al principio de reciprocidad para empresas colombianas.

(2) Solicitud

Las solicitudes de empresas extranjeras, para establecer servicios aéreos comerciales de transporte público regular en rutas internacionales hacia y desde puntos en Colombia, exista o no un instrumento multilateral o bilateral aplicable, deberá contener la siguiente información:

- (i) Razón social, nombre comercial y domicilio principal de la empresa.
- (ii) Nombre, apellido y domicilio de representante legal de la empresa en su casa matriz y en Colombia.

Nota. - De conformidad con el artículo 473 del Código de Comercio, cuando una sociedad tuviere por objeto explotar, dirigir o administrar un servicio público o una actividad declarada por el Estado de interés para la seguridad nacional, el representante (en Colombia) y sus suplentes serán ciudadanos colombianos.

- (iii) Rutas previstas (empresas de servicios regulares) indicando con respecto a cada una:

- (A) Origen/destino/escalas
- (B) Derechos de tráfico (libertades del aire) a que aspira.
- (C) Tipo de Aeronave
- (D) Cantidad de sillas a ofrecer
- (E) Capacidad de carga (Kg).
- (F) Frecuencias, horarios itinerarios propuestos

- (iv) Marca y modelo del equipo de vuelo destinado a operar hacia y desde Colombia, indicando si las aeronaves son propias o explotadas mediante contratos de utilización (arrendamiento, leasing, etc..)

- (v) Vinculación con empresas colombianas, si la tuviera

- (vi) Fecha desde la cual estaría en capacidad de iniciar la explotación de la ruta o rutas solicitadas.

- (vii) Existencia o no de un instrumento o convenio bilateral que enmarque la operación propuesta.

- (viii) A la solicitud se deberá anexar:

(A) Certificado de existencia y representación legal la empresa, o documento equivalente, expedido por la persona o autoridad competente de acuerdo con las leyes del Estado de su nacionalidad.

(B) Copia del permiso de operación o certificado de operación de la empresa



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(C) Designación o permiso otorgado por la autoridad competente en Estado de nacionalidad de la empresa, para operar la ruta o rutas solicitadas hacia /desde Colombia.

(D) Recibo de pago de derechos de trámite.

Nota.- Los documentos públicos otorgados en el exterior, que se pretendan hacer valer en Colombia, deben presentarse en idioma castellano o acompañados de su traducción oficial a este idioma, si estuvieran escritos en uno diferente y debidamente apostillados o autenticados, según el caso, ante autoridades colombianas competentes.

(ix) Si la solicitud fuera presentada por una empresa de un Estado respecto del cual no exista un instrumento multilateral o bilateral sobre servicios aéreos vigente para Colombia, esta se someterá al procedimiento previsto en el subpárrafo (1) y trámite de audiencia pública de que trata el subpárrafo (2) precedentes, hecho lo cual se pasará al trámite previsto en el numeral (ii) subsiguiente.

(3) Etapa inicial

(i) Presentación de la solicitud

La empresa extranjera interesada en la prestación de servicios aéreos comerciales en rutas internacionales hacia y desde Colombia deberá presentar la solicitud prevista en el subpárrafo (1) precedente, en papel común, o en el formato que se establezca al efecto, escrita en idioma español (Castellano) dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, radicándola a través de la ventanilla única del Grupo de Atención al Ciudadano o al correo electrónico radicacionenlinea.OTA@aerocivil.gov.co.. Si no existiera un convenio multilateral o bilateral sobre servicios aéreos con el país de la empresa solicitante, que sea vigente para Colombia, dicha solicitud deberá presentarse como mínimo, treinta (30) días hábiles antes de la fecha fijada para la celebración de la correspondiente audiencia pública, a menos que el Director de la UAEAC lo determine de otro modo.

(ii) Análisis y conceptos de las dependencias a cargo

Una vez la Oficina de Transporte Aéreo reciba la solicitud, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, solicitará conceptos sobre los aspectos técnicos y operacionales de la solicitud, así:

(A) A la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil para que se pronuncie en torno a los equipos de vuelo propuestos respecto de:

- Sus especificaciones en relación con la operación proyectada y
- El grado de adecuación de los mismos a la infraestructura aeronáutica y/o aeroportuaria existentes en los lugares donde se propone operar.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (B) A los explotadores aeroportuarios donde se pretende operar, respecto de la capacidad de los respectivos aeropuertos y la disponibilidad de áreas requeridas en los mismos por la empresa.

Nota.- Respecto de los aeropuertos explotados por la UAEAC, el concepto será emitido por la Secretaría de Sistemas Operacionales de la entidad. Respecto de los explotados por un concesionario o por un ente territorial (departamento, municipio, etc.) el concepto será emitido por el respectivo concesionario o ente territorial.

- (C) Una vez recibidos los conceptos de que tratan los literales anteriores, la solicitud será publicada en la página web de la UAEAC por un período de tres (3) días calendario. Los particulares u otras empresas del sector, durante este período y durante los cuatro (4) días subsiguientes podrán expresar por escrito sus opiniones respecto del proyecto.

- (D) La Oficina de Transporte Aéreo a través de sus grupos emitirá los siguientes conceptos:

- Grupo de Servicios Aerocomerciales: aspectos formales de la solicitud, verificando que la misma cumpla las disposiciones legales y reglamentarias relativas a la actividad propuesta y los aspectos administrativos y financieros.
- Grupo de Asuntos Internacionales y Política Aerocomercial: acuerdos, convenios o instrumentos aplicables.
- Grupo de Planeación de Franjas Horarias: viabilidad de los slots requeridos para los aeropuertos coordinados, si hubieran sido previstos en las rutas de la empresa.

Los conceptos anteriores deberán emitirse en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la solicitud hecha por parte de la Oficina de Transporte Aéreo. En caso de no recibirse alguno de los pronunciamientos dentro del plazo indicado, se entenderá que la dependencia o explotador aeroportuario correspondiente, no tiene objeción alguna, sobre el proyecto presentado.

(iii) Devolución en caso de incumplimiento

- (A) Si en el curso de la revisión de la solicitud se encontrasen observaciones u objeciones que ameriten aclaración o corrección, la dependencia respectiva procederá a requerir al interesado, por intermedio de la Oficina de Transporte Aéreo, por escrito y por una sola vez, para que aporte 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. Si el requerimiento no es atendido satisfactoriamente por el interesado en un término de cinco (5) días hábiles, se entenderá que renuncia



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

a su solicitud y en consecuencia se procederá con el archivo de la solicitud y la devolución de cualquier anexo recibido con ella. Lo anterior, sin perjuicio de que posteriormente pueda presentar nuevamente la solicitud.

- (B) Cuando la solicitud estudiada no satisfaga los requerimientos exigidos, la Oficina de Transporte Aéreo procederá a devolverla a la empresa solicitante, indicándole las razones de la devolución. Si la empresa continúa interesada podrá corregirla y volver a presentarla en la siguiente audiencia pública.

(iv) Intervención del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales

- (A) **Cuando no exista ningún instrumento bilateral o multilateral aplicable en materia de servicios aéreos vigente entre Colombia y el Estado de la empresa solicitante:** una vez surtido el trámite previsto en los numerales (i) (ii) y (iii) precedentes, esta se someterá al procedimiento de audiencia pública, ante el Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales -CEPA, de que trata el Adjunto A de este apéndice. Si el pronunciamiento del CEPA fuese favorable, la empresa podrá continuar con el trámite subsiguiente a la intervención del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales previsto en el numeral (v).
- (B) **Cuando exista algún instrumento bilateral o multilateral aplicable en materia de servicios aéreos vigente entre Colombia y el Estado de la empresa solicitante:** esta no se someterá al procedimiento y trámite de audiencia pública de que trata el Adjunto A de éste apéndice. Salvo que la petición exceda lo previsto en el instrumento bilateral o multilateral aplicable. En estos casos, una vez surtido el trámite previsto en el numeral (i) (ii) y (iii) anteriores, la Oficina de Transporte Aéreo informará sobre la solicitud al CEPA, si el Comité no tuviese ninguna objeción, la empresa podrá continuar con el trámite subsiguiente, previsto a continuación. En caso contrario deberá subsanar lo objetado antes de proseguir.

(v) Trámite subsiguiente a la intervención del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales

Una vez notificado el concepto favorable del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, la empresa interesada dentro los sesenta (60) días hábiles siguientes deberá:

- (A) Incorporar una sucursal en Colombia, conforme a la legislación comercial vigente, lo cual deberá informar a la Oficina de Transporte Aéreo, a través del Grupo de Servicios Aerocomerciales para que éste lo consulte en el Registro Único Empresarial y Social (RUES).
- (B) Informar con destino a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC alacto de constitución de la sucursal en Colombia y Cámara de Comercio ante la cual fue inscrita.
- (C) La UAEAC, dentro de los sesenta (60) días de manera oficiosa efectuará la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes; la



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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 fotocopia de los documentos de identificación legibles de cada uno de ellos. Si se constatare la existencia de informes en cabeza de alguna de las personas indicadas, el trámite no podrá proseguir y se devolverá al solicitante la documentación por él aportada.

- (D) De no aportarse la totalidad de la información y requisitos mencionados, dentro del plazo previsto, no será posible proseguir con el trámite, ni iniciar el proceso de reconocimiento de las especificaciones de operación del explotador, lo cual será informado a la empresa solicitante mediante comunicación del Grupo de Servicios Aerocomerciales, devolviéndole la documentación aportada.
- (E) A partir del momento en que se hayan cumplido todos los requisitos anteriores, las gestiones ante la UAEAC, encaminadas a la obtención del permiso de operación para el establecimiento del servicio aerocomercial proyectado, deberán ser adelantadas por el representante legal o el personal designado de la empresa solicitante o su sucursal en Colombia y deberán informar datos de contacto para intercambiar comunicaciones con las dependencias de la UAEAC.

(4) Reconocimiento de especificaciones de operación

- (i) Una vez incorporada la sucursal de la empresa en Colombia y cumplidos todos los requisitos mencionados, ésta podrá continuar con su proceso de reconocimiento de sus especificaciones de operación ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de Aviación Civil, para lo cual el Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo le enviará a dicha Secretaría, una comunicación, vía correo postal o electrónico, indicando tal circunstancia, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que queden satisfechos todos los requisitos indicados.
- (ii) La empresa interesada contará desde entonces con un término improrrogable de dos (2) años para obtener el reconocimiento de sus especificaciones de operación.
- (iii) El proceso de reconocimiento de las especificaciones de operación de la empresa, se efectuará de conformidad con lo previsto en el RAC 129.
- (iv) Si la empresa no lograra obtener el reconocimiento de sus especificaciones de operación dentro del término indicado, se dará por fallido todo el trámite. En este caso, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo, tan pronto tenga lugar el vencimiento, para que esta archive la solicitud y devuelva al solicitante toda la documentación que le hubiera sido aportada. Por su parte, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, le devolverá también solicitante toda la documentación técnica recibida.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(5) Expedición de la autorización para explotar servicios aéreos internacionales

- (i) Una vez emitido el reconocimiento de las especificaciones de operación al explotador extranjero por parte de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, o agotada la Fase IV del proceso de aceptación, dicha Secretaría lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo.

Nota.- Tan pronto culmine la Fase IV del proceso reconocimiento de especificaciones de operación, terminará el conteo del término de dos (2) años previsto. A partir de allí, la empresa extranjera podrá obtener su permiso para explotar servicios aéreos internacionales hacia y desde Colombia en cualquier momento, pero si transcurrieran más de seis (6) meses desde entonces hasta su obtención, dicha empresa solicitante deberá actualizar toda la información y requisitos que se hayan vencido, antes de su otorgamiento.

- (ii) Hecho lo anterior, la empresa interesada podrá optar por la autorización para explotar servicios aéreos internacionales hacia y desde Colombia, en forma provisional si tan solo hubiese agotado la fase IV de su proceso de aceptación de especificaciones de operación, o definitiva si dicho proceso hubiese concluido con la aceptación.

(6) Para la obtención de la autorización provisional o definitiva, para explotar servicios aéreos internacionales según el caso, la empresa deberá cumplir con lo siguiente:

(i) Ante la Oficina de Transporte Aéreo:

- (A) Solicitar y obtener los SLOTS requeridos para la operación regular en aeropuertos coordinados en el país.
- (B) Registrar sus itinerarios conforme a las frecuencias propuestas, y conforme a los SLOTS asignados en el caso de operaciones en un aeropuerto coordinado, en el sistema de información dispuesto por la UAEAC para ese propósito.
- (C) Acreditar la disponibilidad de áreas de trabajo, (hangares, oficinas, mostradores etc., según se requiera) en los aeropuertos donde operará.
- (D) Constituir y aportar caución a favor de la UAEAC 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. Las cauciones podrán consistir en garantías reales, bancarias o de compañías de seguros o entidades de crédito legalmente autorizadas para esta clase de operaciones.
- (E) Aportar su Código de Conducta adoptado contra la explotación sexual de niños, niñas y adolescentes, en viajes de turismo, según las exigencias de la Ley 1236 de 2009, el cual deberá contar con un concepto favorable por parte del Grupo de Atención al Usuario.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (F) Aportar fotocopia legible del documento de identidad de los representantes legales y miembros principales y suplentes de la junta directiva de la empresa. (Cédula de ciudadanía para los representantes en Colombia y de extranjería o pasaporte para los representantes en la casa matriz).
- (G) Oficiosamente, la Oficina de Transporte Aéreo, a través del Grupo de Servicios Aerocomerciales, actualizará la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes de que trata el artículo, en relación con los representantes legales y miembros de la junta directiva de la empresa.
- (H) Aportar el texto con las condiciones del contrato de transporte aéreo a utilizar, cuando estas regulen aspectos no contemplados en los instrumentos internacionales sobre transporte aéreo vigentes para Colombia, a efectos de ser aprobadas por la Oficina de Transporte Aéreo, en aplicación de lo previsto en el artículo 1875 del Código de Comercio. Tal aprobación tendrá lugar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la presentación del documento.
- (ii) Ante la Dirección de Estándares de Servicios a la Navegación Aérea y Servicios Aeroportuarios:
 - (A) Aportar el Plan de Seguridad del Explotador de Aeronaves, conforme al RAC 160. Este plan será aprobado por la mencionada Dirección dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su presentación. Copia de la carta de aprobación será remitida por dicha dependencia a la Oficina de Transporte Aéreo, una vez expedida.
 - (B) Aportar recibo de pago de derechos por expedición del permiso.
- (7) Autorización de operación provisional para explotar servicios aéreos internacionales
 - (i) Podrá expedirse una autorización provisional para prestar servicios aéreos internacionales en rutas hacia y desde Colombia, a la empresa extranjera solicitante cuando, haya cerrado la Fase IV de su proceso de reconocimiento de especificaciones de operación dentro del término previsto, sin que éste haya concluido en su totalidad, habiendo cumplido todos los requisitos administrativos exigibles según 2(a)(2) de este apéndice y 5.130 o faltare por cumplir alguno de ellos en concordancia con 5.115 (g).
 - (ii) En todos los casos deberá ser también evidente, que el requisito faltante se cumplirá en corto tiempo y que con la expedición de la autorización provisional no se verá afectada en manera alguna la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación civil (seguridad aeroportuaria).
 - (iii) La autorización provisional será expedida por un término improrrogable de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de su expedición. No obstante, en los casos en que la operación propuesta estuviera enmarcada en un instrumento multilateral o bilateral en materia de servicios aéreo comerciales, vigente para Colombia, el término de provisionalidad podrá prorrogarse por períodos sucesivos de seis (6) meses, a condición de que la empresa solicitante acredite la existencia de un tratamiento



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

recíproco para empresas colombianas en el país que la designa o que alguna empresa colombiana ya tuviere un permiso definitivo para operar hacia y desde dicho país.

