RESOLUCIÓN NÚMERO _____ **DE** _____

"Por medio de la cual se incorpora la norma RAC 158 – 'Tasas aeroportuarias y otros derechos de uso de los aeródromos públicos y aeropuertos' y se deroga el Apéndice 2 de la norma RAC 14 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas en los artículos 1782 y 1819 del Código de Comercio, el artículo 48 de la Ley 105 de 1993 reglamentado por el Decreto Nacional 1647 de 1994, en concordancia con lo establecido en los artículos 2, 3 numeral 8, 4 numerales 1, 2, 7, 8, 9, 11, 12, 15, 22, 25 y 26, y 8 numerales 5 y 7 del Decreto 1294 de 2021, y

CONSIDERANDO:

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, 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 2 del Decreto 1294 de 2021, ha expedido los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).

Que el artículo 1819 del Código de Comercio, sobre cobro de tasas a usuarios por el explotador de aeródromo público, dispone: *"El explotador de aeródromos públicos podrá cobrar tasas a los usuarios previa reglamentación y permiso de la autoridad aeronáutica".*

Que la Ley 105 de 1993 otorgó a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, como entidad especializada, el ejercicio de las funciones relativas al transporte aéreo y la facultó para reglamentar la prestación de los servicios aeroportuarios.

Que, de conformidad con el artículo 4 numerales 7 y 8 del Decreto 1294 de 2021, igualmente corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, como autoridad aeronáutica, desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil.

Que, mediante la Resolución número 2450 de 1974, el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, hoy Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, en uso de sus facultades legales, expidió e incorporó al Manual de Reglamentos Aeronáuticos la Parte Decimocuarta sobre aeródromos, aeropuertos y helipuertos.

Que, mediante la Resolución 02787 del 20 de septiembre de 2016, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil adicionó el Apéndice 2 a la norma RAC 14 sobre tasas y derechos a los usuarios de aeródromos y aeropuertos, fijando las reglas aplicables para el cobro de tasas aeroportuarias, derechos de aeródromo y otros derechos aeroportuarios que se causen con ocasión de la operación de aeronaves y la utilización de los servicios ofrecidos en los aeródromos o aeropuertos públicos, explotados por entes públicos o por particulares bajo contratos de concesión o cualquiera otra figura jurídica aplicable.

Que, mediante la Resolución número 06352 del 14 de noviembre de 2013, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil 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 la cual la parte Decimocuarta pasó a denominarse RAC 14.

Que, en consideración a la especificidad de las reglas relacionadas con los conceptos de tasa aeroportuarias y demás derechos que han de recaudarse por la utilización de los aeródromos públicos y la prestación de otros servicios a la navegación aérea, es necesario desarrollar una norma dentro de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia por separado, en cuanto la norma

RAC 14 se encuentra en proceso de armonización con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), asunto aquel que escapa por completo de su alcance.

Que, en aras de mantener la metodología y nomenclatura definida para los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, se ha determinado disponer del número 158 para incorporar como norma las reglas relativas a las tasas aeroportuarias y otros derechos aeroportuarios, en cuanto a su definición y procedimientos de fijación, reajuste y recaudo, entre otros aspectos pertinentes y relevantes.

Que es necesario dar mayor claridad a la norma del RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en relación con su ámbito de aplicación y principios rectores, a la vez que adicionarle algunas disposiciones relativas al cumplimiento obligatorio de dichos Reglamentos Aeronáuticos y otras normas.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1. Incorpórese la norma RAC 158 sobre "Tasas y derechos de uso de aeródromos públicos y aeropuertos" a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará así:

"RAC 158
TASAS AEROPORTUARIAS Y OTROS DERECHOS DE USO DE LOS AERÓDROMOS PÚBLICOS Y AEROPUERTOS

CAPÍTULO A – GENERALIDADES

158.001 Aplicación

(a) Este reglamento contiene las normas aplicables a:

(1) Los conceptos de tasa aeroportuaria, derechos de aeródromo y otros derechos aeroportuarios que se causen con ocasión de la operación y servicios ofrecidos de aeródromos y aeropuertos públicos explotados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, entes departamentales o municipales, o por explotador aeroportuario u otros particulares, ya sea mediante:

(i) Contratos de concesión aeroportuaria;

(ii) Esquemas de asociación publico privada (APP); o

(iii) Cualquier otro esquema de contratación aeroportuaria.

(2) Los ingresos regulados cedidos al explotador aeroportuario (de aeródromo), en virtud de cualquier contrato, así:

(i) Tasa aeroportuaria nacional (TAN);

(ii) Tasa aeroportuaria internacional (TAI);

(iii) Derecho de aeródromo en operaciones nacional (DAONA);

(iv) Derecho de aeródromo en operaciones internacional (DAOI);

(v) Derecho por recargo nocturno en operaciones nacionales e internacionales (DRON) y (DROI);

(vi) Derecho de extensión horaria en operaciones nacionales e internacionales (DEON) y (DEOI);

(vii) Derecho de parqueo de aeronaves en operaciones nacionales e internacionales (DPON) y (DPOI);

(viii) Derecho de uso de puentes de embarque en operaciones nacionales (DUPN);

(ix) Derecho de uso de puentes de embarque en operaciones internacionales (DUPI);

(x) Derecho por uso de carro de bomberos para abastecimiento de combustible (DCBA);

(xi) Derecho por uso de carro de bomberos para limpieza de plataforma (DCBL).

Nota.– *El explotador aeroportuario (de aeródromo) está autorizado a cobrar a los pasajeros, explotadores de aeronaves y demás usuarios del aeropuerto las tasas y derechos que se contemplan en el presente reglamento y a efectuar su recaudo en los términos que aquí se señalan.*

(3) El establecimiento del régimen de tarifas, su recaudo, pago y exenciones, sin perjuicio de las condiciones especiales que sean establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil o los entes territoriales, en su condición de propietarios de aeródromos o aeropuertos públicos, se sujetarán a las estipulaciones que sean específicamente pactadas por las partes en contratos de concesión aeroportuaria, esquemas de asociación público privada o cualquier otro esquema de contratación aeroportuaria, y las que sean dadas por los explotadores aeroportuarios, siempre que ellas no sean contrarias a la Ley o al presente reglamento.

158.005 Definiciones y abreviaturas

(a) Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se empleen en este reglamento, tendrán los siguientes significados:

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 la que en el futuro asuma sus funciones y competencias.

Nota. – *La naturaleza jurídica, objetivos y funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil están previstas en el Decreto 1294 de 2021.*

borrador

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo público. Son aeródromos públicos los que, aun siendo de propiedad privada, están destinados al uso público; los demás son privados. Se presumen públicos los que sean utilizados para la operación de aeronaves destinadas a prestar servicios remunerados a personas distintas del propietario.

Aerolínea (línea aérea). Según lo previsto en el Artículo 96 del Convenio de Chicago de 1944, sobre Aviación Civil Internacional, es cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo comercial de transporte público regular.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse y desplazarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar pesos útiles (personas o cosas).

> ***Nota 1.–*** *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.*
>
> ***Nota 2.–*** *Se entiende como aeronave colombiana, aquella que ostenta matrícula colombiana válidamente inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional de Colombia o la que ostenta matrícula extranjera, operada en Colombia por un explotador colombiano. Solo las operaciones realizadas por aeronaves colombianas entre puntos situados dentro del territorio nacional se cobrarán como nacionales, las demás se entenderán como internacionales.*

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 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.

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

Aerotaxi (taxi aéreo). Es una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público aéreo no regular, de pasajeros correo o carga, cuya operación está restringida por los RAC a cierto tipo de Aeronaves. Se caracteriza por prestar el servicio sin estar sujeto a las modalidades de tarifas, itinerarios, condiciones de servicio u horarios fijos.

Aterrizaje técnico. Aterrizaje que se hace en un aeropuerto (i) por ser un punto de escala técnica, (ii) por motivos de fallas técnicas y en general de seguridad aérea o por

cualquier motivo de fuerza mayor o caso fortuito y (iii) por regresar la Aeronave al aeropuerto de donde despegó como consecuencia de fallas técnicas y en general de seguridad aérea o por cualquier motivo de fuerza mayor o caso fortuito.

Boleto de pasaje. Es el escrito impreso o electrónico que documenta el contrato de transporte aéreo.

Carta de cargo. Documento expedido por un explotador de aeronave, una empresa especializada o FBO y que tenga cuenta con la Aerocivil, el cual contiene información para el cobro de los derechos causados en la prestación del servicio.

Concesionario aeroportuario. Persona jurídica que, en virtud de un contrato de concesión aeroportuario, asume la operación y explotación total o parcial de un aeródromo público o aeropuerto y/o la gestión de los servicios aeroportuarios que allí se prestan y/o la construcción, explotación o conservación del aeródromo o aeropuerto u otras obras de infraestructura destinadas al servicio aeroportuario, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de dicha obra o servicio por su cuenta y riesgo y bajo la vigilancia y control de la Aerocivil como entidad cedente.

Contrato de recaudo de tasa aeroportuaria. Contrato (del tipo de los contratos de mandato) celebrado entre un concesionario aeroportuario y una aerolínea o explotador de aeronaves, mediante el cual, el concesionario delega en la aerolínea o explotador de aeronaves la facultad de recaudar la tasa aeroportuaria que deben pagar los pasajeros transportador por ellos.

Contrato de transporte aéreo. Es aquel contrato de transporte de personas, correo o carga en el que el medio utilizado para su desarrollo es una aeronave.

Nota.– *Según el artículo 981 del Código de Comercio, el contrato de transporte es "(…) un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario".*

Cuenta o crédito. Condición dado a las empresas que constituyeron ante la Aerocivil una garantía, como póliza o prepago, que garantiza el pago en caso de incumplimiento de obligaciones.

Derecho. Cargo que se aplica con la finalidad específica de recuperar los costos de provisión de instalaciones y servicios para la aviación civil.

Derechos de aeródromo. Precio o remuneración que debe pagar un explotador de aeronaves por la utilización de este y/o sus servicios.

Desembarque. Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje en un aeropuerto (operación de "desembarcar").

Destino final. Es el aeropuerto estipulado en el contrato de transporte aéreo como último punto de llegada del pasajero del vuelo de ida; y es el aeropuerto estipulado en el contrato de transporte aéreo como último punto de llegada del pasajero en el vuelo de regreso.

borrador

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ **DE** _____

Embarque. Acto de subir a bordo de una aeronave con el objeto de comenzar un vuelo, en un aeropuerto antes del despegue (operación de "embarcar").

Exención. La causal o evento que libera a un pasajero o explotador de aeronaves de la obligación de pagar tasas por derechos de navegación o derechos aeroportuarios, la tasa aeroportuaria o el derecho de aeródromo.

Explotador aeroportuario (de aeródromo). Persona natural o jurídica que opera legítimamente un aeródromo a título de propiedad o en virtud de un contrato mediante al cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el Registro Aeronáutico Nacional. Se presume explotador al propietario de las instalaciones, equipos o servicios que constituyen el aeródromo, a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en dicho 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 aeronáutica son responsables de los daños que cause la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios citados.

> ***Nota.–*** *Cuando se habla de explotador aeroportuario o de aeródromo, este representa al administrador, explotador o concesionario del aeropuerto, o quien haga sus veces.*

Explotador de aeronave. Es la 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 la calidad de explotador, figurando, en uno u otro caso, inscrito como tal en el Registro Aeronáutico Nacional. 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 estas.

Índice de precios al consumidor (IPC). Es un indicador que sirve para medir la evolución de los precios de los bienes y servicios más representativos de la canasta familiar colombiana. En Colombia, el cálculo del IPC está a cargo del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), entidad responsable de la planeación, levantamiento, procesamiento, análisis y difusión de las estadísticas oficiales del país.

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.

borrador

Ingresos regulados. Son aquellos que hayan sido definidos como tal. En los contratos de concesión aeroportuaria, suelen estar definidos por las partes.

Número de vuelo. Es la designación de un vuelo que se compone del código de dos letras (IATA) y/o que es seguido de un número o combinación de letras.

Origen. Es el primer aeropuerto en el que el Pasajero Embarca para iniciar un vuelo de ida o de regreso, de conformidad con lo establecido en el contrato de transporte aéreo.

Operador de aeródromo. Persona natural o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, que opera un aeródromo (o aeropuerto) o parte de él.

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

Pasajero/a en tránsito. Pasajero que llega a un aeropuerto y continúa su viaje en el mismo vuelo (mismo número de vuelo), sea en la misma u otra aeronave.

Pasajero/a en transferencia (Pasajero/a en conexión). Pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto, entre dos vuelos y aeronaves diferentes.

Puente de embarque. Es la pasarela móvil de acceso a aeronaves, generalmente cubierto, que se extiende desde la puerta de embarque de la terminal del aeropuerto (en una posición de estacionamiento de aeronave de contacto) hasta la puerta de acceso de una aeronave, permitiendo el embarque o desembarque sin necesidad de descender a la plataforma.