- (iv) La autorización provisional se expedirá mediante oficio suscrito por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo que contendrá:
 - (A) Nombre de la Empresa y número de identificación tributaria de la sucursal en Colombia.
 - (B) La autorización para ejecutar provisionalmente el servicio aéreo solicitado incluyendo los derechos de tráfico o libertades del aire autorizados
 - (C) Cualquier limitación o restricción que sea necesaria con ocasión de no haberse cumplido la totalidad de los requisitos.
 - (D) El término de la provisionalidad indicando su fecha de inicio y de vencimiento
 - (E) La categoría de equipo de vuelo con que se prestará el servicio.
 - (F) Descripción de las rutas autorizadas.
- (v) Una vez obtenido certificado de operación y/o satisfecho el requisito faltante, según el caso, la empresa deberá comunicarlo y acreditarlo ante la Oficina de Transporte Aéreo, para que le expida la autorización para explotar servicios aéreos internacionales, hacia o desde Colombia, con carácter definitivo.
- (vi) Si, al vencimiento del término de seis (6) meses de vigencia de la autorización para explotar servicios aéreos internacionales, hacia o desde Colombia la empresa no hubiese obtenido su reconocimiento de especificaciones de operación y cumplido el requisito faltante, según el caso; quedará suspendida de toda actividad de vuelo, debiendo desde entonces abstenerse de ejecutarlas, hasta cuando obtenga la autorización definitiva para explotar servicios aéreos internacionales, una vez acreditada la totalidad de requisitos; a menos que se trate de una empresa designada en aplicación de un instrumento multilateral o bilateral sobre servicios aéreos y se le hubiese concedido una prórroga.
- (vii) En el caso de empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, de países con los cuales no exista un instrumento multilateral o bilateral en materia de servicios aéreos, a partir del quinto (5º) mes del término de provisionalidad, si no hubiesen satisfecho la condición o requisito faltante, deberán abstenerse de expedir nuevos tickets y reservas, hasta tanto no obtengan la autorización definitiva, sin perjuicio de que continúen operando, hasta completar los seis (6) meses de provisionalidad u obtengan dicha autorización definitiva. Lo anterior, con el fin de evitar perjuicios a pasajeros que habiendo adquirido tickets o reservas no puedan ser transportados como consecuencia de la suspensión de operaciones conforme al literal precedente.
- (viii) No obstante, lo anterior, si la empresa en cuestión, quisiera continuar expidiendo tickets y reservas, podrá hacerlo si constituye una caución a favor de la UAEAC y terceros interesados, que ampare la obligación consistente en el reembolso de los tickets 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 obtenido su permiso definitivo. La Oficina de Transporte Aéreo informará a la empresa interesada en este



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

mecanismo el monto de la caución, para lo cual tendrá en cuenta los siguientes criterios:

- (A) Cantidad de sillas de las aeronaves con las cuales iniciará la operación;
- (B) Porcentaje de ocupación estimado presentado en el estudio de factibilidad;
- (C) Cantidad de vuelos promedio por aeronave, de acuerdo con la información del proyecto;
- (D) 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.

(8) Autorización definitiva para explotar servicios aéreos internacionales

Habiendo obtenido el reconocimiento de sus especificaciones de operación y acreditado la totalidad de los requisitos exigibles, según éste reglamentos, la empresa podrá solicitar la expedición de su permiso definitivo para explotar servicios aéreos internacionales hacia y desde Colombia, lo cual tendrá lugar dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la radicación de la correspondiente comunicación.

(b) Modificación a la Autorización para explotar servicios aéreos internacionales

(1) Generalidades

(i) En aplicación de lo previsto en Sección 5.115 (i), de este Reglamento, se modificará la autorización para explotar servicios aéreos internacionales a una empresa extranjera cuando:

- (A) Haya variaciones en la razón social o el nombre de la empresa.
- (B) El equipo de vuelo de la empresa cambie y ello implique pasar a un rango diferente de aeronaves.

(ii) Las modificaciones consistentes en el solo cambio de nombre o razón social se harán mediante el simple cambio en la autorización para explotar servicios aéreos internacionales, hacia o desde Colombia, mediando solicitud de la empresa interesada ante la Oficina de Transporte Aéreo, acreditando tal circunstancia y aportando el correspondiente recibo de pago por derechos de trámite. Las demás modificaciones se tramitarán como se indica a continuación.

(2) Solicitud

Las solicitudes que se presenten ante la UAEAC, para la modificación de una autorización para explotar servicios aéreos internacionales a explotadores extranjeros deberán contener la siguiente información:

- (i) Nombre o razón social de la empresa solicitante
- (ii) Descripción de la modificación y/o adición solicitada.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (iii) Direcciones postal y electrónica y números de teléfonos, fijo y celular donde se recibirán notificaciones y comunicaciones, si fueran diferentes del registrado anteriormente por la empresa.
- (iv) Equipo de aeronaves con el que se propone prestar el nuevo servicio (si aplica)
- (v) Fecha desde la cual estaría en capacidad de iniciar el servicio modificado.
- (vi) A la solicitud se anexará, el recibo de pago por derechos del trámite de la modificación.

(3) Etapa inicial

(i) Presentación de la solicitud

- (A) La empresa interesada deberá presentar la solicitud en papel común, o en el formato que se establezca al efecto, escrita en idioma español (Castellano) dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, radicándola a través de la ventanilla única del Grupo de Atención al Ciudadano o al correo electrónico radicacionenlinea.OTA@aerocivil.gov.co. Dichas solicitudes deberán presentarse como mínimo, treinta (30) días hábiles antes de la fecha fijada para la celebración de la correspondiente audiencia pública, en el caso de modificaciones o adiciones que lo requieran.

Nota.- La modificaciones o adiciones a las autorizaciones, para explotar servicios aéreos internacionales, hacia o desde Colombia, respecto de la cuales sea evidente su necesidad y conveniencia pública, no están sujetas al trámite de audiencia pública. El Adjunto A de este apéndice especifica cuáles son esas modificaciones y describe el procedimiento para las audiencias.

- (B) Las modificaciones diferentes de las previstas en el literal (A) precedente, que solo afecten el reconocimiento de las especificaciones de operación de la empresa serán solicitadas directamente ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.

(ii) Análisis y conceptos de las dependencias a cargo

Una vez la Oficina de Transporte Aéreo reciba la solicitud, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, solicitará los siguientes conceptos sobre los aspectos técnicos y operacionales:

- (A) A la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil en relación con la adecuación de las aeronaves propuestas respecto de la infraestructura aeronáutica colombiana.
- (B) Al Grupo de Servicios Aerocomerciales, sobre los aspectos formales de la solicitud.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Los conceptos anteriores deberán emitirse en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la solicitud hecha por parte de la Oficina de Transporte Aéreo. En caso de no recibirse dentro del plazo indicado, se entenderá que no hay objeción alguna, sobre el proyecto presentado.

(iii) Devolución en caso de incumplimiento

(A) Si en el curso de la revisión de la solicitud se encontrasen observaciones u objeciones que ameriten aclaración corrección, la Oficina de Transporte Aéreo, procederá a requerir al interesado por escrito y por una sola vez, para que aporte 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. Si el requerimiento no es atendido satisfactoriamente por el interesado en un término de cinco (5) días hábiles, se entenderá que renuncia a su solicitud y en consecuencia se procederá con el archivo de la misma y la devolución de cualquier anexo recibido con ella. Lo anterior, sin perjuicio de que posteriormente pueda presentar nuevamente la solicitud.

(B) Cuando la propuesta de modificación, no satisfaga los requerimientos exigidos para la modificación solicitada, la Oficina de Transporte Aéreo procederá a devolverla al interesado, indicándole las razones de la devolución. Si la empresa continúa interesada podrá corregirla y volverla a presentar en la siguiente audiencia pública.

(iv) Modificación a el Reconocimiento de especificaciones de operación

Si la solicitud de modificación reuniera sus requisitos, el trámite continuará ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil para que se modifique el certificado de reconocimiento de las especificaciones de operación de la empresa solicitante.

(c) Adición a la autorización, para explotar servicios aéreos internacionales

(1) Generalidades

Hay adición a la autorización del permiso para explotación de servicios aéreos internacionales cuando se agregan privilegios o actividades de la misma naturaleza de los que la empresa venía ejerciendo; sin afectar los elementos esenciales de la autorización para explotar servicios aéreos internacionales.

(2) Solicitud y trámite

(i) Las adiciones a la autorización para explotar servicios aéreos internacionales se solicitarán y tramitarán directamente ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil conforme al procedimiento previsto por dicha Secretaría para esos casos.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (ii) Una vez aprobada la adición incluyéndola en las especificaciones de operación de la empresa, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo.

(3) Adición de nuevas rutas

- (i) Solicitud de Adición de nuevas rutas

Las solicitudes para la adición de nuevas rutas a una empresa extranjera de servicios aéreos comerciales, será presentadas ante la Oficina de Transporte Aéreo y contendrán:

- (A) Descripción de la ruta o ruta solicitadas, con indicación de los aeropuertos de origen destino y escalas si estuvieran previstas.
- (B) Frecuencias y horarios bajo los cuales se propone operar en la nueva ruta.
- (C) Equipo de aeronaves con el que se pretende prestar el servicio.
- (D) Fecha desde la cual estará en capacidad de iniciar operaciones en las rutas solicitadas.
- (E) Designación del país bandera donde se incluyan los puntos solicitados, en caso de no estar contenidos en la designación inicial.
- (F) Recibo de pago por derechos de trámite.

- (ii) Análisis de dependencias a cargo

Una vez la Oficina de Transporte Aéreo reciba la solicitud e información allí contenida, emitirá conceptos a través de sus grupos, así:

- (A) Al Grupo de Servicios Aerocomerciales, sobre los aspectos formales de la solicitud.
- (B) Al Grupo de Asuntos Internacionales y Política Aerocomercial, en relación con los instrumentos o acuerdos aplicables, o los lineamientos existentes en materia de política aerocomercial a falta de tales instrumentos.
- (C) Al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, respecto de la viabilidad de los slots requeridos para los aeropuertos coordinados.

- (iii) Paralelamente, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, solicitará conceptos sobre los aspectos técnicos y operacionales de la solicitud, así:



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (A) A la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil en relación con la adecuación de las aeronaves propuestas a la infraestructura aeronáutica disponible en los nuevos aeropuertos a operar, si fuera el caso.
- (B) A los explotadores aeroportuarios de los nuevos aeropuertos donde se pretende operar, en relación con capacidad de los mismos.

Nota.- Respecto de los aeropuertos explotados por la UAEAC, el concepto será emitido por la Secretaría de Sistemas Operacionales de la entidad. Respecto de los explotados por un concesionario, por un ente territorial (departamento, municipio, etc.) o por un explotador diferente, el concepto será emitido por el respectivo concesionario, ente territorial o explotador.

Los conceptos anteriores deberán emitirse en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la solicitud hecha por parte de la Oficina de Transporte Aéreo. En caso de no recibirse dentro del plazo indicado, se entenderá que no hay objeción alguna, sobre el proyecto presentado.

(iv) Devolución en caso de incumplimiento

- (A) Si en el curso de la revisión de la solicitud se encontrasen observaciones u objeciones que ameriten aclaración o corrección, la Oficina de Transporte Aéreo, procederá a requerir al interesado por escrito y por una sola vez, para que aporte 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. Si el requerimiento no es atendido satisfactoriamente por el interesado en un término de cinco (5) días hábiles, se entenderá que renuncia a su solicitud y en consecuencia se procederá con el archivo de la misma y la devolución de cualquier anexo recibido con ella. Lo anterior, sin perjuicio de que pueda presentar nuevamente la solicitud.
- (B) Cuando la propuesta de adición, no satisfaga los requerimientos exigidos para ello, la Oficina de Transporte Aéreo procederá a devolverlo al interesado indicándole las razones de la devolución. Si la empresa continúa interesada podrá corregirla y volver a presentarla en la siguiente audiencia pública

(v) Intervención del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales -CEPA

Surtido el trámite anterior, el proyecto será considerado por el Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, en **audiencia pública**, de conformidad con lo previsto en el Adjunto A de este apéndice, para analizar la necesidad y conveniencia del servicio propuesto en las nuevas rutas.

(vi) Incorporación en las especificaciones de operación

- (A) Simultáneamente con la radicación de la solicitud para la adición de nuevas rutas ante la Oficina de Transporte, o en fecha posterior, la empresa interesada



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

podrá solicitar la inclusión de las mismas a sus especificaciones de operación reconocidas, ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.

- (B) Una vez incluidas las nuevas rutas en las especificaciones de operación de la empresa, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo.

(vii) Registro de itinerarios

- (A) Habiendo obtenido la inclusión de las rutas en sus especificaciones de operación, la empresa deberá registrar los itinerarios correspondientes en el sistema de información dispuesto para ese efecto.
- (B) En caso de tener tales rutas origen o destino en aeropuertos coordinados (Nivel 3) y/o facilitados (Niveles 2 ó 1) la empresa previamente habrá obtenido la asignación de los SLOTS correspondientes.

(viii) Indicación de la operación

Para iniciar la operación en las nuevas rutas la empresa deberá:

- (A) Incluir la nueva o nuevas rutas en los itinerarios que publique.
- (B) Registrar ante el Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo las tarifas a ofrecer para las nuevas rutas con sus respectivas condiciones, a más tardar al día siguiente de ser publicadas, de acuerdo con los parámetros del sistema de información de la UAEAC. En el caso de tarifas promocionales, deberá registrarlas un día antes de su publicación en los sistemas de reserva.
- (C) La operación de la nueva ruta deberá iniciar dentro de los seis (6) meses siguientes a su inclusión en las especificaciones de operación.

(ix) Prohibición

Ninguna persona o empresa vinculada a la aviación comercial, podrá 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 que haya cumplido con los requisitos y condiciones señaladas en 5.205 (e) (4).

(4) Suspensión, cancelación o modificación de rutas

Las aerolíneas explotadoras de rutas aéreas internacionales en servicios regulares hacia y desde Colombia, no podrán cancelar, suspender, modificar o disminuir los servicios sin previa autorización de la UAEAC. Para ello, deben cumplir con lo siguiente:

- (i) Informar con una anticipación mínima de un (1) mes a la Oficina de Transporte Aéreo, su determinación de suspender o cancelar el servicio, cumpliendo con lo siguiente,



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

indicado los motivos de la su determinación. Si es único operador, deberá avisar con al menos tres (3) meses de antelación.