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

Publicación de información aeronáutica (AIP Colombia). Es la publicación de información aeronáutica realizada por la Aerocivil que contiene información aeronáutica de carácter esencial para la navegación aérea.

Puesto de estacionamiento de aeronave (PEA): Es el área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una Aeronave que podrá ser de dos tipos:

(i) "Posición de contacto" en donde la aeronave hará uso de un puente de embarque del aeropuerto; o

(ii) "Posición remota" en donde la aeronave será objeto de embarque y/o desembarque a pie o mediante autobuses.

Ruta internacional. Para efectos de los derechos de aeródromo y otros derechos aeroportuarios que se regulan en este reglamento (uso de puentes de embarque y parqueo de aeronaves), la tarifa a ser cobrada por el concesionario será internacional, cuando la ruta lo sea, teniendo en cuenta que ruta internacional es aquella que:

(i) ha sido solicitada por el explotador de aeronaves como tal;

(ii) ha sido autorizada por la Aerocivil como tal, en el permiso otorgado al explotador;

(iii) aunque incluya trayectos domésticos, sin ellos.

Ruta nacional. Para efectos de los derechos de aeródromo y otros derechos aeroportuarios que se regulan en este reglamento (uso de puentes de embarque y parqueo de aeronaves), aquella que no es ruta internacional.

Tarifa operacional anual. Es la contraprestación económica obligatoria que realiza el explotador o propietario de aeronaves de matrícula colombiana, utilizadas en actividades de enseñanza o instrucción debidamente certificadas, a la Aerocivil como compensación por el acceso y uso de la infraestructura aeronáutica requerida para el desarrollo de dichas operaciones.

Tasa aeroportuaria. Es el precio, remuneración o, en definitiva, el valor que se cobra al pasajero por el uso de las instalaciones y servicios aeroportuarios, que podrá ser recaudada por el explotador de aeronaves, bien sea en el boleto de pasaje (tiquete aéreo) o en el aeropuerto.

Tasa aeroportuaria nacional (TAN). Cobro a pasajeros que se embarquen en un vuelo que se origine en el aeropuerto y que corresponda a una ruta autorizada, o a un plan de vuelo aprobado y termine en un punto diferente al de origen dentro del territorio colombiano.

Tasa aeroportuaria internacional (TAI). Cobro a pasajeros que se embarquen en el un vuelo que se origine en el aeropuerto y que corresponda a una ruta autorizada internacional, o a un plan de vuelo aprobado, que tenga como destino final un punto fuera del territorio colombiano.

Terminal privada. Es una terminal de pasajeros o un hangar ubicado en un aeródromo o aeropuerto, que no es operado directamente por el explotador de dicho aeródromo o aeropuerto, sino por un tercero a título de propiedad, arrendamiento o cualquier otro modo, empleando tales instalaciones en la atención de aeronaves privadas explotadas por este, o que tiene su base de operación en dichas instalaciones u opera desde ellas, a través de lo cual efectúa el embarque y desembarque de viajeros no comerciales de tales aeronaves.

También se consideran terminales privadas las instalaciones utilizadas por los aeroclubes de aviación privada, deportiva o recreativa.

Las terminales o instalaciones que operan como FBO no se consideran terminales privadas.

Transporte de valores. Modalidad del servicio de transporte público de carga no regular, mediante la cual un explotador de aeronaves autorizado traslada bienes de alto valor (como divisas, títulos valores o joyas), aplicando de forma obligatoria las medidas de seguridad de la aviación civil (RAC 160) y los protocolos de custodia determinados por la autoridad competente (Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada).

Trayecto ("etapa" o "segmento"). Es la operación de una aeronave desde el despegue hasta el aterrizaje siguiente. Será "trayecto doméstico" cuando el despegue y aterrizaje sean en puntos dentro de Colombia y "trayecto internacional" cuando uno de los dos, despegue o aterrizaje, sea en puntos fuera del territorio colombiano.

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. El personal técnico de mantenimiento y/o despacho cuando van en una aeronave desempeñando funciones de protección de vuelo o relativas a su mantenimiento, operación o despacho se considera, para todos los efectos, como parte de la tripulación.

Tripulante adicional. Tripulante titular de la correspondiente licencia que, previa asignación por parte del explotador de aeronave, 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.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil. Entidad estatal que en la República de Colombia es la autoridad en materia aeronáutica y para prestar los servicios aeroportuarios y de aeronavegación de acuerdo con la Ley 105 de 1993 y el Decreto 1294 de 2021.

Usuario. Este término se refiere a los explotadores de aeronaves en su calidad de usuarios de instalaciones y servicios de los aeropuertos.

Usuario final. Se refiere a los consumidores finales, es decir, pasajeros y expedidores.

Viajero. Persona 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.

Vuelo. Es el recorrido completo de ida o de regreso que hace un pasajero desde el origen hasta el destino final, como estos se hayan pactado en el contrato de transporte aéreo, bien se trate de un mismo o de distintos números de vuelo. Un vuelo puede tener más de un trayecto.

Vuelo nacional. Aquel por el cual, de acuerdo con el contrato de transporte aéreo, el pasajero cumple un itinerario con inicio y terminación en puntos dentro del territorio nacional.

Vuelo internacional. Aquel por el cual, de acuerdo con el contrato de transporte aéreo, el pasajero cumple un itinerario entre puntos de más de un Estado.

(b) Las abreviaturas que se utilizan en el presente reglamento tienen el significado indicado a continuación:

AIM Información aeronáutica.

AIP Publicación de información aeronáutica.

borrador

ANS	Servicios de navegación aérea.
APP	Asociación público-privada.
ATM	Gestión de servicios de control de tránsito aéreo.
CNS	Vigilancia radar, telecomunicaciones aeronáuticas y radioayudas.
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística.
DAOI	Derechos de aeródromo en operaciones internacionales.
DAON	Derechos de aeródromo en operaciones nacionales.
DEOI	Derecho de extensión de horario en operaciones internacionales.
DEON	Derecho de extensión de horario en operaciones nacionales.
DPOI	Derecho de parqueo de aeronaves en operaciones internacionales.
DPON	Derecho de parqueo de aeronaves en operaciones nacionales.
DROI	Derecho de recargo nocturno para operaciones internacionales.
DRON	Derecho de recargo nocturno para operaciones nacionales.
IPC	Índice de precios al consumidor.
MET	Meteorología.
PEA	Puesto de estacionamiento de aeronave.
SAR	Búsqueda y salvamento.
SPV	Servicios de protección al vuelo.
TAI	Tasa aeroportuaria internacional.
TAN	Tasa aeroportuaria nacional.
TRM	Tasa representativa del mercado.

CAPÍTULO B – TASA AEROPORTUARIA

158.100 Tasa aeroportuaria

(a) La tasa aeroportuaria es el valor que se cobra a los viajeros por el uso de las instalaciones y servicios aeroportuarios de las terminales de pasajeros, que podrá ser recaudada por el explotador de aeronaves y cobrado por el explotador aeroportuario (de aeródromo) en la prestación del servicio de transporte aéreo comercial regular y no

borrador

regular de pasajeros, así como en el caso de viajeros no tripulantes en aeronaves de aviación general.

(b) El pago de la tasa aeroportuaria nacional (TAN) se cobrará en moneda nacional ($COP) a los pasajeros que se embarquen en vuelos nacionales. Para pasajeros que se embarquen en vuelos internacionales, el pago de la tasa aeroportuaria internacional (TAI), se cobrará en dólares *de* los Estados Unidos de América ($USD) o en moneda nacional ($COP), de acuerdo con la TRM (véase la sección 158.140).

(c) A partir de las 00:00, hora local colombiana del día calendario siguiente a la suscripción de acta de entrega del aeropuerto concesionado, el explotador aeroportuario (de aeródromo) solo podrá obtener los ingresos por conceptos de tasas aeroportuarias nacional e internacional (TAN / TAI) en los siguientes casos:

(1) El explotador aeroportuario (de aeródromo) podrá cobrar tasa aeroportuaria nacional (TAN) a los pasajeros que se embarquen en un aeropuerto colombiano concesionado en un vuelo que origine en el aeropuerto y que corresponda a una ruta autorizada, o a un plan de vuelo aprobado y termine en un punto diferente al origen dentro de territorio colombiano.

(2) El explotador aeroportuario (de aeródromo) podrá cobrar tasa aeroportuaria internacional (TAI) a los pasajeros que se embarquen en un aeropuerto internacional colombiano concesionado, en un vuelo que origine en el aeropuerto y que corresponda a una ruta autorizada internacional, o a un plan de vuelo aprobado, que tenga como destino final un punto fuera del territorio colombiano. En estos casos, en el aeropuerto de embarque el pasajero con destino al exterior deberá cumplir los controles de emigración, aduanas, inspección y control de equipaje.

158.105 Tipos de tasa aeroportuaria

(a) Habrá lugar al cobro de tasa aeroportuaria nacional (TAN):

(1) Cuando el vuelo, según el contrato de transporte aéreo, tenga como destino final un punto en Colombia; y

(2) Cuando el vuelo, según lo previsto en el plan de vuelo para una aeronave privada, cuyos pasajeros utilicen una terminal pública, tenga como destino final un punto en Colombia.

(b) Habrá lugar al cobro de tasa aeroportuaria internacional (TAI):

(1) Cuando el vuelo, según el contrato de transporte aéreo, tenga como destino final un punto fuera de Colombia; y

(2) Cuando el vuelo, según lo previsto en el plan de vuelo para una aeronave privada, cuyos pasajeros utilicen una terminal pública, tenga como destino final un punto fuera de Colombia.

158.110 Causación de la tasa aeroportuaria

borrador

(a) Sin perjuicio de las exenciones previstas en este reglamento, la tasa aeroportuaria se causará por pasajero embarcado en el aeropuerto de origen, considerando:

(1) Los originados en el aeropuerto de origen del respectivo vuelo;

(2) Los pasajeros en transferencia; y

(3) Los pasajeros en tránsito.

158.115 Sujetos obligados al pago de tasas aeroportuarias

(a) Está obligada al pago de las tasas aeroportuarias:

(1) Toda persona diferente de la tripulación que viaje en una aeronave de servicios aéreos comerciales, desde un aeródromo o aeropuerto público;

(2) Toda persona diferente de la tripulación que viaje en una aeronave de aviación privada (individual o corporativa) desde un aeródromo o aeropuerto público, haciendo uso de las instalaciones públicas de dicho aeropuerto y no a través de una terminal privada.

Nota.– *El mero tránsito a través de un aeropuerto (sin permanecer en él) para embarcar en una aeronave privada no se considerará como uso de las instalaciones de dicho aeropuerto.*

(b) Pasajero en transferencia (en conexión)

(1) Es el pasajero que desembarca en un aeropuerto (aeropuerto de transferencia o de conexión) para embarcar desde este mismo a otro vuelo y aeronave diferente. Este pasajero pagará:

(i) La tasa aeroportuaria nacional (TAN), cuando el destino final previsto desde el aeropuerto donde se hace la transferencia sea nacional;

(ii) La tasa aeroportuaria internacional (TAI), cuando el destino final previsto desde el aeropuerto donde se hace la transferencia sea internacional;

(iii) Cuando el tiempo de permanencia del pasajero en el aeropuerto de transferencia o conexión, entre el desembarque y el embarque subsiguiente, sea superior a doce (12) horas para un vuelo con destino final nacional y veinticuatro (24) horas para un vuelo con destino final internacional; el explotador aeroportuario podrá cobrar a dicho pasajero la tasa aeroportuaria nacional o internacional, según corresponda.

(c) Pasajero en tránsito

(1) Es el pasajero que sale de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegó, a quien le aplicarán las siguientes reglas:

(i) Sin perjuicio de lo previsto en la sección 158.130, siempre que, de acuerdo con el contrato de transporte aéreo, el pasajero arribe a un aeropuerto como

borrador

pasajero en tránsito desde un aeropuerto situado en Colombia no clasificado como internacional y tenga como destino final un punto situado por fuera del territorio nacional, pagará la tasa aeroportuaria internacional en dicho aeropuerto internacional.

(ii) En los aeropuertos nacionales donde se originan pasajeros con destino internacional, solo se cobrará la tasa aeroportuaria nacional, sin perjuicio de que el aeropuerto internacional por el cual se efectúa la salida del país cobre la tasa aeroportuaria internacional, según lo previsto en el numeral anterior.

(iii) Cuando el aeropuerto de origen esté clasificado como internacional, éste podrá cobrar la tasa aeroportuaria internacional, siempre y cuando allí tengan lugar las formalidades de migración y demás servicios propios de un vuelo internacional. En este caso no habrá lugar al pago de una nueva tasa en el aeropuerto donde el pasajero efectúe su tránsito y embarque hacia el destino final.