- (ii) Compromiso escrito manifestando que cumplirá con las obligaciones derivadas de los contratos de transporte pactados antes de la cesación del servicio.
 - (iii) Por lo menos veinte (20) días antes de la fecha prevista para la cesación del servicio, la empresa deberá publicar en dos (2) periódicos de amplia circulación nacional, un aviso informando sobre dicha suspensión o cancelación y replicarlo veinte (20) días antes. Dicho aviso también se publicará en la página web de la empresa.
 - (iv) Tan pronto la empresa informe a la Oficina de Transporte Aéreo, la intención de suspender o cancelar el servicio en una determinada ruta, deberá abstenerse de vender tiquetes y/o efectuar reservas, para viajar en dicha ruta con posterioridad a la fecha prevista para la cesación del servicio.
 - (v) Sin perjuicio de la aplicación de las sanciones previstas en el RAC13, el incumplimiento de lo dispuesto en los numerales (i) y (ii) precedentes, imposibilitará al respectivo operador para efectuar nuevas solicitudes de autorización, dentro del ciento ochenta (180) días siguientes a la fecha en que se presente la suspensión o cancelación del servicio.
 - (vi) La interrupción o cancelación temporal del servicio en una ruta, causada por condiciones meteorológicas adversas o por mal estado de un aeropuerto o por otras circunstancias que configuren fuerza mayor o caso fortuito, no imputables al explotador, no se considerarán como una suspensión del servicio, pero el explotador deberá dar aviso a la UAEAC, 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.
 - (vii) Tratándose de suspensión temporal, si esta se prolongare por más de un año, la ruta será cancelada.
- (5) Suspensión la autorización para explotar servicios aéreos internacionales
- (i) Trámite
 - (A) En aplicación del artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la Oficina de Transporte Aéreo comunicará al representante legal de la empresa afectada en Colombia, por escrito remitido mediante correo certificado a la dirección registrada en el Certificado de existencia y representación legal, la situación de incumplimiento y la iniciación de la correspondiente actuación administrativa encaminada a la eventual suspensión de la autorización para explotar servicios aéreos internacionales, hacia o desde Colombia, concediéndole un plazo de quince (15) días hábiles para que exprese sus opiniones y ejerza su defensa y/o acredite el cumplimiento del requisito faltante.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (B) Si dentro del término anterior, la empresa afectada lograra aclarar la situación o acreditar satisfactoriamente el cumplimiento del requisito faltante, se dispondrá la terminación y archivo de la actuación y así se le comunicará.
- (C) Si fuera necesario practicar pruebas se dará aplicación a lo contenido en el artículo 48 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y se señalará un término no mayor a treinta (30) días para la práctica de las pruebas, vencido el cual se dará traslado a la empresa por diez (10) días para que presente los alegatos respectivos.
- (D) Sí, la empresa interesada no lograra aclarar la situación ni demostrar el cumplimiento del requisito faltante, la Oficina de Transporte Aéreo proferirá la correspondiente resolución disponiendo la suspensión total de la autorización para explotar servicios aéreo internacionales hacia y desde Colombia, o la suspensión parcial referida a alguna de sus rutas o sus privilegios, según el caso.
- (E) La resolución de suspensión será notificada a la empresa interesada a través de su representante legal o apoderado, en Colombia, de la manera prevista en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Contra dicho acto procederán los recursos de reposición ante el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo y de apelación ante el Director General de la UAEAC.
- (F) Una vez ejecutoriada la resolución de suspensión, la Oficina de Transporte Aéreo dará aviso a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la Unidad, para que procedan a hacer efectiva la suspensión disponiendo de inmediato el cese de las actividades de vuelo autorizadas según el respectivo permiso.
- (G) La suspensión de la autorización se mantendrá hasta tanto el titular del mismo acredite haber subsanado la situación y/o cumplido el requisito faltante, caso en el cual, la Oficina de Transporte Aéreo la levantará mediante resolución motivada y dará aviso a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y a la Dirección de Servicios a la Navegación 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.
- (H) Cuando la suspensión obedezca a una sanción por infracción a las normas aeronáuticas, una vez agotado el correspondiente procedimiento administrativo sancionatorio, la resolución que la imponga, ya se originada en la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil o en la Oficina de transporte Aéreo, ordenará la medida. Esta se hará efectiva en la forma prevista en el numeral (v) anterior, una vez ejecutoriada dicha providencia.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (I) Cuando la suspensión sea solicitada por la empresa interesada, esta deberá presentar escrito firmado por su representante legal o apoderado en Colombia, dirigido a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, indicando las razones de la determinación y la fecha aproximada a partir de la cual la empresa estaría en condiciones de reanudar el servicio. La suspensión se autorizará mediante resolución motivada del Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, de la cual se remitirá copia a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil. Para reanudar las operaciones la empresa lo solicitará igualmente por escrito a la Oficina de Transporte Aéreo, acreditando el cumplimiento del requisito o condición que la hubiese inducido a solicitar la suspensión, si hubiere lugar a ello, y cualquiera otro que se hubiese vencido o desactualizado durante el tiempo de inactividad.
- (J) Si transcurriera un año desde el momento en que la empresa efectivamente suspendió operaciones, o el ejercicio de alguno de los privilegios de su permiso de operación, sin que tales operaciones o privilegio hayan sido reanudados, se iniciará el trámite correspondiente a su cancelación.

(6) Cancelación de permisos de operación

(i) Trámite

- (A) La Oficina de Transporte Aéreo comunicará al representante legal de la empresa afectada, por escrito remitido mediante correo certificado a la dirección registrada en el Certificado de existencia y representación legal, la situación de incumplimiento y la iniciación de la correspondiente actuación administrativa encaminada a la eventual cancelación de su permiso para explotar servicios aéreos internacionales hacia y desde Colombia, concediéndole un plazo de quince (15) días hábiles para que exprese sus opiniones y ejerza su defensa y/o acredite el cumplimiento del requisito faltante, si hubiere lugar.
- (B) Si dentro del término anterior, la empresa afectada lograra aclarar la situación o acreditar satisfactoriamente el cumplimiento del requisito faltante, se dispondrá la terminación y archivo de la actuación y así se le comunicará.
- (C) Sí, la empresa interesada no lograra aclarar la situación o demostrar el cumplimiento del requisito faltante, la Oficina de Transporte Aéreo proferirá la correspondiente resolución disponiendo la cancelación definitiva del permiso para explotar servicios aéreos comerciales hacia y desde Colombia o la de alguno de sus privilegios, según el caso.
- (D) La resolución de cancelación será notificada a la empresa interesada a través de su representante legal o apoderado, en la forma prevista en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Contra dicho



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

acto procederán los recursos de reposición ante el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo y de apelación ante el Director General de la UAEAC,

- (E) Una vez ejecutoriada la resolución de cancelación, la Oficina de Transporte Aéreo dará aviso a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la Unidad, para que procedan a hacer efectiva la cancelación disponiendo de inmediato el cese de las actividades de vuelo autorizadas según el respectivo permiso.
- (F) Una vez ejecutoriada la resolución de cancelación, la Oficina de Transporte Aéreo dará aviso a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la Unidad, para que procedan a hacer efectiva la cancelación disponiendo de inmediato el cese de las actividades de vuelo autorizadas según el respectivo permiso.
- (G) Cuando la cancelación sea solicitada por la empresa interesada, esta deberá presentar escrito firmado por su representante legal o apoderado, dirigido a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, indicando las razones de la determinación. La cancelación se dispondrá mediante resolución motivada del Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, de la cual se remitirá copia a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.

(d) Registro y modificación de itinerarios (Explotadores Nacionales y Extranjeros)

(1) Aplicabilidad

Estas disposiciones son aplicables a los tramites de registro y modificación de itinerarios para la prestación de servicio aéreo comercial de transporte publico regular por parte de exportadores nacionales y extranjeros.

Nota: Las empresas de carga que ejecuten actividades aerocomerciales de Transporte Público de carga regular deberán dar cumplimiento a lo establecido en la sección 5.405 (c) (d) en cuanto a lo sustantivo se refiere.

(i) Registro de Itinerario Propuesto

El itinerario programado por un explotador servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, se entenderá como el registrado por él en el sistema de información SCORE, o el que en el futuro lo remplace o sustituya dicho sistema, siempre y cuando exista la confirmación del procesamiento del mensaje SSIM, enviada por el Coordinador de Slots, de conformidad con el procedimiento del “Apéndice 2” de este Reglamento. Para el respectivo registro se surtirá el siguiente procedimiento:

- (A) El explotador interesado presentará su propuesta de itinerario teniendo en cuenta la capacidad de los aeropuertos donde desea operar y la disponibilidad de su flota.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (B) En el caso de operaciones hacia o desde un aeropuerto coordinado, el explotador deberá haber reservado y obtenido previamente la asignación provisional de los slots requeridos. Para la reserva de sotos, el explotador debe acudir directamente ante el Grupo de Gestión de Franjas Horarias e cual le asignará provisionalmente los slots reservados si estuvieren disponibles.
- (C) Las propuestas de itinerario serán presentadas mediante comunicación suscrita por el representante legal de la empresa explotadora interesada o su apoderado, dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo -Grupo de Servicios Aerocomerciales, la cual será radicada a través la ventanilla única del Grupo de Atención al Ciudadano de la UAEAC o a través de los medios electrónicos establecidos, para cada una de las dos temporadas anuales, a más tardar el último día hábil de enero de cada año para la temporada de verano -summer- y el último día hábil de agosto de cada año para la temporada de invierno -winter.
- (D) El itinerario objeto de la propuesta deberá contener para cada vuelo:
- Nombre del Explotador
 - Código designador de aerolínea
 - Número de vuelo
 - Aeropuerto de Origen
 - Inacción
 - Indicación
 - Aeropuerto de origen
- (E) Así mismo, la propuesta 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.
- (ii) A la propuesta se adjuntará:
- (A) 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.
- (B) 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.
- (C) 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 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(D) Recibo de pago por derechos de trámite y registro de itinerarios.

(iii) Análisis del Grupo de Asunto Aerocomerciales:

(A) 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 2” 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.

(B) 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.

(C) Si hubiera 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, a ninguna programación de itinerarios incompleta o que no se atenga a los períodos de antelación y vigencia señalados aquí y en consecuencia la devolverá del mismo modo en que hubiera sido recibida.

(iv) Una vez validado el cumplimiento de los requisitos anteriores, la Oficina de Transporte Aéreo emitirá una comunicación confirmando el registro de los itinerarios de la temporada en cuestión.

(2) Modificación de Itinerarios

Los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular 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:

(i) Cambios en la programación de los itinerarios registrados para 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.

(ii) Inclusión de nuevas rutas en el período de ejecución de un itinerario ya aprobado.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (iii) Suspensión y cancelación de rutas en el itinerario aprobado para la temporada en curso.

Para estos casos, la aerolínea deberá previamente cumplir con el procedimiento establecido para suspensión o cancelación de rutas, establecido en 3 (c) (4) del presente Apéndice, 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 2” 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. En el evento de presentarse casos en los cuales los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, 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 FCMU. 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.

(e) Operaciones con Aeronaves en Fletamento

Para ejecutar operaciones con aeronaves de otro explotador en fletamento, la empresa fletadora interesada, deberá:

- (1) Informar a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, al menos con diez (10) días hábiles de antelación a la fecha prevista para la iniciación de las operaciones, mediante comunicación suscrita por su representante legal o apoderado, radicada ante el Grupo Atención al Ciudadano, o vía web, aportando copia del contrato en idioma español (castellano). El plazo aquí indicado se podrá reducir en caso de situaciones imprevistas para la empresa interesada.

La comunicación con la información deberá incluir al menos:

- (i) Nombre y razón social del fletante y del fletador.
 - (ii) Rutas o servicios a los cuales se destinará la aeronave.
- (2) Cuando la aeronave fletada sea de matrícula extranjera -en el caso de servicios regulares- se deberá, además:
 - (i) Aportar análisis de rendimiento



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (ii) Aportar copia de la caución constituida vigente, 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 aplicables y con cobertura en el territorio colombiano.
- (iii) Acreditar requisitos exigidos por Colombia en cuanto a equipamiento ACAS II TAWS y nivel de ruido (Etapa III).
- (iv) Acreditar quien va a realizar el mantenimiento, despacho y atención de la aeronave durante su operación en Colombia.
- (v) Acreditar autorización y/o permiso otorgado por el país bandera para realizar los vuelos.

(f) Ejecución de vuelos Chárter

(1) Aplicabilidad

Estas disposiciones son aplicables a los tramites de ejecución de vuelos esporádicos o Chárter, para explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros y carga nacional o internacional, en desarrollo de lo señalado en 5.320.

- (i) Generalidades
- (ii) Vuelos no regulares nacionales

De conformidad con lo establecido en 5.320 la ejecución de vuelos chárter esporádicos dentro del territorio nacional no requiere autorización especial, siempre y cuando se dé cumplimiento a las condiciones y requisitos allí señalados.

- (iii) Vuelos no regulares internacionales empresas nacionales y extranjeras

Los explotadores nacionales de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros y carga podrán efectuar vuelos esporádicos o chárter en rutas internacionales desde Colombia y hacia puntos en el exterior o viceversa.

- (iv) Vuelos o serie frecuente de vuelos Chárter empresas extranjeras
Cuando un explotador extranjero proyecte hacer una serie frecuente de vuelos chárter, deberá obtener autorización previa de operación, de conformidad con lo señalado en 5.320 (b) (2).

Nota. - No obstante, cuando se trate de vuelos internacionales desde o hacia países donde exista instrumentos internacionales vigentes o existiendo tal convenio este contenga cláusula de restricción de capacidad de dichos vuelos se requerirá autorización previa de la Oficina de Transporte Aéreo.

(2) Solicitud vuelos no regulares – Chárter



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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, 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 los medios electrónicos dispuestos para tal fin, conteniendo la siguiente información:

- (i) Nombre de la empresa y del representante legal y/o responsable en Colombia, dirección postal, dirección electrónica, fax y teléfono.
- (ii) Autorización y/o permiso otorgado por el país de bandera para realizar los referidos vuelos, si se trata de empresa extranjera.
- (iii) Objeto o propósito del vuelo o vuelos, con indicación clara del mismo.
- (iv) Nombre del operador y designador OACI.
- (v) Ruta o rutas, con indicación de origen y destino con sus siglas IATA y OACI, derechos de tráfico a ejercer, cantidad de vuelos, fechas de realización y horas de operación (en hora local colombiana).
- (vi) 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. Indicando si las aeronaves son fletadas o arrendadas. En el caso de empresas colombianas, esta información podrá consultarse en los registros o bases de datos que al efecto disponga la UAEAC.
- (vii) 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) empresa(s) que ejecutará(n) el mantenimiento, despacho y atención de la aeronave durante la operación en Colombia, Empresa de servicios de manejo en tierra o Handling que prestará los servicios en tierra, si se trata de empresa extranjera, a menos que opere la ruta.
- (viii) Recibo de pago por derechos de trámite, en la cuantía prevista en la Resolución de tarifas vigente, que trata sobre las tarifas para las licencias que otorga la UAEAC a personal técnico de aviación civil.
- (ix) Cuando se trate de empresas extranjeras, estas deberán aportar, además:
 - (A) 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.
 - (B) Copia de las cauciones constituidas vigentes, de responsabilidad civil a pasajeros, daños a terceros y abordaje vigentes, que ampare a las aeronaves con las cuales se efectuarán el vuelo, a menos que éstas se encuentren



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

debidamente inscritas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, con ocasión de su operación regular desde y hacia Colombia; en caso de suscribir contrato de seguro, deberá anexar, comprobante de pago de la póliza y sus anexos.

- (C) Copia de las especificaciones de operación en la cual se incluya la aeronave 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.
- (x) Para las empresas colombianas, la información de los certificados de matrícula, cauciones de responsabilidad civil y Especificaciones de Operación, podrá ser consultada localmente en los registros de la UAEAC.

(3) Tramite

- (i) La solicitud de vuelo no regular Chárter, deberá hacerse, 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.
- (ii) Recibida la solicitud, la UAEAC si lo considera pertinente, solicitara 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.
- (iii) Transcurrido el tiempo de la solicitud sin que la empresa reciba respuesta respecto de la solicitud de ejecución del vuelo se entenderá que el vuelo ha sido aceptado.