158.120 Instalaciones y servicios que dan lugar al cobro de tasas aeroportuarias

(a) Los servicios e instalaciones que dan lugar y justifican el cobro de tasas aeroportuarias (cuando no sean cobrados de otro modo) independientemente de que sean o no ofrecidos directamente por el explotador aeroportuario, son aquellos que facilitan y dan comodidad y seguridad a la estadía del pasajero y su equipaje en el aeropuerto, y facilitan el embarque y/o desembarque a la salida, llegada, tránsitos y conexiones, o permiten la ejecución de controles indispensables para el viaje, incluyendo, entre otros, los siguientes:

(1) Facilidades para la llegada al aeropuerto en vehículos terrestres y parqueadero vehicular;

(2) Carritos para el transporte del equipaje, por parte del pasajero, dentro del aeropuerto;

(3) Mostradores ("counters") para registro de pasajeros y equipaje;

(4) Bandas o sistemas para la recepción y traslado del equipaje desde mostrador o el terminal hasta la aeronave y viceversa;

(5) Disponibilidad de locales comerciales y zonas de comidas con cafeterías, restaurantes y otros servicios;

(6) Capilla o lugares para culto religioso;

(7) Salas y sillas de espera, incluyendo las salas VIP;

(8) Servicios de energía eléctrica, iluminación, ventilación y/o sistemas de climatización (aire acondicionado / calefacción);

(9) Televisión, música ambiental y otros sistemas para entretenimiento;

(10) Cabinas telefónicas y de internet y/o wifi público;

borrador

(11) Baterías de baños para el uso público;

(12) Bandas transportadoras de personas, escaleras eléctricas y ascensores;

(13) Pasillos anchos, pasamanos, rampas, ascensores especiales y otros dispositivos para personas discapacitadas o con movilidad reducida;

(14) Módulos con servicio de información a pasajeros y de información turística;

(15) Módulos con servicio de atención o recepción de quejas al usuario viajero;

(16) Pantallas visuales o sistemas de audio para información sobre vuelos llegando y saliendo y/o de información meteorológica;

(17) Muelles o salas de embarque;

(18) Zonas de recepción de equipajes;

(19) Sanidad aeroportuaria, servicios de atención médica y ambulancia;

(20) Sistemas de seguridad aeroportuaria, incluyendo o no circuitos cerrados de televisión y vigilancia, servicios de inspección y control policial de pasajeros y equipajes (AVSEC), incluyendo o no sistemas escáner, "bodyscan", inspección manual y biosensores;

(21) Disponibilidad de instalaciones para vuelos internacionales, servicios de aduana, migración, sanitarios y fitosanitarios;

(22) Disponibilidad y acceso a servicios de transporte público terrestre (taxi, bus, etc.) con sus respectivos paraderos.

Nota.– *La anterior lista descriptiva no implica cobro individual por cada uno de los servicios indicados y no es taxativa ni excluyente.*

158.125 Aeropuertos facultados para cobrar las tasas aeroportuarias

(a) Todo aeropuerto o aeródromo público que ofrezca una o más de las instalaciones y servicios descritas en la sección 158.115 está facultado para cobrar tasas aeroportuarias a los usuarios de dichos servicios.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto público estará facultado para establecer y cobrar tasas a los usuarios, siempre que cuente con la previa autorización y sujeción a la reglamentación de la Aerocivil, de conformidad con lo previsto en el artículo 1819 del Código de Comercio y las disposiciones complementarias aplicables.

158.130 Exención del pago de las tasas aeroportuarias

(a) Existirá exención en el pago de la tasa aeroportuaria nacional (TAN) en los siguientes casos:

borrador

(1) Los pasajeros en tránsito en vuelos nacionales;

(2) Los pasajeros en tránsito en un vuelo que realiza un aterrizaje técnico (en estos casos la aeronave no podrá embarcar pasajeros nuevos en el aeropuerto en que realiza la escala técnica);

(3) Los tripulantes de aeronaves de empresas colombianas de servicios aéreos comerciales o de aviación general que vayan en la aeronave en ejercicio de sus funciones o viajen como tripulantes adicionales (TRIPADI);

(4) Los pasajeros en transferencia (conexión) de un vuelo nacional a otro vuelo nacional cuyo tiempo de permanencia en el aeropuerto sea inferior a doce (12) horas;

(5) El personal de las Fuerzas Armadas (Ejército Nacional, Armada Nacional, Fuerza Aeroespacial Colombiana y Policía Nacional) en servicio activo que viaje en misión oficial en cualquier aeronave, previa presentación del documento expedido por la respectiva Fuerza que así lo acredite;

(6) El personal que viaje a bordo de aeronaves colombianas de Estado o civiles del Estado, salvo que se trate de aquellas que, de acuerdo con la Ley, sean explotadas en servicios aéreos comerciales;

(7) Los funcionarios de la Aerocivil debidamente acreditados que viajen en misión oficial;

(8) Los infantes menores de dos (2) años;

(9) Las personas cuya presencia a bordo de una aeronave sea absolutamente necesaria durante vuelos de búsqueda, asistencia y salvamento, debidamente acreditadas;

(10) Las personas que sean transportadas o evacuadas en desarrollo de misiones humanitarias o rescatadas de desastres naturales o accidentes;

(11) El personal médico, paramédico, de enfermería o auxiliar vinculado a empresas autorizadas en la modalidad de trabajos aéreos especiales de ambulancia aérea, que vayan a bordo de una aeronave efectuando una labor de transporte asistencial aeromedicalizado, así como quienes viajen en condición de paciente y hasta un acompañante por vuelo;

(12) Los custodios o el personal de seguridad requerido en los vuelos de transporte de valores, debidamente acreditado; y

(13) Los veteranos de la Fuerza Pública (Ejército Nacional, Armada Nacional, Fuerza Aeroespacial Colombiana y Policía Nacional), en los términos definidos en el literal a) del artículo 2 de la Ley 1979 de 2019, siempre que acrediten su calidad conforme a lo establecido por dicha Ley y las normas reglamentarias aplicables, y solamente en los aeropuertos administrados por la Aerocivil;

borrador

Nota 1. – *Se entiende por pasajero en tránsito en vuelos nacionales aquella persona que llega a un aeropuerto colombiano para realizar escala o trasbordo, programado o no, y continúa en el mismo vuelo nacional, sea en la misma aeronave o en otra, hacia un destino colombiano diferente del de origen.*

Nota 2. – *Se entiende que un pasajero realiza transferencia o conexión nacional cuando arriba a un aeropuerto colombiano en un vuelo nacional y toma otro vuelo nacional cuyo destino es un punto diferente al de origen, bien sea en la misma o en distintas aeronaves o sea operado por la misma o diferente línea aérea.*

(b) Existirá exención en el pago de la tasa ~~a~~eroportuaria internacional (TAI) en los siguientes casos:

(1) Las personas deportadas o inadmitidas, de conformidad con las normas migratorias y con la previa certificación de la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia o de la autoridad que haga sus veces;

(2) Los miembros o integrantes de las delegaciones deportivas oficiales acreditadas por el Gobierno Nacional, mediante resolución expedida por el Ministerio del Deporte donde conste su designación;

(3) Las valijas diplomáticas y los instrumentos musicales que ocupen una silla en una aeronave;

(4) El personal oficial debidamente acreditado que viaje a bordo de aeronaves extranjeras de Estado o civiles del Estado, cuando viajen en desarrollo de misiones oficiales o diplomáticas y a condición de reciprocidad para aeronaves colombianas;

(5) Los pasajeros en tránsito en vuelos internacionales;

(6) Los pasajeros en tránsito en un vuelo que realiza un aterrizaje técnico (en estos casos la aeronave no podrá embarcar pasajeros nuevos en el aeropuerto donde realiza la escala técnica);

(7) Los pasajeros en transferencia (conexión) de un vuelo internacional a otro vuelo nacional cuyo tiempo de permanencia en el aeropuerto sea inferior a veinticuatro (24) horas;

(8) Los infantes menores de dos (2) años;

(9) Los tripulantes de aeronaves de empresas colombianas y extranjeras de servicios aéreos comerciales o de aviación general que vayan en ejercicio de sus funciones o viajen como tripulantes adicionales (TRIPADI);

(10) Los funcionarios de la Aerocivil debidamente acreditados que viajen en comisión oficial;

(11) El personal de las Fuerzas Armadas (Ejército Nacional, Armada Nacional, Fuerza Aeroespacial Colombiana y Policía Nacional) en servicio activo que viaje en misión oficial en cualquier aeronave, previa presentación del documento expedido por la respectiva Fuerza que así lo acredite;

borrador

(12) Las personas que sean transportadas o evacuadas en desarrollo de misiones humanitarias o rescatadas de desastres naturales o accidentes; y

(13) El personal médico, paramédico, de enfermería o auxiliar vinculado a empresas autorizadas en la modalidad de trabajos aéreos especiales de ambulancia aérea, que vayan a bordo de una aeronave efectuando una labor de transporte asistencial aeromedicalizado, así como quienes viajen en condición de paciente y hasta un acompañante por vuelo;

Nota 1. – *Se entiende por pasajeros en tránsito directo en vuelo internacional, aquellas personas que llegan a un aeropuerto colombiano para realizar escala o trasbordo, como parte del itinerario de un mismo vuelo internacional, con destino a un aeropuerto nacional o extranjero diferente del aeropuerto de origen.*

Nota 2. – *Se entiende que un pasajero realiza una conexión internacional, cuando arriba a un aeropuerto colombiano, en un vuelo internacional, y toma otro vuelo internacional cuyo destino es un punto diferente al de origen, bien sea en la misma o en distintas aeronaves o sea operado por la misma o diferente línea aérea.*

(c) Para ejercer el derecho de exención del pago de las tasas aeroportuarias como se dispone en la presente sección, las personas beneficiarias deberán acreditar apropiadamente su calidad o condición exhibiendo el documento que así permita verificar tal circunstancia por el explotador aéreo o el explotador aeroportuario obligado a realizar el respectivo recaudo.

158.135 Prueba de la exención del pago de la tasa aeroportuaria

(a) La exención en el pago de la tasa aeroportuaria nacional e internacional (TAN / TAI) deberá ser verificada por el explotador de la aeronave o por el explotador aeroportuario (de aeródromo).

(b) En los aeropuertos administrados por la Aerocivil, los explotadores de las aeronaves deberán recopilar los documentos que acrediten la exención y presentarlos, junto con los demás soportes del vuelo, a través del medio dispuesto por la Aerocivil para tal fin.

(c) El explotador de la aeronave entregará al explotador aeroportuario (de aeródromo), prueba de la causal de exención del pago de la tasa aeroportuaria. En caso contrario, el explotador aeroportuario (de aeródromo) podrá exigirle el pago de la tasa aeroportuaria aplicable.

158.140 Recaudo de la tasa aeroportuaria (TAN / TAI)

(a) Los pasajeros deberán abonar la tasa aeroportuaria nacional (TAN) o la tasa aeroportuaria internacional (TAI), según corresponda, de acuerdo con lo señalado a continuación:

(1) Los pasajeros que arriban a un aeropuerto internacional como punto de terminación de un vuelo nacional e inician un vuelo internacional, deberán abonar la tasa aeroportuaria internacional (TAI).

borrador

(2) Los pasajeros que arriban a un aeropuerto internacional como punto de terminación de un vuelo nacional e inician un vuelo nacional, deberán abonar la tasa aeroportuaria nacional (TAN).

(3) Los pasajeros que arriban a un aeropuerto internacional como punto de terminación de un vuelo internacional e inician otro vuelo internacional, deberán abonar la tasa aeroportuaria internacional (TAI).

(4) Los pasajeros que arriban a un aeropuerto internacional como punto de terminación de un vuelo internacional e inician un vuelo nacional, deberán abonar la tasa aeroportuaria nacional (TAN).

Nota 1.– *Para estos efectos, se entiende por vuelo nacional aquel que, de acuerdo con el contrato de transporte del pasajero, cumple un itinerario con inicio y terminación en puntos del territorio nacional; se entiende por vuelo internacional aquel que, de acuerdo con el contrato de transporte de pasajero, cumpla un itinerario entre puntos de más de un Estado.*

(b) El recaudo de la tasa aeroportuaria nacional y de la tasa aeroportuaria internacional (TAN / TAI), corresponderá al explotador aeroportuario.

(1) El explotador aeroportuario podrá celebrar acuerdos de recaudo de tasas ~~a~~eroportuarias mediante los cuales facultará a las aerolíneas o al explotador de aeronaves para recaudarlas, de acuerdo con las disposiciones de tales acuerdos.

(2) El recaudo de la tasa aeroportuaria nacional (TAN) se hará en pesos colombianos ($COP).

(3) El recaudo de la tasa aeroportuaria internacional (TAI) podrá hacerse en dólares de los Estados Unidos de América ($USD) o en su equivalencia en pesos colombianos ($COP), caso en el cual se utilizará el tipo de cambio denominado *Tasa Representativa del Mercado (TRM)* certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia para los días 14, que aplicará para los días 16 y último de cada mes calendario, y 28, que aplicará para el período comprendido entre el primer día y el día 15 del mes calendario inmediatamente siguiente.