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 2 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

(g) Serie frecuente de vuelos Chárter empresas extranjeras

- (1) Cuando un explotador extranjero proyecte hacer una serie frecuente de vuelos chárter, deberá obtener permiso previo de operación, de conformidad con lo señalado en 5.320 (b) (2), para lo cual deberá elevar una solicitud en este sentido que contenga:
 - (i) Nombre de la empresa y del representante legal, dirección y domicilio.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (ii) Permiso otorgado por el país de bandera para realizar los referidos vuelos.
 - (iii) Equipo de vuelo reseñando su marca, modelo, número de serie y marcas de nacionalidad y matrícula.
 - (iv) Copia de las cauciones constituidas vigentes, de responsabilidad civil contractual por daños a los pasajeros, equipajes y/o carga y extracontractual por daños a terceros en la superficie y abordaje, en la cuantía exigible según los convenios internacionales aplicables.
 - (v) Nombre de la empresa de servicios de escala que atenderá el vuelo en Colombia, en cuanto aplique.
- (2) Una vez que el explotador extranjero haya sido autorizado para llevar a cabo una serie frecuente de vuelos chárter, comunicará a la UAEAC con anterioridad a cada vuelo, de conformidad con (f) (3) de este Apéndice.
- (h) Solicitud autorización para ejecución de trabajos aéreos especiales por explotadores Extranjeros

(1) Aplicabilidad

Estas disposiciones son aplicables a los tramites de ejecución de trabajos aéreos especiales ejecutados por explotador extranjero, en desarrollo de lo señalado en 5.530.

(2) Viabilidad

Cuando se demuestre que ninguna empresa o aeronave colombiana de trabajos aéreos especiales está en capacidad de efectuar el tipo de trabajo en particular requerido por algún usuario en el país.

(3) Solicitud

La solicitud, deberá ser 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:

- (i) Nombre de la empresa y del representante legal y/o responsable en Colombia, o usuario que requiere el servicio, con dirección postal, dirección electrónica, fax y teléfono.
- (ii) Aportar prueba documental donde conste que se ha contratado la ejecución de dichos trabajos dentro del territorio colombiano.
- (iii) Indicar la base de operación principal de la aeronave y la (s) zona (s) de operación.
- (iv) Indicar el equipo de vuelo con indicación de su propietario y/o explotador, adjuntando los contratos respectivos, modelo, marcas de nacionalidad y matrícula, peso bruto



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

máximo de operación (PBMO) en Kg y capacidad en sillas y/o toneladas, según se trate.

- (v) 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 por la autoridad Aeronáutica respectiva.
- (vi) Aportar el(los) Certificado(s) de Matrícula vigente(s), junto con sus respectivo(s) Certificado(s) de aeronavegabilidad vigente.
- (vii) 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.
- (viii) Aportar los documentos que soporten la vigencia, idoneidad y habilitación del personal que operará y efectuará el mantenimiento de la aeronave.
- (ix) Indicar el piloto colombiano que apoyara la operación ajuntando licencia y certificado médico vigente.
- (x) Cumplir con los requisitos de ingreso de bienes al país ante la autoridad aduanera colombiana.
- (xi) Pagar los respectivos derechos del trámite, cuando sea aplicable.

(4) Tramite

- (i) La solicitud de autorización para ejecución de trabajos aéreos especiales ejecutados por explotador extranjero deberá ser 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.
- (ii) Recibida la solicitud con el lleno de los requisitos señalados en el subpárrafo anterior, la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC publicará la solicitud y se dará un plazo de cinco (5) días hábiles para que las interesadas manifiesten su disponibilidad e interés en el trabajo y demuestren su capacidad.
- (iii) Si transcurrido el término anterior, no se recibe respuesta de alguna empresa colombiana de trabajos aéreos especiales, se entenderá que no están interesados o no tiene disponibilidad o capacidad para ejecutar la labor.
- (iv) Si dentro del término señalado, se recibe respuesta de una que demuestra tener la capacidad técnica y cuenta con la disponibilidad del equipo, no se autorizara la ejecución de los trabajos aéreos especiales con empresas o aeronaves extranjeras.
- (v) Una vez cumplido el plazo, sin que exista interés manifiesto de empresa colombiana de trabajos aéreo especiales para ejecutar la labor, dentro de los tres días siguientes,



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

la Oficina de transporte revisará el cumplimiento de los requisitos acompañados a la solicitud y procederá con la expedición de la autorización correspondiente.

ADJUNTO A

TRAMITE DE AUDIENCIA PÚBLICA ANTE EL COMITÉ EVALUADOR DE PROYECTOS AEROCOMERCIALES

1. Asuntos sometidos al trámite de audiencia

- (a) En aplicación del artículo 1861 del Código de Comercio, está sometidos al procedimiento de audiencia el otorgamiento de permisos de operación para prestar servicios aéreos comerciales; así como, la modificación o adición de los mismos, lo cual incluye:
- (1) El otorgamiento de permisos de operación a empresas colombianas de servicio aéreos comerciales, en todas sus categorías o modalidades.
 - (2) El otorgamiento de autorización a explotadores extranjeros para ofrecer servicios aéreos comerciales en rutas internacionales hacia o desde puntos en la República Colombia, cuando estos procedan de países con los cuales no exista un instrumento multilateral o bilateral sobre servicios aéreos, que sea vigente para Colombia, o cuando existiendo tal instrumento, este contenga limitaciones en cuanto a capacidad o número de frecuencias para las partes, o dichos explotadores soliciten rutas no incluidas en el mismo, o cuando existiendo un instrumento multilateral o bilateral sobre servicios aéreos, que sea vigente para Colombia, la petición del explotador extranjero exceda lo previsto en este instrumento.
 - (3) Las modificaciones y/o adiciones a los permisos de operación otorgados por la UAEAC, que impliquen pasar a una modalidad de servicio diferente a la autorizada, según se define en 2. (b) (1) (i) (A) del Apéndice 1, a menos que a juicio del presidente del CEPA, la variación sea de muy bajo impacto y/o la necesidad o conveniencia del servicio sean evidentes.
 - (4) Las modificaciones y/o adiciones en el simple tipo de servicio, cuando por su magnitud o impacto, a juicio del presidente del CEPA, sea necesario el análisis de necesidad y conveniencia del nuevo servicio propuesto.

2. Asuntos no sometidos al trámite de audiencia pública.

No están sujetos al trámite de audiencia pública el otorgamiento de la autorización a explotadores extranjeros para explotar rutas internacionales, desde y hacia Colombia; y las modificaciones o adiciones a los mismos; así como, el otorgamiento de los permisos de operación otorgados a las empresas colombianas de servicios aéreos comerciales, cuando el análisis de su necesidad y conveniencia sea innecesario por resultar evidente, o por obedecer a una disposición supranacional obligatoria para Colombia, y/o por representar un muy bajo o ningún impacto en el sector, lo cual incluye:



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (a) El otorgamiento de autorizaciones a explotadores extranjeros, para ofrecer servicios aéreos comerciales en rutas internacionales hacia o desde puntos en la República Colombia que, contando con permiso de operación otorgado por un Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI, hayan sido designados por dicho Estado para operarlos en cumplimiento de un acuerdo multilateral o bilateral sobre servicios aéreos, que sea obligatorio para Colombia, siempre que dicho acuerdo no contemple limitaciones en cuanto a capacidad y frecuencias para las partes y a condición que dichas empresas acrediten ofrecimiento de reciprocidad para las empresas colombianas, por parte del Estado que las designa. Si no se acreditase tal reciprocidad, la solicitud se someterá al procedimiento de audiencia, a menos que en el convenio o instrumento aplicable, expresamente se omita ese trámite.
- (b) Las modificaciones y/o adiciones en los privilegios de una autorización de operación previamente otorgado por la UAEAC, según el caso, que no impliquen un nuevo servicio propuesto; es decir que no impliquen una nueva categoría o modalidad de servicio, según se define en 5.115 (i) en concordancia con (b) (1) del Apéndice 1.
- (c) Las modificaciones o adiciones en el tipo de servicio, de transporte público, cuando se pase al inmediatamente siguiente; es decir, de aerotaxi a regional, de regional a secundario, o de secundario a troncal, así como las adiciones de rutas transfronterizas o internacionales, siempre que, en todos los casos, la empresa solicitante lleve al menos un año de experiencia en el tipo de servicio anterior.
- (d) Las modificaciones o adiciones de cualquier tipo de trabajos aéreo especial.
- (e) Tampoco estarán sometidas al trámite de audiencia pública las variaciones a las especificaciones de operación de una empresa que no impliquen modificación del permiso de operación como se indica en la sección 1 de este adjunto, lo cual incluye:
 - (1) El cambio de base de operación.
 - (2) El cambio o adición de equipo de vuelo.
 - (3) El cambio o adición de rutas.
- (f) No obstante, a consideración del Director de la UAEAC, en su condición de presidente del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales -CEPA, se podrán someter al procedimiento de audiencia pública las solicitudes de nuevas rutas tanto nacionales como internacionales y/o el incremento de frecuencias en las rutas internacionales.

3. Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales - CEPA

Las audiencias públicas para analizar la necesidad y conveniencia del servicio puesto se surtirán ante Comité Evaluar de Proyectos Aerocomerciales – (CEPA) que estará integrado por:

- El Director General de la UAEAC (o un delegado suyo) quien lo presidirá
- El Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil
- El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo quien actuará como secretario.

A las sesiones podrán asistir en calidad de observadores con derecho a voz, previa invitación del Secretario del Comité, personas diferentes de sus integrantes, tales como representantes de Migración Colombia, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, Policía Aeroportuaria,



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, explotadores aeroportuarios y demás entidades u organizaciones relacionadas con el sector aéreo o aeroportuario.

La decisión final del Comité se comunicará a los mismos.

4. Generalidades de las audiencias

- (a) Las audiencias ordinarias se realizarán la última semana de los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre de cada año, ajustándose al calendario de actividades de SLOTS.
- (b) Para los casos en que se deba celebrar una audiencia pública extraordinaria, la misma podrá llevarse a cabo, de forma virtual.
- (c) Una vez recibidos los conceptos de que trata el párrafo (a)(2) precedente la Secretaría del Comité fijará un edicto en la cartelera que para el efecto dispone la Oficina de Transporte Aéreo por el término de cinco (5) días y en la página Web de la Entidad, hasta el día anterior a la celebración de la Audiencia Pública, el cual contendrá la fecha y lugar en la cual se celebrará la audiencia pública, y respecto de cada solicitud: Nombre del solicitante o solicitantes, categoría modalidad y tipo de servicio según aplique, rutas, frecuencias y derechos de tráfico en el caso de los servicios aéreos comerciales de transporte público, base de operación y equipo de vuelo con el que se propone prestar el servicio.
- (d) El edicto deberá ser publicado también por el interesado en su página Web y de no poseer dicha página, será necesario publicarlo durante tres (3) días consecutivos, en un diario de amplia circulación nacional. Surtida la publicación, el interesado aportará la prueba de la misma en la página Web y/o un ejemplar del periódico en el que conste tal publicación, enviándolo al secretario del CEPA; 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, corresponderá ordenar nueva publicación en la que se deberán cumplir iguales requisitos.
- (e) La audiencia se celebrará en la fecha y hora convocadas. No obstante, si el Comité no pudiera reunirse ante dos convocatorias seguidas, en un plazo no menor de siete (7) días calendario, el Director General de la UAEAC decidirá sobre aquellas solicitudes que a su juicio lo requieran y rendirá informe al Comité en la primera reunión que se celebre inmediatamente después.
- (f) Cualquier persona, con mínimo veinticuatro (24) horas de antelación a la iniciación de la audiencia, podrá solicitar por escrito intervenir en la misma, indicando sus datos (nombre, cargo, empresa o entidad a la cual representa), así como el nombre del proyecto sobre el cual desea pronunciarse.
- (g) En las audiencias sólo podrán intervenir los integrantes del CEPA, los proponentes o solicitantes de los asuntos a considerar y las personas que hayan formulado solicitud dentro del término a que se refiere el ordinal anterior, cuya intervención deberá ceñirse a los temas propios de dicha audiencia. Lo anterior, sin perjuicio de las autorizaciones especiales otorgadas que pudiera conceder el presidente del Comité a otras personas.

5. Procedimiento de la Audiencia:



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (a) Apertura de la audiencia, a cargo del Presidente del Comité.
- (b) Lectura del Orden del día, a cargo del Secretario.
- (c) Informe respecto de cada una de las solicitudes recibidas, a cargo del Secretario.
- (d) El presidente concederá el uso de la palabra, según el orden establecido, a los proponentes y/o sus respectivos apoderados y a las personas inscritas para intervenir, según los párrafos (vi) y (vii) de esta sección.
- (e) En el curso de las exposiciones, los miembros del Comité podrán formular las preguntas que estimen convenientes.
- (f) El Comité podrá solicitar la información adicional que considere necesaria a cualquier funcionario o funcionarios de la UAEAC, en orden a una mejor ilustración lo que incluso puede generar un aplazamiento del proyecto y 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.
- (g) El Presidente del Comité, cuando considere que existe suficiente ilustración respecto del tema tratado, o cuando las partes expresen no tener más que exponer, podrá decidir pasar al tema siguiente o levantar la sesión y dar por terminada la audiencia.

6. Deliberación del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales y decisión

- (a) Concluida la audiencia, el Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales deliberará en sesión privada dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la celebración de la misma, sobre las solicitudes sometidas a su consideración y emitirá las recomendaciones a que hubiere lugar.
- (b) Una vez recibidas las recomendaciones, el Presidente del Comité, decidirá sobre las solicitudes presentadas, acogiendo o apartándose de las mismas. La decisión podrá consistir en:
 - (1) Concepto favorable total o parcial a la viabilidad del proyecto
 - (2) Concepto desfavorable a la viabilidad del proyecto.
- (c) El Secretario del Comité, elaborará el acta de la sesión privada. La decisión se notificará al solicitante o su apoderado, de conformidad con lo previsto en los artículos 67 y 68 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contenciosos Administrativo relativo a las citaciones para notificación personal y notificación por aviso.
- (d) Cuando el concepto sea desfavorable respecto de una solicitud en particular, con la notificación anterior se remitirá la parte del Acta pertinente a la solicitud correspondiente. Contra dicha decisión procederá el recurso gubernativo de reposición en los términos de Ley.
- (e) Si se confirmara la negativa, con la decisión del recurso, o una vez agotado el término legal sin que éste hubiera sido interpuesto, se archivará la solicitud y los anexos que tuviera le serán devueltos al interesado dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, lo cual no impide que éste vuelva a presentar una nueva solicitud en una próxima oportunidad.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (f) Cuando el Comité se pronuncie conceptuando favorablemente o se haya agotado favorablemente el recurso de reposición interpuesto, los interesados podrán adelantar el trámite subsiguiente.

APÉNDICE 2

ASIGNACIÓN DE SLOTS PARA LAS OPERACIONES AÉREAS EN AEROPUERTOS NIVEL 3 Y FACILITACIÓN DE HORARIOS EN AEROPUERTOS NIVELES 2

1. Disposiciones generales

(a) Aplicabilidad

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)

(b) 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.

(c) 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.

(d) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

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.

Nota: Para efectos de reconocimiento de los aeropuertos oficialmente declarados Nivel 3 o Nivel 2, serán aquellos que estén reconocidos como tales, por la IATA , la cual podrá ser consultada en la página web de esta organización.

(e) Actores involucrados

Los actores involucrados en relación con la gestión y uso de Slots son:

- (1) La autoridad aeronáutica y demás entes gubernamentales responsables de actividades inherentes al aeropuerto.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) El explotador aeroportuario que administra y gestiona las instalaciones y servicios del respectivo aeropuerto.
- (5) Las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.
- (6) Las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (f) 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:

- (1) **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.
- (2) **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.
- (3) **Lealtad:** Al momento de solicitar Slot para sus operaciones, las empresas de servicios 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.
- (4) **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

- (a) Aeropuertos de Nivel 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:
 - (i) 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.
 - (ii) Cuando atiendan sus propios vuelos, alcanzar los acuerdos necesarios con los explotadores aeroportuarios para gestionar eficazmente las operaciones previstas.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(iii) 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) **Obligaciones de los explotadores aeroportuarios.** El explotador aeroportuario de un aeropuerto de Nivel 1 deberá:

(i) Supervisar la demanda de la infraestructura aeroportuaria 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.

(ii) 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 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.