158.145 Obligación de reporte diario de recaudo de la tasa aeroportuaria (Infrasa)

(a) El explotador aeroportuario (de aeródromo), la aerolínea, el explotador de aeronaves regulares y no regulares o el tercero que efectúe el recaudo de la tasa aeroportuaria nacional e internacional (TAN / TAI) deberá presentar diariamente al explotador aeroportuario (de aeródromo) de cada aeropuerto y a la Dirección Financiera de la Aerocivil (o la dependencia que haga sus veces) un reporte físico o electrónico con los respectivos soportes del vuelo (manifiesto de peso y balance, lista de pasajeros, documentos de exención, lista de tránsitos, declaración general, etc.), como lo determine el explotador aeroportuario, sobre el movimiento de pasajeros y el recaudo de la tasa aeroportuaria nacional e internacional (TAN / TAI), relacionado con los vuelos efectuados el día inmediatamente anterior.

(b) El reporte a que hace referencia el párrafo anterior deberá contener, como mínimo, los siguientes elementos:

(1) Nombre del explotador de aeronaves (aerolínea, aerotaxi, etc.);

(2) Fecha y hora UTC fuera de calzos del (de los) vuelo(s);

(3) Matrícula(s) de la(s) aeronave(s);

(4) Número de vuelo, origen y destino (sigla OACI de los aeropuertos de origen y de destino);

(5) Número de pasajeros que pagan la tasa aeroportuaria nacional o internacional (TAN o TAI);

(6) Número de pasajeros exentos del pago de la tasa aeroportuaria nacional o internacional (TAN o TAI);

(7) Número de pasajeros en tránsito y en transferencia (conexión), incluyendo un listado de estos;

(8) Número total de pasajeros embarcados;

(9) Nombre, identificación y firma de la persona responsable de la información.

(c) Los datos señalados en el párrafo anterior serán tomados por las aerolíneas o explotador de aeronaves del manifiesto de peso y balance, de la lista de pasajeros, listado de tránsitos, de las exenciones debidamente autorizadas por el explotador aeroportuario (de aeródromo), que cada explotador de aeronaves y/o aerolínea debe suministrar en el formato que para ello establezca.

(d) El reporte deberá estar acompañado de una copia de los certificados de exención de las tasas aeroportuarias nacional o internacional (TAN o TAI), según corresponda, expedidos por el explotador aeroportuario (de aeródromo).

(e) Para acreditar la categoría de pasajeros en tránsito nacional, las aerolíneas deberán presentar en un solo listado la relación de tránsitos, que contenga la siguiente información:

(1) Fecha del vuelo;

(2) Número de vuelo, origen y destino;

(3) Fecha y hora de llegada, y de salida;

(4) Nombres y apellidos del pasajero; y

(5) Aeropuertos de origen y destino. (identificador OACI de los respectivos aeropuertos).

(f) Para acreditar la categoría de pasajeros de tránsito internacional, las aerolíneas deberán presentar un listado único que contenga la siguiente información:

(1) Fecha del vuelo;

borrador

(2) Aerolíneas que intervienen en la conexión;

(3) Número de vuelo origen y destino;

(4) Fechas y horas de llegada y salida;

(5) Nombres y apellidos del pasajero;

(6) Número del tiquete;

(7) Aeropuertos de origen y destino (identificadores OACI de los respectivos aeropuertos);

(8) Nombre y firma de los representantes de las aerolíneas que transportan al pasajero.

Nota.– *La información en este formato debe ser clara, sin enmendaduras, y se entiende que estos documentos aportados por las compañías aéreas son documentos expedidos hacia la autoridad oficial.*

(g) Los explotadores aeroportuarios (de aeródromo), podrán adoptar formatos especiales para efectuar este reporte.

(h) Corresponde al explotador de aeronaves verificar con antelación al embarque del pasajero su pago de la tasa aeroportuaria nacional e internacional (TAN / TAI) o, en caso de aplicar, que este cuente con el certificado de exención expedido por el explotador aeroportuario (de aeródromo).

(i) Para los aeropuertos administrados por Aerocivil, los datos acerca de los vuelos efectuados por cada explotador de aeronaves será confrontado con los informes emanados de los servicios de control de aeródromo en cada aeropuerto. En caso de presentarse alguna inconsistencia, se tomará como dato oficial prevalente la información de la torre de control.

(j) En caso de incumplimiento o demora en la entrega de los datos de los vuelos por parte de las aerolíneas, aerotaxis y demás sujetos obligados al recaudo de la tasa aeroportuaria, el explotador del aeropuerto (de aeródromo) podrá facturar el total de las sillas de la aeronave que efectúa el vuelo o los vuelos no reportados como un cobro extemporáneo que se liquidará con base en la tarifa que se encuentre vigente para el momento de dicho cobro.

(k) En cualquier momento, la Aerocivil podrá efectuar revisiones o supervisiones de la veracidad de la información suministrada por los explotadores de aeronaves. En el evento en que pueda demostrarse que estos presentaron documentos con información inexacta o falsa, se procederá a reportar al Grupo Investigaciones y Sanciones a las Infracciones de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, o la dependencia que haga sus veces, para que abra la actuación administrativa sancionatoria correspondiente, de conformidad con las estipulaciones de la norma RAC 13.

158.150 Facturación y pago de las tasas aeroportuarias (TAN o TAI)

Borrador

(a) El explotador aeroportuario (de aeródromo), con fundamento en la información aportada por las aerolíneas o explotador de aeronaves sobre el movimiento de pasajeros y las tasas aeroportuarias nacional o internacional (TAN / TAI), presentará quincenalmente a las aerolíneas o explotador de aeronaves la liquidación de los valores y/o factura.

(b) El pago de las tasas aeroportuarias nacional o internacional (TAN / TAI) se debe realizar por las aerolíneas o el explotador de aeronaves dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la entrega de la liquidación y/o factura por parte del explotador aeroportuario (de aeródromo), consignando o transfiriendo los respectivos valores a través de los medios de pago definidos por el explotador aeroportuario (de aeródromo).

Nota.– *En el caso de los concesionarios aeroportuarios, estos deberán consignar los valores por concepto de tasas aeroportuarias en la subcuenta principal del fideicomiso constituido, de acuerdo con lo dispuesto en el contrato de concesión, disminuyendo, si corresponde, el valor de la comisión pactada, de conformidad con el subpárrafo 158.140(b)(1) del presente reglamento.*

(c) Las obligaciones por concepto de tasas aeroportuarias no son financiables.

158.155 Comisión por recaudo

(a) Los explotadores aeroportuarios podrán pactar con los explotadores de aeronaves acuerdos de recaudo de la tasa aeroportuaria, para que estos últimos se ocupen de recaudarla, pudiendo concertar una comisión por recaudo a favor del explotador de aeronaves que lo efectúe.

158.160 Mora en el pago de tasas aeroportuarias

(a) En caso de presentarse mora superior a treinta (30) días calendario, contados desde el vencimiento del plazo para el pago señalado en el párrafo 158.150(b) de este reglamento, la Aerocivil, previa solicitud expresa del explotador aeroportuario (de aeródromo), suspenderá la prestación de servicios de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo a la aerolínea o explotador de aeronaves incumplida, dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la recepción de la comunicación del explotador aeroportuario (de aeródromo). Lo anterior, salvo cuando se trate de derechos litigiosos o por razones de fuerza mayor o caso fortuito, o en situaciones de emergencia o calamidad pública.

(b) Las aerolíneas o explotador de aeronaves que se encuentre en mora en el pago al explotador aeroportuario (de aeródromo) del recaudo de la Tasas Aeroportuarias Nacional o Internacional (TAN o TAI), podrán celebrar acuerdos de pago con el explotador aeroportuario (de aeródromo) a fin de que se le permita acceder a la prestación de servicios de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo, a menos que dichas aerolíneas o explotador de aeronaves se encuentre incumpliendo algún acuerdo de pago celebrado previamente con ese explotador aeroportuario (de aeródromo).

(c) En todo caso, la celebración de acuerdos de pago entre un explotador aeroportuario (de aeródromo) y un explotador de aeronaves que se encuentre en mora por razón del recaudo de tasas aeroportuarias, se sujetará a la libre voluntad de las partes.

CAPÍTULO C – DERECHOS DE AERÓDROMO

158.200 Derechos de aeródromo en operaciones nacionales e internacionales

(a) Por derechos de aeródromo se entiende la remuneración que el explotador de aeronaves se encuentra obligado a pagar al explotador aeroportuario (de aeródromo) como contraprestación por la operación de sus aeronaves efectuada en el correspondiente aeropuerto, así como el uso de sus instalaciones y servicios, que incluyen:

(1) Operaciones de aterrizaje y despegue;

(2) Uso de pistas, calles de rodaje y plataformas;

(3) Servicios de extinción de incendios, cuando los ofrezca el explotador aeroportuario (de aeródromo);

(4) Uso de ayudas visuales para aproximación;

(5) Infraestructura de seguridad del aeródromo;

(6) Hasta tres (3) horas de estacionamiento en posición de embarque o desembarque, contadas a partir del momento en que la aeronave ingresa a la plataforma.

(b) Durante maniobras de trabajo de pista en vuelos de entrenamiento o verificaciones de competencia de vuelo se considerará como una sola operación, cuando en un lapso no superior a una (1) hora se efectúen hasta seis (6) aterrizajes, realizando maniobras de toque y despegue.

(c) El concepto de derechos de aeródromo en operaciones nacionales o internacionales (DAON / DAOI) no incluye los servicios de protección al vuelo (SPV) o servicios de navegación aérea (ANS); es decir, gestión de servicios de control de tránsito aéreo (ATM), vigilancia radar, telecomunicaciones aeronáuticas y radioayudas (CNS), Información aeronáutica (AIM), meteorología (MET) y búsqueda y salvamento (SAR).

158.205 Causales de exención de los derechos de aeródromo

(a) Estarán exentas del pago de los derechos de aeródromo en las operaciones nacionales (DAON), de los derechos de aeródromo en operaciones internacionales (DAOI), las siguientes aeronaves:

(1) Las aeronaves de Estado, es decir, aquellas utilizadas en actividades militares, de aduanas o de Policía, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44) y el artículo 1775 del Código de Comercio.

(2) Las aeronaves civiles del Estado (colombianas), es decir, de propiedad o bajo operación de entidades públicas, siempre que se utilicen en actividades no comerciales.

(3) Aeronaves de propiedad o bajo operación de otros Estados parte del Convenio de Chicago, utilizadas para misiones oficiales de jefes de Estado, dignatarios,

borrador

miembros de gobiernos extranjeros o con fines similares, siempre que exista reciprocidad, la cual se presume legalmente;

(4) Aeronaves involucradas en operaciones de búsqueda, salvamento o auxilio en casos de calamidad pública;

(5) Aeronaves que presten servicios a un Estado u organización internacional y que, en virtud de un acuerdo internacional, se encuentren exoneradas de pago.

(6) Las aeronaves que realicen aterrizajes de emergencia o técnicos, o regresen a su aeropuerto de origen debido a condiciones meteorológicas adversas, conforme a lo dispuesto en el artículo 96, literal b), del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, siempre que no embarquen nuevos pasajeros, correo o carga por arrendamiento o remuneración. En caso de un aterrizaje de emergencia, se aplicarán cargos por parqueo a partir de las doce (12) horas posteriores al aterrizaje;

(7) Las aeronaves con matrícula HK o HJ utilizadas para actividades de enseñanza o instrucción de vuelo, siempre que este tipo de operación esté debidamente registrada en el plan de vuelo;

(8) Las aeronaves operadas por la empresa Servicios Aéreos a Territorios Nacionales S.A. (Satena S.A.), en el marco de su operación nacional, mientras conserven la calidad de aeronaves militares, conforme a lo dispuesto en el parágrafo del artículo 5° de la Ley 1427 de 2010, en concordancia con los artículos 9° de la Ley 80 de 1968 y 27 del Decreto 2344 de 1971.

(b) La exención en el pago de los Derechos de Aeródromo en operaciones Nacionales (DAON) u Operaciones Internacionales (DAOI), deberá ser verificada por el explotador aeroportuario (de aeródromo).

158.210 Facturación y pago de los derechos de aeródromo (DAON / DAOI)

(a) La facturación de los derechos de aeródromo en operaciones nacionales o internacionales (DAON o DAOI) será efectuada con una periodicidad quincenal por el explotador aeroportuario (de aeródromo).

(b) En los aeropuertos concesionados, los derechos de aeródromo en operaciones nacionales o internacionales (DAON o DAOI) de las aerolíneas o explotadores de aeronaves de transporte público comercial no regular, su pago deberá efectuarse antes de la prestación del Aeródromo.

(c) En los aeropuertos concesionados, el plazo máximo para efectuar el pago de dichos derechos será de tres (3) días hábiles contados a partir de la fecha de recepción de la factura emitida por el explotador aeroportuario (de aeródromo). El pago deberá realizarse a través de los canales de recaudo oficialmente autorizados por el explotador aeroportuario (aeródromo).