(iii) 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.

(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 atiendan sus propios vuelos:

(i) 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.

(b) Aeropuertos de Nivel 2

(4) **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:

(i) 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).

(ii) Cuando atiendan sus propios vuelos, alcanzar, los acuerdos necesarios con los explotadores aeroportuarios, para gestionar eficazmente las operaciones previstas.

(iii) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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 y www.iata.org/wsg.

- (5) Obligaciones de los explotadores aeroportuarios. El explotador aeroportuario deberá:
- (i) Prestar apoyo al facilitador a la hora de conseguir la plena cooperación de las aerolíneas en los aeropuertos de Nivel 2.
 - (ii) Proporcionar la infraestructura necesaria para gestionar las operaciones previstas de los explotadores de aeronaves en el marco de los niveles de servicio acordados.
 - (iii) 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 próximo.
 - (iv) 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.
 - (v) 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.
 - (vi) 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.
- (6) **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:
- (i) Garantizar la viabilidad de los planes enviados por las aerolíneas de modo que no se superen los parámetros de planificación del aeropuerto.
 - (ii) Poner a disposición de los demás actores involucrados, información detallada sobre los parámetros de facilitación y la utilización de la capacidad declarada.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(iii) 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.

(7) **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:

(i) 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.

(c) Aeropuertos de Nivel 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:

(i) Contar previamente con un Slot asignado por parte del Coordinador de Slots. Para participar de forma efectiva en el procedimiento de coordinación deberán disponer de los recursos, la experiencia y los sistemas adecuados.

(ii) 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.

(iii) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Código escrito: SK, 2119, SK, 2672, 27-10-2013, 29-03-2014,1234567,1,0

- (iv) 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) Obligaciones de los explotadores aeroportuarios. El explotador aeroportuario deberá:

- (i) Velar por que se acuerden unos parámetros de coordinación adecuados con las partes interesadas y que dichos parámetros se actualicen para cada temporada o en el evento que se presentasen situaciones imprevistas.
- (ii) 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.
- (iii) 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.
- (iv) 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.
- (v) 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.
- (vi) 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.
- (vii) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(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:

- (i) Recopilar datos sobre las operaciones previstas de todas las aerolíneas que operen o tengan la intención de operar en el aeropuerto.
- (ii) Publicar en la página 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.
- (iii) 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,
- (iv) 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.
- (v) 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.
- (vi) 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.
- (vii) 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.
- (viii) 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.
- (ix) Supervisar las cancelaciones realizadas con posterioridad a la fecha de referencia de históricos, con el fin de aplicar la norma "Úselo o piérdalo".



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (x) 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".
 - (xi) 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.
 - (xii) 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.
 - (xiii) Solucionar los problemas derivados de requisitos contradictorios, de forma que se evite la necesidad de intervención externa.
 - (xiv) 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.
 - (xv) Las demás que le asigne en Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, en relación con la gestión de Slots.
- (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:
- (i) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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 porcentaje, de distribución de capacidad, podrá ser ajustada conforme al análisis de la capacidad y demanda para cada temporada.

(a) Objetivos

Son objetivos del análisis de capacidad y demanda:

(1) *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.*

(2) *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.

(b) Capacidad

(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:

(i) Capacidad de infraestructura aeroportuaria.

(A) Explotador aeroportuario



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- *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.

- *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.*
- *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.*
- *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.*

(ii) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

(2) Capacidad de pista y espacio aéreo.

- (i) 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 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.
- (ii) 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.
- (iii) 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.

(c) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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 y www.iata.org/wsq, 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:

(a) Pista

- (1) Límites de capacidad en pista (arribos y despegues).
- (2) Cambios de limitación en pista respecto a la temporada anterior.
- (3) Programación de restricciones para pista por obras de mantenimiento (arribos y despegues).
- (4) Programación de restricciones medioambientales para pista.
- (5) Programación de restricciones para calles de rodaje por obras de mantenimiento.
- (6) Tiempos promedio de rodaje taxi-in y taxi-out.

(b) Espacio aéreo

- (1) Límites de capacidad en espacio aéreo en FIR.
- (2) Límites de capacidad en espacio aéreo en TMA.
- (3) Límites de capacidad en espacio aéreo en ATZ.

(c) Terminal

- (1) Límites de capacidad en terminales con respecto a posiciones de parqueo (llegadas y salidas de contacto o remotas).
- (2) Cambios de limitaciones en terminales respecto a la temporada anterior.
- (3) Programación de restricciones para terminales con respecto a posiciones de parqueo (llegadas y salidas).
- (4) Programación de restricciones para check-in.
- (5) Programación de restricciones para el sistema de cintas de equipajes.
- (6) Programación de restricciones para mostradores (stand o CUTE).
- (7) Programación de restricciones para puentes de embarque.
- (8) Programación de restricciones para salas de abordaje.
- (9) Factor de ocupación por terminal.
- (10) Límites de capacidad con respecto a las instalaciones asignadas a las entidades que prestan servicios de migración, aduanas y demás controles en los aeropuertos.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

6. Principios, prioridades y criterios en la asignación de Slots (Nivel 3)

(a) Principios claves de la asignación de Slots

Los principios clave de la asignación de Slots en un aeropuerto de Nivel 3 son:

- (1) Los Slots solamente serán asignados para fines de planificación por un coordinador debidamente designado.
- (2) Los Slots únicamente se asignarán a aerolíneas y demás explotadores de aeronaves que pretendan realizar operaciones en dicho aeropuerto.
- (3) 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, asignada al sistema de coordinación de Slot (SCORE); las solicitudes específicas de Slot mediante mensajería SSIM.
- (4) 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 especiales.
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) Una aerolínea, podrá seguir utilizando una serie de Slots basándose en su condición de histórico.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) 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.
- (11) Los coordinadores deberán actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- (12) La asignación de Slots será independiente de la asignación de derechos de tráfico derivados de acuerdos bilaterales de servicios aéreos comerciales.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (13) Las aerolíneas y los coordinadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en los aeropuertos de Nivel 3.
- (14) 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.
- (15) 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).

(b) Prioridades generales para la asignación de Slots

Los coordinadores deberán asignar la capacidad declarada basándose en el siguiente orden de prioridad general:

- (1) Operaciones de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que por su naturaleza operan ajustados a un itinerario. (Serie de servicios regulares).
- (2) Operaciones de servicios comerciales de transporte público regular de carga que operan que por su naturaleza ajustados a un itinerario (Serie de servicios regulares).
- (3) Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros (Servicios ad hoc).
- (4) Operaciones de vuelos chárter efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros (Servicios ad hoc)
- (5) Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga (Servicios ad hoc)
- (6) Operaciones de vuelos chárter efectuadas por empresas de servicios aéreos de carga (Otras operaciones).
- (7) Otras operaciones.
- (8) 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:



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINTRANSPORTE

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

SERVICE TYPES / TIPOS DE SERVICIO			
Service Type Code/ Código Tipo Servicio	Application/ Aplicación	Type of Operation/ Tipo de Operación	Description/ Descripción
J	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Normal Service / Servicio Normal
S	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Shuttle Mode / Modo Traslado
U	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Service operated by Surface Vehicle/ Servicio Operado por Vehículo en Tierra
F	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/ Mail-Correo	Loose Loaded cargo and/or preloaded devices / Carga Suelta y/o dispositivos precargados
V	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/ Mail-Correo	Service operated by Surface Vehicle/Servicio Operado por Vehículo en Tierra
M	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/Mail- Correo	Mail only/ Solo Correo
Q	Scheduled/ Programado	Passenger-Cargo/ Pasajero-Carga	Passenger/Cargo in Cabin (mixed configuration aircraft)
G	Additional Flights/ Vuelos Adicionales	Passenger/ Pasajeros	Normal Service/Servicio Normal
B	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Passenger/Pasajeros	Shuttle Mode/Modo Traslado
A	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Cargo-Carga/Mail- Correo	Cargo-Mail/Carga-Correo
R	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Passenger-Pasajeros /Cargo-Carga	Passenger/Cargo in Cabin (mixed configuration aircraft)
C	Charter	Passenger/Pasajeros	Passenger Only/Solo Pasajeros
O	Charter	Special Handling/Manejo Especial	Charter requiring special handling (e.g. Migrants/immigrant Flights)/Charter require manejo especial (ej. Vuelos de deportados)
H	Charter	Cargo-Carga/Mail- Correo	Cargo and - or Mail/Carga y/o Correo
L	Charter	Passenger-Pasajeros /Cargo-Carga /Mail- Correo	Passenger and Cargo and-or Mail/Pasajeros y Carga y/o Correo



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINTRANSPORTE

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

P	Others/Otros	Not specific/No especificado	Non-revenue (Positioning/Ferry/Delivery/Demo)/ Sin fin de lucro (Posicionamiento/Ferry/Demostracion)
T	Others/Otros	Not specific/No especificado	Technical Test/Prueba Técnica
K	Others/Otros	Not specific/No especificado	Training (School/Crew check) /Entrenamiento (Escuelas/Chequeo Tripulaciones)
D	Others/Otros	Not specific/No especificado	General Aviation/Aviación General
E	Others/Otros	Not specific/No especificado	Special (Government)/Especial (Gobierno)
W	Others/Otros	Not specific/No especificado	Military/Militar
X	Others/Otros	Not specific/No especificado	Technical Stop (for Chapter 6 applications only)/ Parada Tecnica (Solo Aplicaciones Capitulo 6)
I	Others/Otros	Not specific/No especificado	State/Diplomatic/Air Ambulance (Chapter 6 only)/ Estado/Diplomatico/Aero ambulancia (Solo Capitulo 6)
N	Others/Otros	Not specific/No especificado	Business Aviation/Air Taxi-Aviación de negocios/Aero Taxi

(c) Criterios principales para la asignación inicial de Slots

Siempre que se desarrolle un plan de asignación de Slots para la Reunión Mundial de Coordinación de Slots (RMS), basado en las solicitudes iniciales presentadas por las aerolíneas, los coordinadores deberán aplicar en su orden, los siguientes criterios:

- (1) **Slots históricos.** La primera prioridad de la asignación de Slots serán los Slots históricos.
- (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.
- (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.
- (4) **Nuevos entrantes.** Solo las aerolíneas podrán optar a la categoría de nuevo entrante.
 - (i) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (ii) 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).
- (iii) 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.
- (iv) 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.

(5) Introducción de operaciones previstas para todo el año.

- (i) 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.
- (ii) 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.

(d) Criterios adicionales para la asignación inicial de Slots

Cuando los Slots no puedan asignarse utilizando los criterios principales definidos en el párrafo (c), deberán tenerse en cuenta los siguientes factores:

- (1) **Periodo efectivo de operación:** deberá tener prioridad la programación que será efectiva durante un periodo de operación mayor en la misma temporada.
- (2) **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.
- (3) **Competencia:** los coordinadores intentarán asegurarse de que se tengan en cuenta los factores competitivos en la asignación de los Slots disponibles.
- (4) **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.
- (5) **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.
- (6) **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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(e) Mantenimiento y devolución de Slots

- (1) Las aerolíneas solo podrán conservar los Slots que pretendan operar, transferir, intercambiar o utilizar en una operación conjunta.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) El coordinador mantendrá y publicará una lista de aerolíneas que hayan devuelto los Slots después de la fecha límite para la devolución de Slots en la página web www.aerocivil.gov.co

(f) Norma “Úselo o Piérdalo”

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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.

(g) 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%):

- (1) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

enero (verano) y las 23:59 UTC del 31 de agosto (invierno).

- (2) 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%).
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) 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.
- (8) 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.
- (9) 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.

(h) Cancelaciones antes de la fecha de referencia de Históricos

- (1) 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.
- (2) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

última fecha de la serie de Slots.

(i) 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.

(j) 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:

- (1) 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.
- (2) 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”.

(k) 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:

- (1) 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:
 - (i) 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).
 - (ii) 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.



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (iii) 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).
- (iv) 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).
- (2) 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.
- (3) 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 - 420	+/- 15
>421	+/- 30

**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



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 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.

- (4) 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:
- (i) 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.
 - (ii) 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.
 - (iii)
 - (iv) 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.
 - (v)
 - (vi) 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.

- (5) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (6) 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:
 - (i) Los reportes y/o comunicaciones post-operacionales del explotador aeroportuario, donde se evidencie las modificaciones del equipo de vuelo.
- (7) 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 una nuevo Slot acorde a la disponibilidad del terminal.
- (8) 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.

(I) 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:

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) Alteraciones de la programación.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (i) 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.
 - (ii) Las variaciones operativas considerables que afectan a los días siguientes pueden requerir que la aerolínea solicite nuevos Slots para los días siguientes.
 - (iii) 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.
- (m) Cambio de uso de Slots por parte de las aerolíneas
- (1) 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.
 - (2) 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.
- (n) Intercambio de Slots entre aerolíneas (Movilidad de Slots)
- (1) 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.
 - (2) 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.
 - (3) 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 los siguientes datos al respecto:
 - (i) El nombre de las aerolíneas interesadas
 - (ii) Los horarios de los Slots intercambiados y
 - (iii) El periodo del intercambio (por ejemplo, periodo de operación, temporadas, vigencia).
- (o) Transferencia de Slots entre aerolíneas
- (1) 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.
 - (2) La transferencia de nuevos Slots asignados, los cuales sean Slots distintos a los Slots



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

- (3) 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 interesadas los detalles y se publicarán en la página web www.aerocivil.gov.co para mayor transparencia:
 - (i) El nombre de las aerolíneas implicadas,
 - (ii) Los horarios de los Slots transferidos y
 - (iii) 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.

(p) Operaciones conjuntas

- (1) 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.
- (2) 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:
 - (i) El nombre de las aerolíneas implicadas,
 - (ii) Los detalles de los Slots implicados (por ejemplo, el número de vuelo) y
 - (iii) El periodo de la operación conjunta.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) La aerolínea operativa es responsable de todos los requisitos de uso y rendimiento.
- (6) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (q) Slots de una aerolínea que deja de operar en un aeropuerto
- (1) 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.
 - (2) 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.
- (r) Slots de una aerolínea que pierde su permiso de operación
- (1) 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.
 - (2) 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.
 - (3) 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.
- (s) Slots asignados antes que se obtengan los derechos de tráfico y/o permiso de operación
- (1) 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.
 - (2) 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.
 - (3) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Coordinador, quedará sujeta a la disponibilidad.

- (4) El estado (aprobado o rechazado) del permiso de operación de la aerolínea y/o los derechos de tráfico; deberán revisarse con el Coordinador de Slots antes de la correspondiente fecha límite indicada en los párrafos precedentes, para la devolución.
- (t) Slots asignados sin Condición de Histórico
 - (1) Cuando una serie de Slots solo esté disponible para regímenes no históricos, el coordinador podrá asignar tales Slots con régimen ad hoc.
 - (2) 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)

- (a) Principios de la facilitación de horarios

Los principios de la facilitación de horarios en un aeropuerto de Nivel 2 son:

- (1) 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.
- (2) En estos aeropuertos no se asignarán Slots. Los conceptos de condición de histórico y serie de Slots no se aplicarán en la facilitación.
- (3) 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.
- (4) Los facilitadores deberán ser independientes y actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) 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.
- (8) Las aerolíneas y los facilitadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en estos aeropuertos.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (9) 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.
- (10) 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.

(b) 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:

- (1) **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.
- (2) **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.
- (3) **Periodo efectivo de operación:** Deberá tener prioridad la programación que será efectiva durante un periodo de operación mayor en la misma temporada.
- (4) **Operaciones ad hoc:** Las operaciones previstas regularmente deberán tener prioridad sobre las operaciones ad hoc.
- (5) **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.