(d) En caso de presentarse mora superior a treinta (30) días calendario, contados desde el vencimiento del plazo para el pago señalado en el párrafo 158.205(c) de este reglamento, la Aerocivil, previa solicitud expresa del explotador aeroportuario (de

aeródromo), suspenderá la prestación de servicios de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo a la aerolínea o explotador de aeronaves incumplida, dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la recepción de la comunicación del explotador aeroportuario (de aeródromo). Lo anterior, salvo cuando se trate de derechos litigiosos o por razones de fuerza mayor o caso fortuito, o en situaciones de emergencia o calamidad pública.

(e) Las aerolíneas o explotador de aeronaves que se encuentre en mora en el pago al explotador aeroportuario (de aeródromo) del recaudo de la derechos de aeródromo en operaciones nacionales o internacionales (DAON o DAOI), podrán celebrar acuerdos de pago con el explotador aeroportuario (de aeródromo) a fin de que se le permita acceder a la prestación de servicios de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo, a menos que dichas aerolíneas o explotador de aeronaves se encuentre incumpliendo algún acuerdo de pago celebrado previamente con ese explotador aeroportuario (de aeródromo).

(f) En todo caso, la celebración de acuerdos de pago entre un explotador aeroportuario (de aeródromo) y un explotador de aeronaves que se encuentre en mora por razón del recaudo de tasas aeroportuarias, se sujetará a la libre voluntad de las partes.

158.215 Tarifas diferenciales en los derechos de aeródromo (DAON / DAOI)

Los explotadores aeroportuarios (de aeródromo) podrán, previa aprobación de la Aerocivil, establecer tarifas diferenciales para los derechos de aeródromo, de modo que, en las horas de más baja afluencia de tráfico aéreo, estas puedan ser menores que las aplicables durante las horas de alta afluencia de tráfico y horas pico

CAPÍTULO D – DERECHOS POR RECARGO NOCTURNO

158.300 Derechos por recargo nocturno de derecho de aeródromo en operaciones (DRON/DROI)

(a) Los derechos por recargo nocturno de derecho de aeródromo en operaciones nacionales (DRON) o Internacionales (DROI) constituyen una tarifa que podrá ser cobrada por el explotador aeroportuario (de aeródromo) a las aerolíneas o explotadores de aeronaves, por cada operación que se realice entre las 18:00 y las 06:00 hora local.

(b) Esta tarifa se aplica como compensación por la disponibilidad de infraestructura, servicios y personal durante el horario nocturno.

(c) La tarifa máxima que puede cobrar el explotador aeroportuario (de aeródromo) por concepto de recargo nocturno de derecho de aeródromo en operaciones nacionales (DRON) o internacionales (DROI) corresponde a un cinco por ciento (5%) adicional sobre el valor de los derechos de aeródromo en operación nacional (DAON) o internacional (DAOI), respectivamente.

158.305 Facturación y pago de los derechos de recargo nocturno (DRON / DROI)

(a) La facturación de los derechos por recargo nocturno de derecho de aeródromo en operaciones nacionales e internacionales (DRON / DROI) será efectuada con una periodicidad quincenal por el explotador aeroportuario (de aeródromo).

Borrador

(b) En los aeropuertos concesionados, los pagos por derechos por recargo nocturno de derecho de aeródromo para las operaciones nacionales e internacionales (DRON / DROI) de las aerolíneas o explotadores de aeronaves de transporte público comercial no regular, deberá efectuarse antes de la prestación del aeródromo.

(c) En los aeropuertos concesionados, el plazo máximo para efectuar el pago de dichos derechos será de tres (3) días hábiles contados a partir de la fecha de recepción de la factura emitida por el explotador aeroportuario (de aeródromo). El pago deberá realizarse a través de los canales de recaudo oficialmente autorizados por el explotador aeroportuario (aeródromo).

(d) En caso de presentarse mora superior a treinta (30) días calendario, contados desde el vencimiento del plazo para el pago señalado en el párrafo 158.305(c) de este reglamento, la Aerocivil, previa solicitud expresa del explotador aeroportuario (de aeródromo), suspenderá la prestación de servicios de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo a la aerolínea o explotador de aeronaves incumplida, dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la recepción de la comunicación del explotador aeroportuario (de aeródromo). Lo anterior, salvo cuando se trate de derechos litigiosos o por razones de fuerza mayor o caso fortuito, o en situaciones de emergencia o calamidad pública.

(e) Las aerolíneas o explotador de aeronaves que se encuentre en mora en el pago al explotador aeroportuario (de aeródromo) del recaudo de la derechos por recargo nocturno de derecho de aeródromo en operaciones nacionales e internacionales (DRON/DROI), podrán celebrar acuerdos de pago con el explotador aeroportuario (de aeródromo) a fin que se le permita acceder a la prestación de servicios de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo, a menos que dichas aerolíneas o explotador de aeronaves se encuentre incumpliendo algún acuerdo de pago celebrado previamente con ese explotador aeroportuario (de aeródromo).

(f) En todo caso, la celebración de acuerdos de pago entre un explotador aeroportuario (de aeródromo) y un explotador de aeronaves que se encuentre en mora por razón del recaudo de tasas aeroportuarias, se sujetará a la libre voluntad de las partes.

CAPÍTULO E – DERECHOS DE EXTENSIÓN DE HORARIO

158.400 Derechos de extensión de horario en operaciones (DEON / DEOI)

(a) El derecho de extensión de horario en operaciones nacionales (DEON) y derecho de extensión de horario en operaciones internacionales (DEOI), se regula así:

(1) En operaciones nacionales (DEON), es el recargo por cada hora o fracción de hora de servicio adicional que el explotador aeroportuario (de aeródromo) podrá cobrar al explotador de aeronaves por la prestación de servicios fuera del horario publicado en la AIP (Publicación de Información Aeronáutica) de Colombia en operaciones nacionales por cada aeronave.

(2) En operaciones internacionales (DEOI), es el recargo equivalente a la conversión en dólares de los Estados Unidos de América ($USD), por cada hora o fracción de hora de servicio adicional que el explotador aeroportuario (de aeródromo), podrá cobrar al explotador de aeronaves por la prestación de servicios fuera del horario

publicado en la AIP (Publicación de Información Aeronáutica) de Colombia en operaciones internacionales por cada aeronave.

(b) Cuando se solicite la extensión de horario más allá del tiempo publicado en la AIP, el recargo correspondiente será facturado independientemente de que el servicio adicional se utilice o no por parte del explotador de la aeronave.

(c) El explotador de la aeronave podrá cancelar la solicitud a que hace referencia el párrafo (b) anterior, siempre y cuando lo haga antes de que se cumpla el horario publicado en la AIP Colombia.

(d) La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea informará al Grupo de Facturación de la Dirección Financiera los horarios extendidos autorizados para cada aeronave y explotador con el fin de que la Aerocivil pueda realizar el respectivo cobro.

158.405 Facturación y pago de los derechos extensión de horario en operaciones nacionales e internacionales (DEON / DEOI)

(a) La facturación de los derechos de extensión de horario en operaciones nacionales e internacionales (DEON / DEOI), será efectuada con una periodicidad quincenal por el explotador aeroportuario (de aeródromo),

(b) Para aeropuertos concesionados, los derechos de extensión de horario en operaciones nacionales e internacionales (DEON / DEOI), de las aerolíneas o explotadores de aeronaves de transporte público comercial no regular, su pago deberá efectuarse antes de la prestación del aeródromo.

(c) Para aeropuertos concesionados, el plazo máximo para efectuar el pago de dichos derechos será de tres (3) días hábiles contados a partir de la fecha de recepción de la factura emitida por el explotador aeroportuario (de aeródromo). El pago deberá realizarse a través de los canales de recaudo oficialmente autorizados por el explotador aeroportuario (aeródromo).

(d) En caso de presentarse mora superior a treinta (30) días calendario, contados desde el vencimiento del plazo para el pago señalado en el párrafo 158.405(c) anterior, la Aerocivil, previa solicitud expresa del explotador aeroportuario (de aeródromo), suspenderá la prestación de servicios de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo a la aerolínea o explotador de aeronaves incumplida, dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la recepción de la comunicación del explotador aeroportuario (de aeródromo). Lo anterior, salvo cuando se trate de derechos litigiosos o por razones de fuerza mayor o caso fortuito, o en situaciones de emergencia o calamidad pública.

(e) Las aerolíneas o explotador de aeronaves que se encuentre en mora en el pago al explotador aeroportuario (de aeródromo) del recaudo de la derechos de extensión de horario en operaciones nacionales e internacionales (DEON / DEOI), podrán celebrar acuerdos de pago con el explotador aeroportuario (de aeródromo) a fin de que se le permita acceder a la prestación de servicios de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo, a menos que dichas aerolíneas o explotador de aeronaves se encuentre incumpliendo algún acuerdo de pago celebrado previamente con ese explotador aeroportuario (de aeródromo).

(f) En todo caso, la celebración de acuerdos de pago entre un explotador aeroportuario (de aeródromo) y un explotador de aeronaves que se encuentre en mora por razón del recaudo de tasas aeroportuarias, se sujetará a la libre voluntad de las partes.

CAPÍTULO F – DERECHOS DE PARQUEO DE AERONAVES

158.500 Derechos de parqueo de aeronave

(a) El derecho de parqueo de aeronaves en operaciones nacionales o internacionales (DPON / DPOI) constituye la tarifa máxima aplicable que deben pagar los explotadores de aeronaves al explotador aeroportuario (de aeródromo), por cada hora o fracción de hora de permanencia de la aeronave en el puesto de estacionamiento de aeronave (PEA) del aeropuerto, contado desde el momento en que la aeronave ingrese a la plataforma.

(b) Una vez transcurridas tres (3) horas desde el ingreso de la aeronave a plataforma, si esta permanece en posición de contacto con la pasarela de embarque, el explotador aeroportuario (de aeródromo) podrá ordenar su traslado a una posición remota, salvo que se certifique la inexistencia de disponibilidad por parte del inspector del aeródromo.

158.505 Tarifas aplicables

(a) Una vez se cumpla las tres (3) primeras horas contadas desde el ingreso a plataforma en el respectivo aeropuerto, o a cualquier punto de las áreas operativas del aeropuerto (a excepción de las áreas privadas o entregadas en arrendamiento o comodato a terceros), la tarifa máxima aplicable a cada hora o fracción de hora por el derecho de parqueo de aeronaves en operaciones nacionales o en operaciones internacionales (DPON / DPOI), será el equivalente al cinco por ciento (5%) del valor de los derechos de aeródromo en operación nacional o en operación internacional (DAON / DAOI), según corresponda.

(b) En el caso que la aeronave no sea retirada de la posición de contacto transcurridas tres (3) horas desde su ingreso a plataforma, la aerolínea o explotador de aeronaves pagará al explotador aeroportuario (de aeródromo) por derecho de parqueo de aeronave, una suma equivalente al diez por ciento (10%) del valor de los derechos de aeródromo operación nacional o en operación internacional (DAON / DAOI), según corresponda, por cada hora o fracción por los derechos de parqueo.

(c) En caso de que, por su conformación, no haya en el aeropuerto posiciones remotas, el cobro al que se refiere el párrafo (b) anterior corresponderá al equivalente del cinco por ciento (5%) del valor de los derechos de aeródromo en operación nacional o en operación internacional (DAON / DAOI), según corresponda.

(d) Para los eventos descritos en esta sección, los aeropuertos, a través de sus respectivos gerentes aeroportuarios, deberán llevar el control de las aeronaves en plataforma y reportar al Grupo de Facturación de la Aerocivil semanalmente el informe de aquellas que estuvieron en plataforma por mayor tiempo al establecido, con el fin de realizar los cobros por estacionamiento.

158.510 Causales de exención de los derechos de parqueo de aeronave (DPON/DPOI)

(a) Estarán exentas del pago de los derechos de parqueo de aeronaves en operación nacional e internacional (DPON / DPOI), las siguientes aeronaves:

(1) Aeronaves de Estado, aquellas utilizadas en la prestación de servicios militares, de aduanas o de policía, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44), el artículo 1775 del Código de Comercio y las disposiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).

(9) Aeronaves civiles de propiedad o bajo operación de entidades públicas o del Estado colombiano, siempre que presten sus servicios no comerciales;

(10) Aeronaves de propiedad o bajo operación de otros Estados parte del Convenio de Chicago, utilizadas para misiones oficiales de jefes de Estado, dignatarios, miembros de gobiernos extranjeros o con fines similares, siempre que exista reciprocidad, la cual se presume legalmente;

(11) Aeronaves involucradas en operaciones de búsqueda, salvamento o auxilio en casos de calamidad pública;

(12) Aeronaves que presten servicios a un Estado u organización internacional y que, en virtud de un acuerdo internacional, se encuentren exoneradas de pago;

(13) Aeronaves que realicen aterrizajes de emergencia o técnicos, o regresen a su aeropuerto de origen debido a condiciones meteorológicas adversas, conforme a lo dispuesto en el artículo 96, literal b), del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, siempre que no embarquen nuevos pasajeros, correo o carga remunerados. En caso de aterrizaje de emergencia, se aplicará cargos por parqueo a partir de las doce (12) horas posteriores al aterrizaje;

(14) Aeronaves con matrícula HK o HJ utilizadas para actividades de instrucción de vuelo, siempre que dichas operaciones estén debidamente registradas en el plan de vuelo;

(15) Las aeronaves operadas por la empresa Servicios Aéreos a Territorios Nacionales S.A. (Satena S.A.), en el marco de su operación nacional, mientras conserven la calidad de aeronaves militares, conforme a lo dispuesto en el parágrafo del artículo 5° de la Ley 1427 de 2010, en concordancia con los artículos 9° de la Ley 80 de 1968 y 27 del Decreto 2344 de 1971.

(b) La exención en el pago de los derechos de parqueo de aeronaves en operación nacional e internacional (DPON) y (DPOI) deberá ser verificada por el explotador aeroportuario (de aeródromo).

158.515 Facturación y plazos de pago derechos parqueo de aeronaves en operaciones nacionales o internacionales (DPON / DPOI)

(a) La facturación de los derechos de parqueo de aeronaves en operaciones nacionales o internacionales (DPON o DPOI), será efectuada con una periodicidad quincenal por el explotador aeroportuario (de aeródromo).

BORRADOR

(b) Para los aeropuertos concesionados, los derechos de parqueo de aeronaves en operaciones nacionales o internacionales (DPON / DPOI), de las aerolíneas o explotadores de aeronaves de transporte público comercial no regular, su pago deberá efectuarse antes de la prestación del servicio de parqueo.

(c) Para los aeropuertos concesionados, el plazo máximo para efectuar el pago de dichos derechos será de tres (3) días hábiles contados a partir de la fecha de recepción de la factura emitida por el explotador aeroportuario (de aeródromo). El pago deberá realizarse a través de los canales de recaudo oficialmente autorizados por el explotador aeroportuario (aeródromo).

(d) En caso de presentarse mora superior a treinta (30) días calendario, contados desde el vencimiento del plazo para el pago señalado en el párrafo (c) anterior, la Aerocivil, previa solicitud expresa del explotador aeroportuario (de aeródromo), suspenderá la prestación de servicios de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo a la aerolínea o explotador de aeronaves incumplida, dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la recepción de la comunicación del explotador aeroportuario (de aeródromo). Lo anterior, salvo cuando se trate de derechos litigiosos o por razones de fuerza mayor o caso fortuito, o en situaciones de emergencia o calamidad pública.

(e) Las aerolíneas o explotador de aeronaves que se encuentre en mora en el pago al explotador aeroportuario (de aeródromo) del recaudo de la derecho de parqueo de aeronaves en operaciones nacionales o internacionales (DPON / DPOI) podrán celebrar acuerdos de pago con el explotador aeroportuario (de aeródromo) a fin de que se le permita acceder a la prestación de servicios de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo, a menos que dichas aerolíneas o explotador de aeronaves se encuentre incumpliendo algún acuerdo de pago celebrado previamente con ese explotador aeroportuario (de aeródromo).

(f) En todo caso, la celebración de acuerdos de pago entre un explotador aeroportuario (de aeródromo) y un explotador de aeronaves que se encuentre en mora por razón del recaudo de tasas aeroportuarias, se sujetará a la libre voluntad de las partes.

158.520 Tarifas diferenciales por uso de pasarelas de embarque y posiciones de estacionamiento de aeronaves

(a) Los explotadores aeroportuarios podrán establecer tarifas diferenciales por el uso de puentes de embarque y posiciones de estacionamiento o parqueo de aeronaves, previa aprobación de la Aerocivil, de modo que, en horarios de baja afluencia de tráfico aéreo, las tarifas puedan ser inferiores a las aplicadas en horas pico

CAPITULO G – DERECHOS POR USO DE PASARELAS DE EMBARQUE

158.600 Derechos por uso de pasarelas de embarque en operación nacional e internacional (DUNP / DUPI)

(a) El derecho de uso de pasarelas de embarque es el cargo que el explotador aeroportuario (de aeródromo) está facultado para cobrar a las aerolíneas o explotadores de aeronaves por la utilización de las pasarelas destinadas al embarque y desembarque de pasajeros.

borrador

(b) Se entiende por uso de las pasarelas de embarque cada evento de conexión física entre el puente y la aeronave, independientemente de la duración de dicha conexión.

(c) La utilización de posiciones remotas para la realización de operaciones de embarque y/o desembarque no genera el cobro de estos derechos, en tanto no se emplea dicha infraestructura.

(d) En el caso de aterrizajes técnicos de aeronaves realizados por hechos de fuerza mayor, las aeronaves estarán exentas del pago de estos derechos.

(e) La tarifa máxima aplicable será la vigente para los derechos de uso de pasarelas de embarque en operaciones nacionales (DUPN), de conformidad con la definición de vuelo nacional dada por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

(f) La tarifa máxima aplicable será la vigente para los derechos de uso de pasarelas de embarque en operaciones internacionales (DUPI), de conformidad con la definición de vuelo internacional dada por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y será liquidará en dólares de los Estados Unidos de América ($USD).

158.605 Uso parcial de pasarelas de embarque

(a) Si, por cualquier causa, la pasarela de embarque es utilizada únicamente para una operación (el embarque o el desembarque de pasajeros), el explotador aeroportuario (de aeródromo), cobrará a la aerolínea o explotador de aeronave la tarifa completa por su utilización.

(b) Así mismo, si terminada una operación de embarque o desembarque la aeronave es separada de la pasarela de embarque y llevada hasta una posición diferente de la posición de embarque en la cual se encontraba ubicada, y posteriormente es llevada nuevamente a una posición de embarque para hacer uso de una pasarela de embarque para otra operación de embarque o desembarque, la aerolínea o explotador de aeronaves deberá pagar al explotador aeroportuario (de aeródromo) la tarifa completa por la utilización de la pasarela de embarque por cada una de las operaciones.

158.610 Facturación y plazo de pago de las pasarelas de embarque

(a) La facturación de los derechos de uso de pasarelas de embarque en operaciones nacionales o internacionales (DUPN / DUPI) será efectuada con una periodicidad quincenal por el explotador aeroportuario (de aeródromo).

(b) Para los aeropuertos concesionados, los derechos de uso de pasarelas de embarque en operaciones nacionales o internacionales (DUPN / DUPI) deberán ser pagados por las aerolíneas o explotadores de aeronaves de transporte público no regular antes de la prestación del servicio de parqueo.

(c) El plazo máximo para efectuar el pago de los derechos a que refiere el presente capítulo será de quince (15) días calendario, contados a partir de la fecha de recepción de la factura emitida por el explotador aeroportuario (de aeródromo). El pago deberá realizarse a través de los canales de recaudo oficialmente autorizados por el explotador aeroportuario (aeródromo).

borrador

(d) En caso de presentarse mora superior a treinta (30) días calendario, contados a partir del vencimiento del plazo para el pago señalado en el párrafo (c) anterior, la Aerocivil, previa solicitud expresa del explotador aeroportuario (de aeródromo), suspenderá la prestación de servicios de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo a la aerolínea o explotador de aeronaves incumplida, dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la recepción de la comunicación del explotador aeroportuario (de aeródromo). Lo anterior, salvo cuando se trate de derechos litigiosos o por razones de fuerza mayor o caso fortuito, o en situaciones de emergencia o calamidad pública.

(e) Las aerolíneas o explotador de aeronaves que se encuentre en mora en el pago al explotador aeroportuario (de aeródromo) del pago de los derechos de uso de pasarelas de embarque en operaciones nacionales o internacionales (DUPN / DUPI) podrán celebrar acuerdos de pago con el explotador aeroportuario (de aeródromo), a fin de que se les permita acceder a la prestación del servicio de planes de vuelo en el aeropuerto respectivo, a menos que dichas aerolíneas o explotadores de aeronaves estén incumpliendo algún acuerdo de pago celebrado previamente con ese explotador aeroportuario (de aeródromo).

(f) En todo caso, la celebración de acuerdos de pago entre un explotador aeroportuario (de aeródromo) y un explotador de aeronaves que se encuentre en mora por razón del recaudo de estos derechos se sujetará a la libre voluntad de las partes.

CAPITULO H – SERVICIO DE PROTECCIÓN AL VUELO

158.700 Servicio de protección al vuelo

(a) El servicio de protección al vuelo es la remuneración que el explotador de aeronaves se encuentra obligado a pagar a la Aerocivil, como contraprestación por la explotación de sus aeronaves en la utilización que hacen de la infraestructura aeronáutica, en relación con los siguientes eventos, actos y hechos:

(1) Servicio de control de tránsito aéreo (ATC) en aproximación y en ruta.

(2) Servicio de información de vuelo (AIS).

(3) Servicio de alerta.

(4) Móvil de comunicaciones aeronáuticas.

(5) Telecomunicaciones aeronáuticas fijas.

(6) Uso de radioayudas para la navegación aérea en aproximación y en ruta (RADAR, VOR, DME, NDB, ILS, etc.)

(7) Servicio de meteorología aeronáutica.

(8) Servicio de búsqueda y salvamento aeronáutico (incluye sólo la organización permanente de personal y equipos para tales fines).

158.705 Causales de exención de pago de servicio de protección al vuelo

borrador

(a) Estarán exentas del pago de servicio de protección al vuelo las siguientes aeronaves:

(1) Las aeronaves de Estado (aquellas utilizadas por las Fuerzas Militares y de Policía, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el artículo 1775 del Código de Comercio y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia);

(2) Las aeronaves civiles de propiedad o bajo operación de entidades públicas o del Estado Colombiano, siempre que no se trate de actividades comerciales;

(3) Las aeronaves de propiedad o bajo la operación de otros Estados parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44), utilizadas para misiones oficiales de sus jefes de Estado, dignatarios, miembros de gobiernos extranjeros o con fines similares, siempre que exista reciprocidad, la cual se presume legalmente;

(4) Las aeronaves involucradas en operaciones de búsqueda, salvamento o auxilio en casos de calamidad pública;

(5) Las aeronaves que presten servicios a un Estado u organización internacional y que, en virtud de un acuerdo internacional, se encuentren exoneradas de pago; y

(6) Aeronaves operadas por Servicio Aéreo a los Territorios Nacionales – Satena S.A. en su operación nacional, y mientras conserven la calidad de militares de conformidad con lo establecido en el parágrafo del Artículo 5 de la Ley 1427 de 2010.

(b) La exención en el pago de los derechos por servicio de protección al vuelo deberá ser verificada y documentada por la Aerocivil.

(c) Cuando en virtud de tratados internacionales entre Colombia y otro(s) Estado(s) miembros de la OACI se privilegie a pasajeros y/o aeronaves de tal(es) otro(s) Estado(s) en servicios aéreos comerciales, con tarifas de tasas aeroportuarias, derechos de aeródromo y otros derechos, tales estipulaciones se entenderán incorporadas a las estipulaciones específicas que regulan las tasas y derechos de cada aeródromo en particular.

CAPÍTULO I – DERECHOS DE SOBREVUELO

158.800 Derechos de sobrevuelo

(a) El derecho de sobrevuelo es el valor que deben pagar las aerolíneas o los explotadores de aeronaves a la Aerocivil como contraprestación por el uso de los servicios de navegación aérea y de tránsito aéreo prestados en las rutas que atraviesan los espacios aéreos bajo jurisdicción colombiana, específicamente en las FIR Bogotá y Barranquilla, conforme a la distribución y límites establecidos por la OACI y publicados en la AIP Colombia.

(b) Como Estado firmante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/1944), Colombia permite el sobrevuelo de aeronaves civiles matriculadas en los Estados Parte de dicho Convenio. No obstante, de conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, toda operación de sobrevuelo en el espacio aéreo colombiano deberá tener

autorización previa, tramitada conforme al procedimiento establecido por el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSP), a través de los canales oficiales definidos para tal fin. En consecuencia, no se permitirá el sobrevuelo en el espacio aéreo colombiano de ninguna aeronave que no haya obtenido previamente dicha autorización.

(c) La información soporte de cada autorización deberá ser remitida diariamente al Grupo de Facturación de la Dirección Financiera de la Aerocivil, con el fin de mantener actualizados los registros en el sistema de facturación.

158.805 Causales de exención de pago de derechos de sobrevuelo

(a) Estarán exentas del pago por concepto de derechos de sobrevuelo las siguientes aeronaves:

(1) Las aeronaves de propiedad del Estado Colombiano;

(2) Las aeronaves de propiedad de Estados extranjeros que realicen operaciones no comerciales, siempre que exista reciprocidad en la exención de dicho pago por este concepto por parte de tales Estados.