(c) Diálogo sobre ajustes de la programación

- (1) 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.
- (2) Los facilitadores deberán discutir con el explotador aeroportuario sobre el conjunto de la 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (3) 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.
- (4) 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).
- (5) 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.

(d) Ajustes de la programación rechazados

- (1) 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.
- (2) 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.

(e) Operaciones que la aerolínea no tenga la intención de utilizar

- (1) 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.

- (2) 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).

(f) Supervisión de las operaciones

- (1) El facilitador deberá supervisar las operaciones en el aeropuerto con objeto de detectar los 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.
- (2) 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.



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINTRANSPORTE

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (3) 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

(a) Representantes autorizados y comunicación

- (1) 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.
- (2) Los datos de contacto para las comunicaciones con los coordinadores y facilitadores pueden consultarse en www.aerocivil.gov.co y www.iata.org/wsg.
- (3) 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)
- (4) Para efectos de asignaciones, modificaciones y cancelaciones de Slots Aeroportuarios en días festivos y en horarios distintos a la jornada laboral ordinaria, las solicitudes serán atendidas por la Posición de Coordinación de Slots en la FCMU.

(b) 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
Fecha límite de envío de SHL	RMS -57 días
Fecha límite de acuerdo de históricos	RMS -40 días
Confirmación de los parámetros de coordinación definitivos y detalles sobre la capacidad disponible.	RMS -40 días
Fecha límite de envío de solicitudes iniciales	RMS -33 días
Calendario de reuniones abierto a los coordinadores para concertar citas con las aerolíneas.	RMS -14 días



Principio de Procedencia:
1061.490



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINTRANSPORTE

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Fecha límite de envío de SAL	RMS -12 días
Calendario de reuniones abierto a las aerolíneas para concertar citas con los coordinadores.	RMS -8 días
Reunión Mundial de Slots (de la IATA)	Inicia a mediados de noviembre (verano) y a mediados de junio (invierno), de cada año
Fecha límite para la devolución de Slots	15 ago. (invierno) y 15 ene. (verano)
Fecha de referencia de históricos	31 enero (verano) y 31 agosto (invierno)
Inicio de temporada	Último domingo de marzo (verano) y último domingo de octubre (invierno)

(c) Disponibilidad de capacidad del aeropuerto

- (1) 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.
- (2) 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:
 - (i) 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.
 - (ii) 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 cada parámetro de coordinación e indicar las horas que puedan tener mayor o menor congestión.
- (3) La página web www.aerocivil.gov.co deberá mostrar esta información y destacar cualquier cambio reciente en la capacidad y la demanda.
- (4) 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.

(d) Determinación de Slots históricos por parte de los coordinadores

- (1) Los coordinadores deberán proporcionar a cada aerolínea los detalles de sus Slots



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

- (2) 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.
- (3) 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 y www.wwacg.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.
- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) 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.

(e) Revisión de los Slots históricos por parte de las aerolíneas

- (1) 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.
- (2) El coordinador no considerará nuevas diferencias relacionadas con los SHL después de la fecha límite de acuerdo de históricos.
- (3) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (4) Las aerolíneas que no reciban un mensaje SHL deberán solicitarlo al coordinador. Las aerolíneas deberán consultar la página web www.aerocivil.gov.co o 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.
- (f) Solicitudes iniciales por parte de las aerolíneas
- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) 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 se asigne a un aeropuerto, pero no al otro.
- (6) 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.
- (7) 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.
- (8) 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.
- (g) Utilización de códigos de acción SSIM e información complementaria



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

(1) Para los aeropuertos de Nivel 3, las aerolíneas deberán:

- (i) Identificar los Slots por tipo de solicitud (Slots históricos, cambios en Slots históricos, solicitudes de nuevos Slots, etc.),
- (ii) Comunicar al coordinador cuando soliciten nuevos Slots como nuevo entrante (si procede) y Comunicar al coordinador cuando se soliciten nuevos Slots o cambios de horario para una operación rutinaria anual.

(2) Para los aeropuertos de Nivel 2 y 3, las aerolíneas deberán:

- (i) Indicar si pueden o no aceptar ofertas si los horarios solicitados no están disponibles,
- (ii) Indicar su grado de flexibilidad horaria utilizando el Identificador de flexibilidad horaria e Indicar los tiempos de respuesta mínimo y máximo y cualquier otra restricción similar.

(h) Garantía de recepción de las solicitudes iniciales

- (1) Cada aerolínea es responsable de garantizar que el coordinador o el facilitador haya recibido sus solicitudes iniciales.
- (2) Los coordinadores y facilitadores deberán confirmar inmediatamente la recepción de las solicitudes iniciales.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) 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.

(i) Coordinación inicial

- (1) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

solicitado Slots en el aeropuerto.

- (2) 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.
- (3) 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:
 - (i) Las ofertas no deberán hacer que una aerolínea pase a tener una posición menos favorable que con los horarios que disponía previamente.
 - (ii) 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.
 - (iii) Si una aerolínea indica que las ofertas no son aceptables, no deberá ofrecerse ninguna mejora si los horarios solicitados no están disponibles.
 - (iv) 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.
 - (v) 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.
 - (vi) Las solicitudes para dos trayectos en vuelos de ida y vuelta deberán recibir los mismos 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.
- (4) 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.
- (5) 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 o www.wwacg.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.
- (6) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (7) 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.
- (j) Actividad posterior a SAL (Actividad después de la distribución de SAL)
- (1) 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.
- (2) 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:
- (i) Se han distribuido los mensajes SAL a todas las aerolíneas que sirven al aeropuerto.
- (ii) Estén disponibles los datos para todas las aerolíneas, tal y como se especifica en el literal f) del numeral 8.9 de este Apéndice.
- (iii) Se ha proporcionado un trato justo e igual a todas las aerolíneas que sirven al aeropuerto.
- (iv) 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.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (k) Actividad en la reunión mundial de Slots (RMS)
- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) Todas las aerolíneas con un permiso de operación, o que hayan solicitado un permiso de



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

operación, pueden participar en la RMS.

- (5) Los coordinadores y facilitadores están obligados a participar en la RMS.
- (6) Los observadores invitados de otras partes interesadas también pueden asistir a la RMS.
- (7) 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.

(l) Agenda en la reunión mundial de Slots (RMS)

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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.

(m) Actividad posterior a la reunión mundial de Slots (RMS)

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) Las ofertas de Slots realizadas por el coordinador son válidas durante tres (3) días hábiles, a no ser que se especifique de otro modo.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (5) 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.
- (n) Gestión de la lista de espera
- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (o) Devolución de Slots
- (1) 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.
- (2) 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".
- (3) 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.
- (4) Cada lista deberá contener cifras individuales para las tres (3) temporadas equivalentes más recientes.
- (5) 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)



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

o motivos comerciales (por ejemplo, días festivos).

(p) Asignación de Slots para operaciones AD HOC

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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.

9. Cambios de nivel

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.

(a) Cambio del Nivel 1 al Nivel 2

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) El cambio de nivel solo deberá producirse una vez que el Director General, o quien haga sus veces haya comprobado que:
 - (i) Se ha realizado un análisis completo de la capacidad y la demanda, y
 - (ii) 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.

(b) Cambio del Nivel 2 al Nivel 3

- (1) El cambio al Nivel 3 puede resultar necesario cuando:



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (i) La demanda de infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad del aeropuerto durante el periodo en cuestión.
 - (ii) La ampliación de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda es inviable a corto plazo.
 - (iii) Los intentos por resolver el problema mediante un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo han fallado o no son efectivos.
- (2) 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.
- (3) El cambio de nivel solo deberá producirse una vez que el Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces; haya comprobado que:
 - (i) 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 Apéndice, y
 - (ii) 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.
- (4) Deberá seguirse el mismo procedimiento en el caso de que un aeropuerto cambie directamente del Nivel 1 al Nivel 3.
- (c) Determinación de Slots Históricos por primera vez
 - (1) 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.
 - (2) 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.
- (d) Retiro de la coordinación y/o facilitación
 - (1) 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:
 - (i) Se ha realizado un análisis completo de la capacidad y la demanda, y
 - (ii) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (2) 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.

(e) Cambio temporal de Nivel

- (1) 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, 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.

- (2) 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.

(f) Notificación

- (1) 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.
- (2) 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

(g) Revisión de la capacidad de los aeropuertos para cada temporada

- (1) 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.
- (2) Deberán evitarse las declaraciones atrasadas o los cambios en los parámetros de coordinación después de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

(h) Reducción de la capacidad del aeropuerto

- (1) Siempre que sea posible, deberán evitarse las reducciones de capacidad respecto de la temporada equivalente anterior.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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.

10. Comités

(i) Comité de coordinación de Slots

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) El cronograma de reuniones del Comité de Coordinación de Slots, deberá publicarse en la página web de la Aeronáutica Civil, www.aerocivil.gov.co.
- (8) Las principales obligaciones del Comité de Coordinación de Slots son:
 - (i) Asesorar sobre las posibilidades de aumento de la capacidad del aeropuerto.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (ii) Asesorar sobre la forma de lograr una mejor utilización de la capacidad disponible.
- (iii) Asesorar sobre los parámetros de coordinación en los que se basa la asignación de Slot.
- (iv) Asesorar al coordinador sobre el seguimiento de la utilización de los Slots asignados.
- (v) Actuar como mediador en caso de quejas de las aerolíneas u operadores en la asignación de Slot.
- (vi) Considerar los problemas graves para los nuevos participantes en el aeropuerto de que se trate.
- (vii) Supervisar las actividades del Sub-comité de ejecución de Slot.
- (viii) Asesorar sobre las directrices para la coordinación de Slot.

(j) Sub-comité de Ejecución de Slots

- (1) 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.
- (2) Las principales actividades del Sub-comité de ejecución de Slots son:
 - (i) 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.
 - (ii) Monitorear el desempeño de todos los explotadores de aeronaves que utilicen el aeropuerto.
 - (iii) 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.
 - (iv) Notificar al Comité de Coordinación de Slots de aquellas posibles violaciones a los procedimientos y/o a los Reglamentos Aeronáuticos vigentes.
 - (v) Preparar y recomendar medidas adecuadas para implementar mejoras a los procedimientos de los explotadores de aeronaves.
 - (vi) 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.
- (3) 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.
- (4) 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.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

APÉNDICE 3

DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE PASAJEROS

(a) Aplicabilidad

Las presentes normas contienen los derechos y obligaciones del usuario 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, los 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.

(b) Reservas y tiquetes

(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:

- (i) 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.
- (ii) 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 el párrafo (c) subpárrafo (21) de la presente sección.
- (iii) 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.
- (iv) El precio 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.
- (v) Los aeropuertos y terminales aéreos de origen y destino del vuelo ofrecido.
- (vi) El tipo o capacidad de la aeronave prevista para el vuelo.
- (vii) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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

- (viii) 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.
- (ix) 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 ticket. Dicho ticket, 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 tickets 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 ticket que permita descargarlo cuando se trate de pasajes electrónicos.

(2) 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 tickets 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 párrafo (b) subpárrafo (10) de la presente sección.

(3) 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.

(4) 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.

(5) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

El transportador realizará el tratamiento de la información, incluyendo la recolección, almacenamiento, uso, circulación, suspensión, 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.

(6) 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.

(7) 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.

(8) Adquisición de tiquetes

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

- (i) Que se le suministre la información de que trata el párrafo (b) subpárrafo (2) de la presente sección, sobre el deber especial de información ventas por internet o a distancia, 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



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

de la ejecución del transporte y sobre la responsabilidad solidaria que les asiste de acuerdo con la Ley.

- (ii) Que se le expida en medio físico o electrónico el correspondiente tiquete de pasaje en los términos acordados. Si dicho tiquete, 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.
- (iii) 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.

(iv) A acceder al servicio de transporte aéreo en las condiciones pactadas.

(9) Vigencia de los tiquetes

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.

(10) Facultades del pasajero para ejercer el desistimiento o retracto.

(i) Desistimiento

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, de acuerdo con las condiciones de la tarifa, podrá retener el porcentaje pactado, el cual no podrá ser superior al diez por ciento (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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

(ii) Retracto en caso de ventas efectuadas a través de métodos no tradicionales o a distancia a que se refiere el Decreto 1499 de 2014.

La adquisición de tiquetes perfeccionadas a través de métodos no tradicionales o ventas a distancia (a través de correo, teléfono, catálogo, comercio electrónico, entre otras) se entenderá pactado el derecho de retracto en favor del adquirente del tiquete, de acuerdo a lo siguiente:

- (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 mínima de 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 mínimo quince (15) días calendario.
- (C) Las anteriores condiciones, son indispensables y no son excluyentes entre sí.
- (D) La retención que se hace al pasajero se efectuará a favor del transportador. Será equivalente quince derechos especiales de giro (15 DEG) para tiquetes nacionales o cuarenta y cuatro derechos especiales de giro (44 DEG) para tiquetes internacionales, aplicando la tasa del 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (E) La aerolínea o agente de viajes que vendió el ticket deberá reembolsar el dinero al pasajero en un plazo máximo de treinta (30) días calendario a partir de la comunicación del retracto.
- (F) 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.

(11) Transporte de menores

- (i) 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 ticket, al momento de hacerlo.
- (ii) 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.
- (iii) 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.
- (iv) 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:

- (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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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

(12) Errores en la expedición del tiquete

- (i) En caso de detectar el pasajero errores en la información correspondiente a los datos personales como nombres y/o apellido(s), contenidos en el tiquete, una vez advertido el error, el transportador o agencia de viajes, 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.
- (ii) La corrección de datos en ningún caso dará lugar a un cambio de pasajero.
- (iii) 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.

(13) Promociones ofrecidas al público.

- (i) 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.
- (ii) 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.
- (iii) 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.
- (iv) 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 los centros de llamadas (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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

concretas del vuelo, valor total de las deducciones en caso de ejercer las facultades consagradas en el párrafo (b) subpárrafo (10) de la presente sección, relacionado con las facultades del pasajero para ejercer el desistimiento o retracto, así como, las eventuales condiciones para realizar cambio de tiquete.

(14) Programas de viajero frecuente.

- (i) 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 o puntos 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.
- (ii) 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.
- (iii) 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.
- (iv) 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.

(15) 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.

(16) Paquetes todo incluido

- (i) 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 y exclusiones de dicho producto.
- (ii) 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, la porción terrestre, es decir, alojamiento, alimentación, transporte aeropuerto - hotel - aeropuerto, y/o tours, ente otros.
- (iii) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(17) Veracidad de la Información

- (i) 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.
- (ii) Así mismo, el pasajero deberá informar a la aerolínea o agente de viajes o intermediarios en caso de tener condición de salud especial, con setenta y dos (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.
- (iii) Si la información sobre datos de contacto 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.
- (iv) Los datos de la persona a contactar en caso de accidente o cualquier contingencia, deben ser suministrados por el pasajero al momento de efectuar la reserva, o a más tardar al momento de la adquisición del tiquete.
- (v) 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.

(18) Confirmación de reservas y pago de anticipos

- (i) 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 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.
- (ii) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

(19) 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.

(20) Información sobre requerimientos especiales del pasajero

- (i) 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.
- (ii) 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. Para este transporte se dará cumplimiento a lo previsto en (b) (46) de la presente sección.
- (iii) 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.

(21) 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.

(22) Pago del precio



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.).

(23) Excedentes en el valor de la tarifa

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.

(c) Ejecución del transporte

(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.

(2) Aviso para el embarque

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) 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 o de cambiar alguno de los vuelos, sin que haya lugar a penalidad alguna.

(4) 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.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

(5) 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.

(6) 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.

(7) Tratamiento al pasajero

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

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

(9) 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.