158.810 Requisitos para la autorización de sobrevuelo

(a) No se autorizará el sobrevuelo de ninguna aeronave que no cumpla los requisitos administrativos establecidos por la Aerocivil, entre los cuales se incluyen, sin limitarse a:

(1) Presentar la carta de cargo correspondiente;

(2) Tener una cuenta activa con la Aerocivil;

(3) Incluir en la solicitud de sobrevuelo los datos necesarios para la facturación del servicio, tales como:

(i) Dirección de correspondencia;

(ii) Ciudad;

(iii) Correo electrónico;

(iv) Nombre de la empresa;

(v) Matrícula de la aeronave;

(vi) Peso bruto máximo de operación (PBMO);

(vii) Registro o número de identificación tributaria o fiscal;

(viii) País de la ID fiscal o tributaria;

(ix) Nombre de solicitante;

(x) Cargo del solicitante;

borrador

(xi) Fecha inicial de vigencia;

(xii) Fecha final de vigencia;

(xiii) Explotador – Propietario;

(xiv) Tipo de vuelo;

(xv) Origen;

(xvi) Destino.

(b) De la misma manera, no se autorizará el sobrevuelo de una aeronave de un explotador que registre deuda por cualquiera de los conceptos de que trata el presente Reglamento.

(c) La información soporte de cada autorización deberá ser remitida diariamente al Grupo de Facturación de la Dirección Financiera de la Aerocivil, con el fin de mantener actualizados los registros en el sistema de facturación.

(d) La verificación y documentación de las exenciones será responsabilidad de la Aerocivil, la cual deberá garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos para su aplicación.

CAPÍTULO J – DERECHOS POR USO DE CARRO DE BOMBEROS

158.900 Derecho por uso de carro de bomberos

(a) El derecho de uso de carro de bomberos en el abastecimiento de combustible a las aeronaves en tierra (DCBA), se limita al cargo que deberán pagar las aerolíneas y/o explotador de aeronaves y usuarios por la prestación del servicio de asistencia con carro de bomberos a los procesos de abastecimiento de combustible que sean realizados.

(b) El derecho de uso de carro de bomberos para limpieza de plataforma (DCBL), es el cargo que deberá pagar cualquier usuario de la infraestructura aeroportuaria que requiera limpiar esta de lubricantes o combustibles.

158.905 Facturación y plazo de pago

(a) La facturación de estos derechos indicados en el presente capitulo será realizada quincenalmente por el explotador aeroportuario (de aeródromo). Los deudores de las facturas tendrán plazo de quince (15) días calendario contados a partir de la fecha de recepción de la factura emitida por el explotador aeroportuario (de aeródromo), para efectuar su pago, el cual deberá cancelarse de acuerdo con los canales establecidos por el explotador aeroportuario (de aeródromo).

(b) El Grupo SEI (Servicio de Extinción de Incendios) de cada aeropuerto deberá reportar semanalmente a la administración aeroportuaria, mediante el formato establecido, los servicios prestados. Esta información será incorporada en el aplicativo de facturación, para su correspondiente cobro.

borrador

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ **DE** _____

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se incorpora la norma RAC 158 – 'Tasas aeroportuarias y otros derechos de uso de los aeródromos públicos y aeropuertos' y se deroga el Apéndice 2 de la norma RAC 14 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

CAPITULO K – TARIFA OPERACIONAL ANUAL

158.1000 Tarifa operacional anual

(a) La tarifa operacional anual será exigida al explotador de aeronave de matrícula colombiana HK con marca de utilización "G" o HJ (ultralivianos clase II) que realice vuelos nacionales, siempre que estén autorizadas por la Aerocivil para desarrollar actividades de enseñanza o instrucción.

(b) Este pago deberá efectuarse anualmente y por anticipado, exclusivamente a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, como contraprestación por el uso de la infraestructura aeronáutica necesaria para el desarrollo de sus operaciones. En consecuencia, para estos usuarios no se generará obligación de pago por este concepto a favor del explotador aeroportuario (de aeródromo).

(c) Se cobrará al explotador o propietario de la aeronave registrado a 31 de diciembre del año inmediatamente anterior y el pago de esta tarifa deberá realizarse por tales explotadores durante el mes de febrero de cada año, previa expedición de la factura por parte del Grupo de Facturación de la Dirección Financiera de la Aerocivil. En caso de incumplimiento del plazo establecido, la Aerocivil no tramitará el plan de vuelo de la aeronave morosa, sin perjuicio de las acciones administrativas que correspondan por concepto de morosidad.

(d) La tarifa operacional comprende los servicios de derechos de aeródromo y de protección al vuelo descritos en este reglamento; lo que no se encuentre comprendido en esta deberá ser cobrado en cada operación.

(e) Cuando la aeronave de instrucción o enseñanza realice vuelos diferentes a estas categorías, deberá registrar esta novedad en el plan de vuelo y cancelará los servicios de derecho de aeródromo o protección al vuelo condensados en esta reglamentación.

CAPÍTULO L – FIJACIÓN DE LAS TARIFAS POR TASAS Y DERECHOS

158.1100 Fijación de las tarifas por tasas y derechos

(a) Las tarifas para las tasas aeroportuarias y demás derechos de que trata el presente reglamento por servicios de los aeropuertos públicos explotados por entes nacionales o territoriales, así como explotadores aeroportuario (de aeródromo), serán propuestas inicialmente por ellos y aprobadas por la Aerocivil, para lo cual las remitirán a la Dirección Financiera de esta Entidad, acompañadas de una explicación sobre su sustento económico y de las condiciones previstas para el cobro y/o recaudo, que no hayan sido contempladas en este reglamento.

(b) La Dirección Financiera someterá a consideración del Comité de Tarifas las tasas propuestas, el cual las examinará y conceptuará al respecto. Si hubiese dudas o aspectos por aclarar, el comité de tarifas, a través de su secretario, solicitará lo pertinente al interesado antes de emitir su concepto.

(c) La aprobación tendrá lugar mediante acto administrativo emitido por el Director General, el cual plasmará las tarifas que hayan sido aprobadas.

borrador

(d) El procedimiento general de actualización para todas las tarifas reguladas se realizará de acuerdo con el siguiente procedimiento:

(1) Con base en la fórmula para cada tarifa que aparece más adelante, durante los primeros veinte (20) días calendario del mes de diciembre el explotador aeroportuario (de aeródromo) deberá realizar el cálculo de la nueva tarifa que regirá durante el siguiente periodo anual y enviar una comunicación por escrito a la Aerocivil presentando el cálculo de la indexación aplicada.

(2) La Aerocivil deberá comunicar por escrito cualquier discrepancia o aprobación en el cálculo presentado por el explotador aeroportuario (de aeródromo), debidamente sustentada.

(3) Si la Aerocivil no presenta discrepancias al cálculo presentado por el explotador aeroportuario (de aeródromo) en el plazo previsto, se entenderá aprobado el nuevo nivel de la tarifa en cuestión.

(4) En todo caso, una vez sea aprobada la tarifa respectiva, el explotador aeroportuario (de aeródromo) no tendrá derecho a recalcular la tarifa hasta el siguiente periodo de ajuste y no habrá lugar a ningún tipo de compensación por este concepto.

(5) Una vez aprobada o acordada la nueva tarifa, el explotador de aeródromo deberá publicar en medios de comunicación administrativos del aeropuerto las nuevas tarifas indexadas durante tres (3) días calendario, para la notificación a los usuarios. Las nuevas tarifas indexadas regirán a partir del 1º de enero del año siguiente, sin que para el efecto se requiera de la expedición de un nuevo acto administrativo por parte de la Aerocivil.

(6) En el evento en que no se logre un acuerdo sobre el cálculo de la tarifa en cuestión antes de fin de mes, el explotador aeroportuario (de aeródromo) determinará, mediante publicación, la tarifa que considere correcta. Cualquier controversia que existiere entre las partes con respecto al cálculo tarifario se resolverá de acuerdo con el mecanismo previsto en el contrato de concesión, de haberlo.

158.1105 Indexación de tarifas ya aprobadas

(a) Para la actualización de las tarifas ya aprobadas que hayan de ser indexadas:

(1) El explotador aeroportuario (de aeródromo) interesado remitirá la actualización sugerida, acompañada del soporte correspondiente a la Aerocivil, según corresponda: Aeropuertos concesionados a la Dirección de Concesiones; aeropuertos no concesionados, municipales y territoriales a la Dirección Financiera de Aerocivil, así:

(2) Para los aeropuertos concesionados, las tarifas deberán ser actualizadas de la conforme a lo siguiente:

(i) Para la tasa aeroportuaria nacional (TAN). Para la tasa aeroportuaria nacional, la tarifa se ajustará de acuerdo con el incremento del Índice de

borrador

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ **DE** _____

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se incorpora la norma RAC 158 – 'Tasas aeroportuarias y otros derechos de uso de los aeródromos públicos y aeropuertos' y se deroga el Apéndice 2 de la norma RAC 14 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

Precios al Consumidor (IPC) certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, con la siguiente fórmula:

$$Tarifa_t = Redondeo50\left[Tarifa_{t\text{-}1}\ x\ \left(\frac{IPC_{t\text{-}1}}{IPC_{t\text{-}2}}\right)\right]$$

Donde:

Tarifat	Valor actualizado de la tarifa expresada en Pesos corrientes para el año t.
Tarifat-1	Valor de la tarifa expresada en Pesos corrientes, resultante de la última actualización del año inmediatamente anterior.
IPC t-1	IPC del año inmediatamente anterior a *t.*
IPC t-2	IPC del año inmediatamente anterior a *t-1.*
Redondeo 50	Función que redondea un número al múltiplo de cincuenta (50) más cercano. Redondea hacia la centena superior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la centena inferior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es menor que cincuenta (50).

(ii) Para la tasa aeroportuaria internacional (TAI). Se ajustará de acuerdo con el incremento del índice de precios al consumidor en los Estados Unidos de América (CPI) publicado mensualmente por la Oficina de Estadísticas Laborales ("Bureau of Labor Statistics") del Gobierno de los Estados Unidos de América (https://www.bls.gov/cpi/), con la siguiente fórmula:

$$TarifaUS_t = Redondeo\ 1\left[TarifaUS_{t\text{-}1}\ x\ \left(\frac{IPCEU_{t\text{-}1}}{IPCEU_{t\text{-}2}}\right)\right]$$

Donde:

TarifaUSt	Valor actualizado de la tarifa expresada en Dólares corrientes para el año t.
TarifaUSt-1	Valor de la tarifa expresada en Dólares corrientes, resultante de la última actualización del año inmediatamente anterior.
IPCEU t-1	IPC en Estados Unidos del año inmediatamente anterior a *t.*
IPCEU t-2	IPC en Estados Unidos del año inmediatamente anterior a *t-1.*

borrador

Redondeo 1	Función que redondea un número al múltiplo de (1) más cercano. Redondea hacia la unidad superior, si el residuo de dividir el número entre uno (1) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la unidad inferior, si el residuo de dividir el número entre uno (1) es menor que cincuenta (50).

(iii) Para los derechos de aeródromo en rutas nacionales. Para los derechos de aeródromo en rutas internacionales, la tarifa de los derechos de aeródromo para rutas nacionales se ajustará de acuerdo con el incremento del índice de precios al consumidor (IPC) certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), con la siguiente fórmula:

$$Tarifa_t = Redondeo 50 \left[Tarifa_{t-1} \, x \left(\frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} \right) \right]$$

Donde:

Tarifat	Valor actualizado de la tarifa expresada en Pesos corrientes para el año.
Tarifat-1	Valor de la tarifa expresada en Pesos corrientes, resultante da la última actualización del año inmediatamente anterior.
IPC t-1	IPC del año inmediatamente anterior a *t.*
IPC t-2	IPC del año inmediatamente anterior a *t-1.*
Redondeo 50	Función que redondea un número al múltiplo de cincuenta (50) más cercano. Redondea hacia la centena superior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la centena inferior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es menor que cincuenta (50).

(iv) Para los derechos de aeródromo en rutas internacionales. Para los derechos de aeródromo en rutas internacionales, la tarifa de los derechos de aeródromo para rutas internacionales se ajustará de acuerdo con el incremento del índice de precios al consumidor en los Estados Unidos de América (CPI) publicado mensualmente por la Oficina de Estadísticas Laborales ("Bureau of Labor Statistics") del Gobierno de los Estados Unidos de América (https://www.bls.gov/cpi/), con la siguiente fórmula:

$$TarifaUS_t = Redondeo\ 1 \left[TarifaUS_{t-1} \, x \left(\frac{IPCEU_{t-1}}{IPCEU_{t-2}} \right) \right]$$

Donde:

Tarifat	Valor actualizado de la tarifa expresada en Pesos corrientes para el año t.

Tarifa$_{t-1}$	Valor de la tarifa expresada en Pesos corrientes, resultante da la última actualización del año inmediatamente anterior.
IPC $_{t-1}$	IPC del año inmediatamente anterior a *t.*
IPC $_{t-2}$	IPC del año inmediatamente anterior a *t-1.*
Redondeo 50	Función que redondea un número al múltiplo de cincuenta (50) más cercano. Redondea hacia la centena superior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la centena inferior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es menor que cincuenta (50).