(10) Pasajeros especiales

(i) Prelación para el embarque

Los pasajeros con alguna limitación, los adultos mayores, 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(ii) Pasajeros enfermos

- (A) Para el transporte de personas enfermas, 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 o norma que lo sustituya o reemplace.
- (B) En el caso de enfermos que requieran viajar con un médico, la aerolínea deberá asignar cupo y embarcar prioritariamente tanto al enfermo como al médico acompañante.

(iii) 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 tal caso, dichas pasajeras deberán suscribir y presentar al transportador un documento avalado con una certificación médica acerca de su aptitud para el viaje, relevando de responsabilidad al transportador ante cualquier eventualidad que se le presente, como consecuencia de su estado, durante el vuelo.

La certificación médica aquí 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.

(iv) Imposibilidad de negación del servicio

Sin perjuicio de lo previsto en el numeral (iii) precedente, a los pasajeros de que trata éste subpárrafo (10) no se les podrá negar el servicio de transporte aéreo, 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; o que las condiciones de dicho pasajero impliquen riesgos o perjuicios para los demás.

(v) Asistencia a pasajeros

Respecto de quienes viajen bajo la consideración de pasajeros especiales, conforme a lo previsto en las presentes disposiciones, el transportador deberá:

- (A) Brindarles la asistencia necesaria para su ubicación en la aeronave y en lo posible asignarles el asiento más cómodo disponible en su clase.
- (B) 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.

(vi) Cuidados

- (A) Cuando el transportador a sabiendas, admita a bordo pasajeros enfermos, dementes o menores de edad, deberá prestarles dentro de sus posibilidades,



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

- (B) Para el transporte de tales pasajeros, la aerolínea 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 del Manual de Operaciones Aeroportuarias, o norma que en el futuro lo sustituya, 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.
- (C) Conforme a las condiciones aquí señaladas, la aerolínea podrá cobrar cargos adicionales en caso de requerirse de su parte, la asignación de personal para la atención del pasajero o cualquier cuidado que implique costos para ella.

(vii) 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.

(viii) Cláusulas de exoneración de responsabilidad

Sin perjuicio de lo previsto en el numeral (vii) precedente, 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.

(11) 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.

(12) Cancelación, interrupción o demora



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (i) 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.
- (ii) 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 más 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.
- (iii) También sufragará el transportador los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de cualquier interrupción.

(13)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:

(i) 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:

- (A) 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.
- (B) 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).
- (C) 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 numeral (vii) del presente subpárrafo. Sin embargo, cuando esta demora sobrepase de las 10: 00 PM (hora local), la aerolínea deberá 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

el pasajero acepte voluntariamente prolongar la espera cuando sea previsible que el vuelo se va a efectuar dentro de un plazo razonable.

(ii) 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) numeral (i) precedente.**

(iii) Cancelación

- (A) 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 párrafo (c) subpárrafo (12) de la presente sección, 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 (c) (13) (i) de la presente sección, sobre demoras, según corresponda.
- (B) 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 numeral (vii) subsiguiente.
- (C) 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 numeral (vii) subsiguiente.

(iv) 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.

(v) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

(vi) 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.

(vii) 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 tickets en las rutas de la aerolínea, bonos para adquisición de tickets, reconocimiento de millas, etc., en los siguientes casos:

- (A) Sobreventa, cuando no medie acuerdo directo con el pasajero, en el que éste acepte voluntariamente no viajar en el vuelo previsto.
- (B) Demora superior a cinco (5) horas, por causas imputables al transportador.
- (C) 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 ticket por la relación entre la distancia de dicho trayecto sobre la distancia total.

(14) Reembolsos

(i) Casos que dan lugar a reembolso total o parcial del precio pagado

Por fuera de los casos previstos en el subpárrafo (13) precedente, el pasajero podrá exigir el reembolso del precio del pasaje, por las siguientes razones:

(A) Por desistimiento del pasajero

En los casos de desistimiento del viaje por parte del pasajero, este tiene derecho al reembolso del valor pagado del ticket, 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

que se trate de tarifas reembolsables), conforme a lo previsto en (b) (10) de la presente sección.

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

(B) Por incumplimiento del pasajero

También habrá lugar al reembolso del valor del ticket 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 (c) (27) de la presente sección, 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 (b) (10) de la presente sección, así como los valores correspondientes a los costos o demoras en que incurra con ocasión de tales conductas.

(ii) Tipo de moneda para reembolsos

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

(iii) Inmediatez del reembolso

(A) 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.

(B) 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.

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.

(15) Suministro de alimentos y bebidas



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

El suministren alimentos y/o bebidas a los pasajeros, a bordo de la aeronave, no constituye un deber para el transportador. Pero cuando ello se haga, éste será responsable por los daños que puedan casarse a la salud de tales pasajeros, derivados directamente de su mal estado de conservación o condiciones higiénicas, cuando los mismos sean consumidos a bordo.

(16) Obligación de resultado para el transportador

- (i) 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 (c) (vii) y (viii) del presente reglamento.
- (ii) 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.

(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.

(18) 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 otra que acredite parentesco.

(19) Instancias de reclamación.

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

- (i) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

- (ii) 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.
- (iii) Acudir a la vía judicial en demanda de las indemnizaciones pertinentes.

(20) Listas de espera

- (i) 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.
- (ii) Los funcionarios del Grupo de Atención al usuario de la UAEAC, podrán acudir a los mostradores o puntos de atención de las aerolíneas en los aeropuertos, para examinar la información real sobre tiquetes y reservas, los representantes de la Aerolínea deberán facilitarles la visualización de 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.

(21) Presentación del pasajero

- (i) 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.
- (ii) 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.
- (iii) 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.

(22) Identificación del pasajero



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

El pasajero deberá identificarse y presentar sus documentos de viaje (tiquete, pasabordo, documento de identidad) cuando se lo solicite el transportador o las autoridades policiales, de migración o aduaneras en los aeropuertos. Si el pasajero no presenta los documentos de identificación exigidos, la aerolínea podrá rehusarse a su embarque.

Para nacionales colombianos en vuelos nacionales los documentos de identidad exigibles son:

- (i) Cedula de Ciudadanía para mayores de 18 años,
- (ii) Tarjeta de Identidad para menores, entre 7 y 18 años,
- (iii) Copia del registro civil de nacimiento expedida por la oficina registral donde se realizó la inscripción para menores entre 0 y 7 años.

En el evento que uno de tales documentos se encuentre en trámite, o se extravíe podrá utilizarse los documentos supletorios indicados en el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad Para la Aviación Civil.

Para nacionales colombianos en vuelos internacionales, el pasaporte.

Para extranjeros en vuelos nacionales el pasaporte o cédula de extranjería

Para extranjeros en vuelos internacionales el pasaporte.

Nota.- La sección 10.7.2. del Capítulo G del Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil, contienen mayores detalles sobre los documentos de identidad exigibles a los pasajeros.

(23) Ingreso a sala de embarque

En los aeropuertos en que existan salas de embarque, el pasajero deberá ingresar a esta en el tiempo indicado, una vez se haya producido el chequeo y le sea asignado el respectivo pasabordo, acatar la instrucción del transportador o del explotador aeroportuario (o de sus representantes) cuando se encuentren en tales instalaciones; y proceder al embarque cuando se le indique.

(24) Requisas 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.

(25) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

(26)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.

(27)Asignación a pasajeros especiales

Los pasajeros menores de edad, los enfermos, los 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.

(28)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.

(29)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:

- (i) 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.
- (ii) 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.
- (iii) 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.
- (iv) Abrir o manipular innecesariamente cualquier salida de emergencia en las aeronaves o aeropuertos.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (v) 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.
- (vi) Obstruir las alarmas y sistemas de detección de incendio u otras contingencias instaladas en la aeronave.
- (vii) 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.
- (viii) Asumir actitudes o expresar comentarios que puedan generar pánico entre los demás pasajeros.
- (ix) Agredir física o verbalmente a cualquiera de los pasajeros o tripulantes de las aeronaves o personal de tierra al servicio de las mismas, al personal al servicio del aeropuerto, o a representantes de la autoridad aeronáutica.
- (x) Causar indebidamente, molestias o cualquier tipo de perturbación a otros pasajeros.
- (xi) Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, armas, o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma.
- (xii) 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.
- (xiii) Asumir conductas o ejecutar actos obscenos a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos.
- (xiv) Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por el transportador, sin su autorización.
- (xv) 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.
- (xvi) 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.
- (xvii) Moverse masivamente al interior de la aeronave, de modo que pueda verse afectado su centro de gravedad, salvo caso de emergencia que lo ameriten.
- (xviii) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (xix) Desacatar las instrucciones de la tripulación, fomentar desorden o incitar a otros a que lo hagan.
- (xx) 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.
- (xxi) 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.
- (xxii) Ejecutar cualquier acto que innecesariamente, imponga demoras a la salida del vuelo u obligue a su interrupción o desvío.
- (xxiii) 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 o en los aeropuertos.

(30) 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 14) (i) (B) sobre reembolsos por incumplimiento de pasajeros.

(31) 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 para el transporte de esta categoría de pasajeros previstas en el RAC 160 y el “Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil” o circulares expedidas por la Autoridad Aeronáutica al efecto, y las adicionales que la aerolínea requiera con fundamento en la especial 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

(d) Equipajes

(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.

(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 ticket 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 y correo electrónico si lo tuviere.

(3) Condiciones para el transporte de equipaje

El contrato de transporte impreso en el ticket, así como en el vínculo o link con información sobre las condiciones del transporte, en el caso de tickets electrónicos; deberán incluir claramente las estipulaciones previstas para el transporte de equipajes.

(4) Transporte y conservación del equipaje

En el transporte de equipaje facturado o de cosas, el transportador debe recibirlas, conducirlas 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



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

(5) Pérdida, retraso, saqueo o daño

- (i) 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.
- (ii) Si el equipaje no llegara en el mismo vuelo del pasajero, el transportador deberá entregarlo de manera que su propietario pueda verificar su estado.

(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:

- (i) 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, la fecha en que dicho equipaje debió llegar a su destino o la fecha en que el reclamo cambió su estado a equipaje extraviado.
- (ii) 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.
- (iii) 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.
- (iv) 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.

(7) Equipajes no reclamados

- (i) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (ii) 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 las disposiciones finales de este reglamento y divulgadas junto con las demás condiciones de dicho contrato, conforme se establece en (f) y (g) (v) y (vi) de la sección 5.220 (B)(1) de este Reglamento.

(8) 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.

(9) 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.

(10) Exceso de equipaje.

El pasajero deberá pagar la cantidad estipulada de acuerdo con este Reglamento por el exceso de equipaje que presente, aceptando que éste sea transportado en otro vuelo, en caso de ser necesario.

(11) 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.

(12) 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,



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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.

(13) 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 este Reglamento, no serán admitidas a bordo.

(14) 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.

(15) 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.

(16) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

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 cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes, 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, de la Superintendencia de Seguridad Privada, o disposiciones que en el futuro la modifiquen o replacen.

(17) Transporte de animales o mascotas

- (i) 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.
- (ii) 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:
 - (A) Los animales deben ser de tamaño pequeño.
 - (B) No se admitirá el transporte de animales agresivos o peligrosos, o cuyo transporte, tenencia o comercialización esté prohibido.
 - (C) La edad mínima del animal a transportar será de ocho (8) semanas. Animales menores de esta edad, no deben viajar en avión.
 - (D) 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 literal (O) siguiente.
 - (E) 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:
 - Para vuelos nacionales, carnet o certificado de vacunación, suscrito por un veterinario con indicación de su número de matrícula profesional.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- 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.
 - 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.
- (F) 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.
- (G) 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.
- (H) El peso total en conjunto del animal y el guacal o contenedor en que se transporta, no será superior a 10 Kg.
- (I) 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.
- (J) 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.
- (K) 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.
- (L) 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (M) El pasajero deberá abstenerse de abrir el contenedor durante el vuelo, a menos que siendo indispensable, cuente con autorización del transportador.
- (N) Un pasajero solo podrá llevar un contenedor con un animal en un mismo vuelo.
- (O) 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.
- (P) 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.
- (Q) 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.
- (R) 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.
- (S) 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.
- (T) 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.
- (U) 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.
- (V) 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.
- (W) 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

observancia de las condiciones de seguridad previstas en el literal (R) precedente.

(X) 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.

(iii) 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 (B), (C), (D), (E), (J), (N) (P), (Q), (R) y (X) del numeral (ii) anterior, teniendo en cuenta que:

(A) Si la limitación de las personas aquí previstas no fuese evidente, deberá acreditarse con dictamen médico, psiquiátrico o psicológico según el caso.

(B) 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.

(18) 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.

(19) 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.

(20) Responsabilidad del pasajero por incumplimiento



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (i) 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.
- (ii) 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.

(e) Sistema de atención al usuario

- (1) Toda empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que opere en Colombia, deberá 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.
- (2) El servicio de atención al usuario funcionará en coordinación con el servicio de asistencia a familiares de víctimas de accidentes de que trata (c) (18) de la presente sección.
- (3) 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.
- (4) 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 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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (5) 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.
- (6) Una vez implementado el correspondiente Sistema de Atención al Usuario, cada empresa deberá informar a la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, indicando la forma y horario de atención, su modus operandi y anexando copia de los formatos implementados.

(f) Difusión

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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.

(g) 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 Décimo Tercera de estos Reglamentos, sin perjuicio de las eventuales acciones civiles o penales a que pudiera haber lugar.

(h) Disposiciones finales sobre derechos y deberes de los usuarios

- (1) 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.
- (2) Las empresas de servicios aéreo comerciales de transporte público autorizadas para operar en Colombia, deberán someter a aprobación de la Autoridad Aeronáutica –Oficina



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

de Transporte Aéreo- las estipulaciones y reglamentaciones de que trata el párrafo anterior.

APÉNDICE 4

DE LAS CAUCIONES REQUERIDAS PARA GARANTIZAR EL PAGO DE LA FACTURACIÓN GENERADA CON OCASIÓN DE LAS OBLIGACIONES DERIVADAS DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN Y AUTORIZACIONES DE SOBREVUELOS

1. Disposiciones generales

(a) Aplicabilidad

El presente apéndice regula las cauciones requeridas para garantizar el pago de la facturación generada con ocasión de las obligaciones derivadas de los permisos de operación y autorizaciones de sobrevuelos, así:

- (1) De conformidad con la sección 5.030 (b) de los Reglamento Aeronáutico de Colombia (RAC 5), las empresas de transporte aéreo deben presentar y mantener vigente una 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 otorgados por la UAEAC, excepto las derivadas de los contratos de arrendamiento de áreas en los aeropuertos, con arreglo a lo dispuesto en esta resolución.
- (2) Para amortizar la operación hacia o desde Colombia de aeronaves explotadas por empresas extranjeras bajo contratos de arrendamiento húmedo (“wet lease”), que conlleven el fletamento de la aeronave por parte de la aerolínea titular de los derechos de tráfico, se requerirá una caución a favor de la UAEAC que ampare el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la respectiva autorización, según lo dispuesto en esta resolución.
- (3) Cuando se trate de empresas aéreas regulares que realicen sobrevuelos en espacio aéreo colombiano y que no tengan operación en Colombia, deberán constituir la caución.

2. Clases de cauciones

Las cauciones podrán consistir en garantías bancarias o pólizas de compañías de seguros legalmente autorizadas en Colombia para esta clase de operaciones, cuyos márgenes de solvencia y patrimonio técnico estén autorizados por la Superintendencia Financiera al cierre del año inmediatamente anterior, depósitos en efectivo, cheque de gerencia o cualquiera otra garantía que previo estudio de viabilidad financiera autorice la entidad.

3. Cuantía de la caución



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

Para la cuantía de la caución de que trata el párrafo 1.(a) (1) del presente apéndice y sin perjuicio de lo establecido en el párrafo 3.(f), la empresa de transporte aéreo podrá optar por una de las siguientes alternativas:

- (a) El equivalente a dos meses de la facturación promedio generada por la Aeronáutica Civil a la compañía durante el año anterior. Promedio que será determinado por el Grupo de Facturación y comunicado individualmente por escrito a cada empresa aérea a través del Grupo de Cartera. En todo caso si se opta por esta alternativa, el monto exigido de la garantía no podrá ser inferior al equivalente a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes.
- (b) El equivalente a mes y medio de la facturación promedio generada por la Aeronáutica Civil a la empresa durante el año anterior, únicamente para las compañías aéreas que registraron un comportamiento oportuno en el pago de la facturación en el año inmediatamente anterior, previa certificación del Grupo de Cartera. El beneficio de que trata este numeral se perderá en el evento en que la Aerolínea incurra en incumplimiento del pago de la facturación, motivo que la obliga a constituir la caución de acuerdo con lo consagrado en el subpárrafo (a) precedente.
- (c) Para las empresas que opten por el sistema de pago previo, consistente en depósito en garantía de efectivo o a través de cheque de Gerencia, este deberá realizarse dentro de los tres (3) días anteriores a iniciarse el período de prestación de los servicios, por una suma equivalente, al período a cancelar previamente, estimado sobre los servicios prestados a la 6/4/2017 Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil <http://www.notinet.com.co/pedidos/acR675-06.htm> 2/2 los servicios, por una suma equivalente, al período a cancelar previamente, estimado sobre los servicios prestados a la compañía en el año inmediatamente anterior, definido por el Grupo de Facturación. La periodicidad del depósito será aquella que elija la empresa aérea y que debe ser puesta en conocimiento de la Dirección Financiera, antes del 15 de febrero de cada año.
- (d) Las empresas aéreas que no hubieren tenido operación durante el período anterior, tomarán como valor el promedio de una empresa similar, previa calificación de la Oficina de Transporte Aéreo. De optarse por esta alternativa, el monto exigido de la garantía no podrá ser inferior al equivalente a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes.
- (e) Las Compañías aéreas internacionales, que recaudan la tasa aeroportuaria internacional y el impuesto de timbre y efectúen el reintegro de estos dineros diariamente, podrán descontar del promedio certificado por el Grupo de Facturación lo correspondiente al valor de la facturación generada por estos dos conceptos. Para establecer el monto para la constitución de la caución por primera vez, deberá solicitarlo por escrito al Grupo de Cartera. El beneficio de que trata este numeral se perderá en el evento en que la Aerolínea incurra en incumplimiento en el reintegro diario de los valores recaudados, motivo que la obliga a constituir la caución de acuerdo con lo consagrado en el en el subpárrafo (a) precedente.
- (f) La cuantía mínima de la caución de que trata el párrafo 1.(a) (1), será por el valor equivalente al costo estimado de dos meses de operación, por concepto de derechos de aeródromo y servicios de protección al vuelo. Para determinar el valor específico en cada caso, la Oficina de Transporte Aéreo efectuará el cálculo respectivo, según el tipo de aeronave y el volumen de la operación autorizada. Sin embargo, si la empresa aérea explotadora de las aeronaves tiene permiso de operación en Colombia y por tanto dispone de la caución exigida conforme 1.(a) (1) y (3) no será necesario presentar caución en los términos establecidos en el presente



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

numeral, a menos que el monto de la caución preexistente no sea suficiente frente al volumen de la operación propuesta en fletamento.

En todos los casos, el monto de la caución deberá ser reestablecido cuando esta se haga efectiva.

4. Vigencia

La caución de que tratan 1.(a) (1) y (3) deberá expedirse por el término de un año, comprendido entre las 00:00 horas del quince de marzo del año base y las 24:00 horas del catorce de marzo del año siguiente, y deberá permanecer vigente en todo momento, mientras la empresa mantenga su permiso de operación al día. La empresa deberá, con un plazo mínimo de un (1) mes antes del vencimiento de la caución, presentar la respectiva renovación de la garantía en la Dirección Financiera.

La caución de que trata el numeral 1.(a) (2) podrá expedirse con una vigencia menor según el plazo previsto de fletamento, pero no inferior a seis (6) meses contados a partir de la fecha de la respectiva autorización.

La empresa que no mantenga vigente la caución en los términos expresados en los numerales anteriores, se le suspenderá el permiso hasta que cumpla con el requisito.

5. Casos en que la caución debe hacerse efectiva

La caución de que tratan los numerales 1.(a) (1) y (3) se hará exigible en los siguientes eventos:

- (a) Cuando la empresa presente mora de un (1) mes en el pago de sus obligaciones para con la UAEAC.
- (b) Cuando, al suspender sus actividades de vuelo, la empresa incumpla obligaciones contraídas con la UAEAC.
- (c) La caución de que trata el numeral 1.(a) (2) podrá hacerse efectiva, cuando el explotador de las aeronaves incurra en mora en
- (d) El pago de las obligaciones derivadas de la operación en Colombia.
- (e) No haber efectuado el depósito de que trata el numeral 3.(c).

6. Vigilancia y control

Corresponde al Grupo de Cartera la aprobación de las cauciones de que trata la presente resolución, para el efecto, deberá pronunciarse dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes al recibo de la caución sobre la aprobación de las mismas e informar a la Oficina de Transporte Aéreo.

La Dirección Financiera, efectuará el control y vigilancia de las cauciones, así como el trámite a que haya lugar, tendiente a hacer efectivas las cauciones de que trata esta resolución, debiendo informar a la Oficina de Transporte Aéreo sobre cualquier novedad relativa a situaciones de incumplimiento que conlleven la suspensión del permiso.

La Dirección Financiera, suspenderá el crédito sobre facturación y reportará a la empresa aérea en el sistema de automatización en línea de información aeronáutica, inmediatamente se compruebe



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

que la aerolínea incurrió en una de las causales de que trata el numeral 5, pudiendo únicamente realizar operaciones mediante pago previo.

Las cauciones que no cumplan los requisitos señalados en el artículo primero, deberán ser modificadas o sustituidas a más tardar el quince (15) de marzo de cada año.

APÉNDICE 5

MEDIDAS ESPECIALES PARA FACILITAR LA CONECTIVIDAD AEREA EN LUGARES DONDE HAYA SIDO AFECTADA LA CONECTIVIDAD TERRESTRE

1. Cuando se presenten circunstancias de cualquier índole que afecten o impidan la conectividad terrestre hacia o desde determinados lugares o regiones del país, las empresas colombianas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, podrán efectuar vuelos adicionales o vuelos chárter y las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros y carga, podrán efectuar series de vuelos hacia y desde los aeródromos que se encuentren en los lugares o regiones afectadas o cercanos a ellas, dentro de su área de influencia.
2. Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, podrán ofrecer sus servicios hacia y desde los aeropuertos correspondientes, sin necesidad de que tengan previamente aprobada la respectiva ruta, mientras lo hagan bajo los términos de éste apéndice.
3. Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros, excepcionalmente no estarán sometidas a las limitaciones contenidas en los literales b), c), d) y e) del numeral 3.6.3.3.1.7.1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC, mientras operen bajo los términos del presente apéndice.
4. Para que puedan ser efectuados los vuelos de que trata éste apéndice, se procederá de la siguiente manera:
 - (a) Una vez conocida la situación de afectación a la conectividad por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UEAEC, ya sea por información recibida de las autoridades competentes en materia de transporte terrestre, o por tratarse de un hecho con notoriedad pública, la Oficina de Transporte Aéreo de la entidad, activará el procedimiento de contingencia, mediante circular que enviará a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular y no regular de pasajeros y/o carga, vía correo electrónico e informará al público en general, a través de la página web de la entidad, acerca de la posibilidad de que se efectúen los vuelos mencionados, indicando el, o los aeropuertos hacia o desde los cuales podrían efectuarse operaciones bajo las condiciones aquí previstas.
 - (b) La empresa interesada deberá presentar una solicitud dirigida a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, a los correos electrónicos: centrocom@aerocivil.gov.co y radicacionenlínea.ota@aerocivil.gov.co respectivamente, indicando:
 - (1) Ruta o rutas a cubrir.
 - (2) Tipo y matrícula de la aeronave o aeronaves, destinadas a efectuarlos vuelos.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (3) Fecha prevista para la iniciación del servicio.
- (c) La solicitud deberá ser firmada por el representante legal de la empresa interesada o su apoderado y estará soportada con:
- (1) Copia de los seguros correspondientes para el transporte de pasajeros o carga (si se requiriera modificar los que estuvieran vigentes en la empresa).
 - (2) Análisis de aeropuerto y análisis de riesgo operacional para esa operación si no lo tuviera desde antes.
 - (3) Solicitud de Vuelos No Regulares (Chárter) si aplica.
 - (4) Análisis de Rendimiento de Aeronave(s).
- (d) Si en el término de doce (12) horas a partir del momento en que se remite la solicitud con sus soportes, la empresa interesada no hubiese recibido ninguna objeción por parte de la Oficina de Transporte Aéreo o la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, se entenderá que la operación ha sido autorizada y en consecuencia podrá ser iniciada en cualquier momento.
- (e) Las operaciones se efectuarán dentro del horario de operación publicado para cada aeródromo. Para los efectos de éste apéndice, se considera horario de operación el previsto en la Publicación de Información Aeronáutica -AIP Colombia para dicho(s) aeródromos(s) o el que le(s) sea establecido de manera especial y publicado por NOTAM, para atender la contingencia.

Nota. - Si, conforme a lo previsto precedentemente, se adopta y publica un horario especial con mayor tiempo de disponibilidad para las operaciones de algún aeródromo, o para habilitar operaciones nocturnas en uno que no las tenga autorizadas regularmente, ello no constituye horario extendido.

- (f) La operación deberá quedar enmarcada dentro de los privilegios y limitaciones contenidas en las especificaciones de operación de la respectiva empresa y en todo caso, los vuelos deberán planificarse y efectuarse teniendo en cuenta las condiciones y limitaciones técnicas y operaciones de los aeródromos y de las aeronaves empleadas.
- (g) La autorización podrá ser cancelada en cualquier momento, a cualquier empresa o aeronave en particular, que no cumpla con los requisitos previstos en la presente Resolución y demás normas aplicables según su modalidad.
- (h) Una vez cese la situación de afectación a la conectividad en los lugares o regiones indicados, la Oficina de Transporte Aéreo dispondrá la desactivación del procedimiento de contingencia, y lo informará a las empresas de servicio aéreo comerciales y al público en general de la manera prevista en el literal (a) precedente, para que dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes cese la operación que había sido autorizada.
- 5.** Mientras esté activo el procedimiento de contingencia y vigente la circular de que trata el párrafo 4.
- (a) de éste apéndice, en relación con los aeropuertos de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil no entregados en concesión que sirvan a los lugares o regiones afectados y que hayan sido mencionados en la referida circular, fíjese una tarifa de cero (0) pesos en relación con:



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (a) La tasa aeroportuaria nacional, para los pasajeros de todos los vuelos de transporte público regular, no regular, adicionales y chárter hacia y desde los referidos aeropuertos.
 - (b) Los derechos de aeródromo y por servicios de protección al vuelo, para los vuelos en operaciones de transporte público de pasajeros o carga efectuados bajo los términos de éste apéndice, por explotadores de servicios no regulares, así como para los vuelos adicionales o chárter efectuados por explotadores de servicios regulares, hacia y desde dichos aeropuertos.
6. Para efectos del trámite de la tarifa fijada en el párrafo 5. anterior, la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea suministrara al Grupo de Facturación de la UAEAC, el listado de las aeronaves y vuelos efectuados conforme a lo previsto en éste apéndice.

ARTÍCULO SEGUNDO: Normas de transición:

- (a) Las personas que, a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, presenten un estudio y/o solicitud encaminado a la obtención, modificación o adición de un permiso de operación para la prestación de servicios aéreos comerciales en cualquier de sus categorías, deberán hacerlo de conformidad con las disposiciones del RAC 5 que se adopta con la presente Resolución.
- (b) Las empresas extranjeras de servicios aéreos comerciales de transporte público que, a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, presenten un estudio y/o solicitud encaminada a la obtención, modificación o adición de una autorización para explotar rutas internacionales hacia y desde Colombia, deberán hacerlo de conformidad con las disposiciones del RAC 5 que se adopta con la presente Resolución.
- (c) Los estudios y solicitudes encaminados a la obtención, modificación o adición un permiso de operación, radicados antes de la entrada en vigencia de la presente resolución, se tramitarán de conformidad con el RAC 3; no obstante si, una vez obtenido el correspondiente certificado de operación o modificación de las especificaciones de operación, o agotada la fase 4 del proceso de certificación; la solicitud para expedición de la resolución permiso de operación provisional o definitivo ser recibiera con posterioridad a la entrada en vigencia de esta resolución, el permiso de operación o su modificación se expedirá conforme al RAC 5.
- (d) A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, las empresas de servicios aéreos comerciales, podrán solicitar en cualquier momento la actualización de su permiso de operación de conformidad con la norma RAC 5.
- (e) Los permisos de operación otorgados por la UAEAC a empresas de servicios aéreo comerciales nacionales que, a la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución, se encontraban vigentes, continuarán vigentes bajo los términos de la norma RAC 3; no obstante, en caso de efectuarse cualquier renovación actualización de los mismos, después de dicha fecha el trámite se adelantará de conformidad con el nuevo RAC y el correspondiente permiso se actualizará conforme a sus normas, a la cuales quedará sometida la empresa desde entonces.
- (f) Toda empresa que obtenga la actualización de certificado de operación bajo las normas RAC 119, 121, 135, 137 o 138, con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberá solicitar la actualización de su permiso de operación de acuerdo con la norma RAC 5, si no lo hubiese hecho antes.



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINTRANSPORTE

Principio de Procedencia:
1061.490

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifica íntegramente la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se renumera como RAC 5”

- (g) Los permisos de operación que no hubiesen sido actualizados a 31 de diciembre de 2022, serán actualizados de oficio, para lo cual se le comunicará a la empresa titular, la indicación del proceso de actualización con el fin de que, dentro de los 15 día hábiles siguientes remita cualquier documento o requisito que hubiere vencido. En caso contrario, el correspondiente permiso de operación quedará suspendido hasta tanto se compélete la documentación y sea actualizado.
- (h) Las disposiciones de la norma RAC 3 continuarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023. Las empresas de servicios aéreos comerciales continuarán sujetas a sus disposiciones, hasta cuando hayan actualizado su permiso de operación.
- (i) Las empresas de servicios aéreos comerciales, que a 31 de diciembre de 2013 no hayan actualizado su permiso de operación quedarán suspendidas de actividades de vuelo, hasta tanto obtengan la actualización

ARTÍCULO TERCERO: Previa su publicación en el Diario Oficial, incorpórese las presentes disposiciones en la versión oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, publicada en la página web www.aerocivil.gov.co.

ARTÍCULO CUARTO: Las demás disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, que no hayan sido expresamente modificados con el presente acto administrativo, continuarán vigentes, conforme a su texto preexistente.

ARTÍCULO QUINTO: La presente Resolución rige treinta (30) días a partir de su fecha de publicación en el Diario Oficial y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los

JUAN CARLOS SALAZAR GÓMEZ
Director General

Proyectó: Edgar Benjamin Rivera Flórez -Grupo Normas Aeronáuticas.
Felipe Gallo Castillo -Grupo Normas Aeronáuticas

Revisó: Edgar Benjamin Rivera Flórez -Coordinador Grupo Normas Aeronáuticas

Aprobó: Luis Alberto Valencia Valencia –Secretario de Seguridad Operacional y de Aviación Civil.
Lucas Rodríguez Gomez -Jefe Oficina Transporte Aéreo.

Ruta electrónica: Ruta Electrónica: J:/3000 Secretaría General/2018/Resolución .