(b) Para los aeropuertos no concesionados, municipales y territoriales, las tarifas deberán ser actualizadas anualmente, conforme al incremento de la Unidad de Valor Básico (UVB) certificada por el Ministerio de Hacienda, o la unidad de referencia que se encontrare vigente, y de acuerdo con la clasificación de aeropuertos establecida en la resolución anual expedida por la Aerocivil, para las tarifas por derechos de aeródromo, recargos, estacionamiento, servicio de protección al vuelo, sobrevuelos tarifa operacional anual y tasas aeroportuarias.

(c) Procedimiento y reglas para la indexación.

(1) Para hacer efectiva la indexación de las tarifas no se requiere de la expedición de una nueva resolución por parte de la Aerocivil. El Director General, a través de oficio, informará al explotador del aeródromo de la indexación a ser aplicada, una vez la haya examinado y encontrado satisfactorio su cálculo.

(2) Para los aeropuertos concesionados, sin perjuicio de lo establecido en el párrafo (b) de la presente sección, el procedimiento y reglas de indexación seguirán lo establecido en cada resolución de tarifas expedidas por la Aerocivil para cada contrato de concesión.

(3) Para los aeropuertos no concesionados, de municipio o territorio, la indexación de tarifas regirá a partir de la fecha de entrada en vigor de la resolución de Aerocivil que la fije.

(4) El explotador aeroportuario (de aeródromo) deberá informar a todos los explotadores de aeronaves que operan en su aeropuerto y a través de medios de comunicación administrativos apropiados, la actualización de las tarifas como resultado de su indexación

CAPÍTULO M – MORA EN EL PAGO

158.1200 Mora e intereses moratorios

(a) *Para los aeropuertos no concesionados*. En el evento de mora en el pago al explotador aeroportuario (de aeródromo) de las tasas aeroportuarias, derechos de aeródromo y otros derechos aeroportuarios y aeronáuticos por parte del explotador de aeronave, el explotador aeroportuario (de aeródromo) podrá restringirle algunos servicios del

borrador

correspondiente aeropuerto, tales como pasarelas de embarque, "counters", etc., sin que se afecte la prestación del servicio público esencial del transporte aéreo.

(b) Si la situación de mora persiste, el explotador aeroportuario (de aeródromo) podrá solicitar a la Aerocivil la suspensión en la aceptación de planes de vuelo originados en el respectivo aeropuerto en relación con la aeronave o aeronaves operadas por el explotador moroso.

(c) En caso de operaciones esporádicas efectuadas por explotadores morosos de aeronaves extranjeras, la suspensión de los planes de vuelo podrá solicitarse y aplicarse como primera medida.

(d) Lo anterior, sin perjuicio del cobro de intereses por mora al momento de efectuarse el pago y del ejercicio de vías judicial o extrajudicial a las que pueda acudir el acreedor.

(e) El explotador aeroportuario (de aeródromo) podrá exigir a los explotadores de aeronaves garantías en relación con el pago oportuno de las tasas y derechos a que se refiere este reglamento.

(f) Para los aeropuertos concesionados se procederá de conformidad con lo establecido en las resoluciones tarifarias establecidas para cada concesión y lo estipulado en cada contrato de concesión.

CAPÍTULO N – PROCEDIMIENTO DE FACTURACIÓN Y PAGO DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR LA AEROCIVIL

158.1300 Procedimiento

(a) La Aerocivil facturará quincenalmente por los conceptos de tasa aeroportuaria, derechos de aeródromo, servicios de protección al vuelo, estacionamientos, pasarelas de embarque, recargos nocturnos, horario extendido y bomberos con base en la información diaria que se registrará por los diferentes servidores públicos de las Direcciones Regionales y aeropuertos que tengan a cargo esta función.

(b) Para la liquidación de los valores correspondientes de los servicios de protección al vuelo, derechos de aeródromo, servicio de parqueo, sobrevuelos y recargos, se tendrá en cuenta el peso bruto máximo de operación (PBMO) establecido en el certificado de aeronavegabilidad vigente, en kilogramos.

(c) La información para la elaboración de la facturación será tomada diaria y automáticamente de la información registrada en cada aeropuerto con base en las fajas de progreso de vuelo (ATC), los sistemas de control y seguimiento, el diario de control y superficie, de las lecturas automáticas de mecanismos de trasmisión y del FDP, o de las planillas establecidas para el reporte de operaciones aéreas en los aeropuertos.

(d) La información para la liquidación del servicio de utilización de pasarelas de embarque en cada aeropuerto será suministrada por los servidores públicos dispuestos para el control y asignación de estos en cada aeropuerto.

Borrador

(e) Para los derechos de sobrevuelo, la información se obtendrá de las fajas de progreso de vuelo, los sistemas de control y seguimiento, el FDP o la información de los centros de control, y se cobrarán las tarifas en dólares americanos que la Aerocivil fije para tal fin.

(f) El vencimiento de la facturación por los conceptos de sobrevuelo, derechos de aeródromo, servicios de protección al vuelo, estacionamientos, pasarelas de embarque, recargos nocturnos, horario extendido y bomberos será de quince (15) días calendario, y por el concepto de tasa aeroportuaria será de cinco (5) días calendario, contados a partir de la fecha de expedición de la factura.

(g) El pago de la facturación deberá realizarse únicamente por los canales autorizados por la Aerocivil.

(h) Cuando se trate de operaciones internacionales, los explotadores de aeronaves de bandera colombiana o extranjera que tengan cuenta corriente o crédito con la Aerocivil deberán cancelar los valores facturados dentro del plazo señalado en la respectiva factura, en dólares de los Estados Unidos de América o en pesos colombianos, de lo contrario, deberán cancelar las operaciones antes de salir del aeropuerto.

(i) Para las aeronaves cuyo explotador sea colombiano, se consideran internacionales los servicios en el aeropuerto donde se realice la entrada a territorio colombiano. Para las aeronaves cuyo explotador sea extranjero, se consideran internacionales todas las escalas efectuadas en aeropuertos colombianos, exceptuándose las escalas por fuerza mayor, en especial las contenidas en el subpárrafo (a)(6) de la sección 158.205 del presente reglamento.

(j) Las aeronaves de bandera extranjera retenidas por autoridades colombianas que, por fallo de un juez o autoridad competente, sean devueltas a su propietario, cancelarán el valor correspondiente al aterrizaje inicial y además de los otros derechos, los estacionamientos que se causen a partir de la fecha de expedición de la providencia que así lo ordene.

(k) Los explotadores de aeronaves de bandera extranjera que efectúen vuelos no regulares y no tengan cuenta corriente con la Aerocivil, podrán contratar con una empresa de transporte aéreo o empresa de servicios aeroportuarios especializados debidamente registrada ante la Aerocivil para que se haga cargo del pago de los servicios en las respectivas cuentas de la Entidad.

(l) La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea se abstendrá de autorizar permisos para operar una aeronave en servicios aéreos no regulares cuyo explotador no haya diligenciado previamente la respectiva carta de cargo o efectuado el pago correspondiente a los servicios prestados.

(m) Las cartas de cargo se deberán radicar en copia física o electrónica ante el Grupo de Facturación de la Dirección Financiera o ante sus delegados en los aeropuertos, previamente a realizar la operación, y deberán contener, por lo menos, la siguiente información:

(1) Nombre de la aerolínea o empresa que se hace cargo del vuelo;

(2) Fecha de la operación aérea;

Borrador

(3) Número de matrícula;

(4) Número de vuelo;

(5) Nombre del propietario o explotador;

(6) Aeropuerto de origen;

(7) Aeropuerto de destino;

(8) Ruta por realizar;

(9) Tipo de aeronave;

(10) Peso bruto máximo de operación (PBMO) en kilogramos, según el certificado de aeronavegabilidad vigente;

(11) Número de pasajeros transportados;

(12) Firma del representante legal de la compañía que se hace cargo de la operación.

(n) El servidor público del Grupo Gestión Información Aeronáutica exigirá a los explotadores de aeronaves en vuelos no regulares o que no tengan cuenta con la Aerocivil, la presentación de la carta de cargo, la cual será válida para la fecha y hora de salida al momento de presentar el respectivo plan de vuelo, en cuya casilla 18 deberán consignar la información del titular de la carta de cargo para efectos de facturación (nombre o razón social y NIT).

(o) Las empresas o usuarios que tengan una cuenta con la Aerocivil no deberán cancelar los servicios en el aeropuerto anticipadamente a su salida.

(p) El servidor público que autorice el documento de plan de vuelo de una aeronave que no tenga cuenta con la Aerocivil, o que no haya presentado la carta de cargo o no registre en la casilla 18 de plan de vuelo lo indicado en el párrafo (n) anterior, o tenga alerta de morosidad, se hará acreedor a las sanciones disciplinarias y administrativas pertinentes.

(q) El servidor público de la Aerocivil en cada Aeropuerto encargado por los Gerentes Aeroportuarios y/o Directores Regionales del control de los registros de operaciones aéreas incorporados en el sistema, debe analizar e incorporar diariamente las cartas de cargo con el fin de evitar reprocesos en la facturación.

(r) El Grupo de Cartera de la Dirección Financiera circularizará trimestralmente a los aeropuertos, las compañías o usuarios que tienen crédito o cuenta autorizada con la Aerocivil. Las empresas que no aparezcan en el reporte deberán incorporar en la casilla 18 del plan de vuelo los datos (razón social y NIT) para la facturación.

(s) Solo se aceptarán, sin excepción alguna, las reclamaciones relacionadas con la liquidación y facturación de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos contenidos en este reglamento si son radicadas en el Grupo de Facturación de la Dirección Financiera dentro de los quince (15) días siguientes al recibo de la factura de cobro.

Borrador

(t) Con el fin de atender oportunamente las reclamaciones presentadas por los usuarios por concepto de facturación, los gerentes aeroportuarios tendrán tres (3) días hábiles para dar respuesta a la solicitud de aclaración de la información reclamada en la factura, una vez recibida la comunicación del Grupo de Facturación.

(u) La facturación por concepto de arrendamientos se generará mensualmente y por anticipado, con la información registrada y depurada por cada servidor público designado por la respectiva Dirección Regional para esta actividad.

(v) La facturación por los conceptos de servicios públicos se generará mensualmente, de acuerdo con lo reportado por los servidores públicos designados para este fin por la Dirección Regional respectiva.

(w) La Aerocivil utilizará mecanismos expeditos para la entrega de la facturación, siendo de responsabilidad de los terceros o usuarios mantener actualizada la información referente a dirección, teléfonos, correo electrónico para efectos del envío de las facturas y de mantener actualizada la base de datos de la entidad, quedando exenta de responsabilidad la Entidad por reclamaciones derivadas del no suministro oportuno de esta información.

(x) El no pago oportuno de la facturación y otros conceptos en las fechas establecidas generará intereses por mora, sin perjuicio de las medidas adicionales que adopte la Entidad, como hacer efectivas las garantías constituidas, suspendiendo el crédito y reportando las empresas aéreas o usuarios y sus aeronaves, incorporando las alertas para la no aprobación de los planes de vuelo por deuda o condicionando su autorización al pago previo de cada operación en el aplicativo destinado para ello.

(y) En el evento en que la empresa aérea o el usuario adelante el trámite de cambio de calidad de explotador o de propietario ante la Oficina de Registro Aeronáutico, de expedición de licencia o refrendación ante el Grupo de Licencias, o de solicitud de sobrevuelo, el servidor público responsable deberá verificar en el aplicativo correspondiente que el usuario no registra las alertas definidas en esta sección. De registrar alguna alerta en dicho aplicativo, no se podrá concluir el trámite solicitado hasta tanto sean pagadas las obligaciones vencidas y se levanten las alertas en el sistema.

158.1400 Límite de discrecionalidad

(a) Las tarifas reguladas en este reglamento deben entenderse como el valor máximo que un concesionario aeroportuario puede cobrar. No obstante, su aplicación, salvo los casos de las exenciones, se hará en condiciones de igualdad para todos los pasajeros y explotadores de aeronaves que usen el aeropuerto.

Artículo 3. Deróguese el Apéndice 2 de la norma RAC 14 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Artículo 4. Deróguense los numerales 14.2.7., 14.2.8., 14.2.8.1., 14.2.8.2., 14.2.8.3., 14.2.8.4., 14.2.8.6., 14.2.8.5. de la norma RAC 14 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Artículo 5. La presente Resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga la Resolución 02787 del 20 de septiembre de 2016 y las demás normas que le sean contrarias.

borrador

Artículo 6. Una vez publicado este acto administrativo en el Diario Oficial, incorpórense las disposiciones aquí contenidas en la versión oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, publicada en la Página web www.aerocivil.gov.co.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en la ciudad de Bogotá a los

ARNAUD PENENT D'IZARN B.
Director General

Proyectó: Carlos Mauricio Garibello Correa
Coordinador Grupo Facturación

Revisó: Soley Alexandra Sanjuanelo Corredor
Coordinadora Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos

Aprobó: Néstor V. Cortés Fernández
Secretario de Autoridad Aeronáutica

borrador