

Contestación de Demanda/Rad: 760014003002-2022-00366-00

Notificaciones Avianca <NOTIFICACIONES@avianca.com>

Mié 11/01/2023 16:47

Para: Juzgado 02 Civil Municipal - Valle Del Cauca - Cali <j02cmcali@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: juanfelipecaidedo@caicedochaux.com <juanfelipecaidedo@caicedochaux.com>; Ana María Ceballos García <ana.ceballos@avianca.com>; Laura Catalina Sanchez Rocha <catalina.sanchez@avianca.com>

Se remite contestación de la demanda y anexos del asunto.



JUEZ SEGUNDO (02) CIVIL MUNICIPAL DE CALI

E. \_\_\_\_\_ S. \_\_\_\_\_ D. \_\_\_\_\_

Re. Proceso Verbal Sumario interpuesto por **BETRIZ ELENA VICTORIA IZQUIERDO** en contra de **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. – AVIANCA S.A**

Radicación: 760014003002-2022-00112-00.

Asunto: Contestación de la Demanda.

**JUAN FELIPE CAICEDO CHAUX**, mayor de edad, vecino de la ciudad de Bogotá D.C., identificado con la C.C. No. 94.063.058 de Cali-Valle, abogado titulado en ejercicio, portador de la T.P. No. 160.029 del Consejo Superior de la Judicatura, representante legal y apoderado inscrito de **CAICEDO CHAUX ABOGADOS S.A.S.**, NIT. No. 900.546.531-8, firma apoderada judicial especial de la demandada **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA S.A.**, entidad con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla, Atlántico, Nit No. 890.100.577 - 6, actuando como apoderado especial de **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. - AVIANCA S.A.**, sociedad comercial debidamente constituida bajo la legislación colombiana, identificada con NIT No. 890.100.577-6, domiciliada en la ciudad de Calle 77B #57-103 PISO 21 Edificio Green Towers Barranquilla- Colombia, representada legalmente por **ANA MARÍA CEBALLOS GARCÍA**, mayor de edad, domiciliada en la ciudad de Bogotá D.C. identificada con la cédula de ciudadanía No. 34.561.552 de Popayán, según Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Barranquilla y poder especial que reposan previamente en el expediente de la referencia; encontrándome dentro de la oportunidad procesal debida, me permito presentar **CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA y FORMULACIÓN INTEGRAL DE EXCEPCIONES DE FONDO** frente a todas las pretensiones de la demanda, así:

#### I. CÓMPUTO DEL TÉRMINO:

- Mediante providencia judicial del día 9 de noviembre de 2022, notificada por estado del día 5 de diciembre de 2022, se resolvió el recurso de reposición interpuesto por este extremo en contra del auto admisorio de la demanda.
- La providencia notificada por estado del 5 de diciembre de 2022, dispuso en el resuelve cuarto **“...TENER POR NOTIFICADO POR CONDUCTA CONCLUYENTE a la parte demandada, de conformidad con el Art. 301 del CGP...”** indicando en la referida providencia que **“...se tendrá a la demandada por notificada por conducta concluyente de conformidad con lo dispuesto en el Art. 301 del CGP, a partir de la notificación del presente auto que reconoce personería al apoderado...”**. En estos términos, a partir de la notificación de la referida providencia del 5 de diciembre de 2022 se ordenó, de la mano con el resuelve quinto de la misma, **“...CORRER TRASLADO de la demanda a la parte demandante, la cual puede ser consultada a través del siguiente enlace 01CuadernoPrincipal, al que puede acceder desde el correo juanfelipecaidedo@caicedochaux.com...”**.
- El artículo 118 del C.G.P. dispone que **“...Cuando se interpongan recursos contra la providencia que concede el término, o del auto a partir de cuya notificación debe correr un término por ministerio de la ley, este se interrumpirá y comenzará a correr a partir del día siguiente al de la notificación del auto que resuelva el recurso...”** (Subrayado y negrillas fuera del texto original).
- El inciso 5 del artículo 391 del C.G.P. dispone que **“...el término para contestar la demanda será de diez (10) días...”** en este tipo de procesos judiciales. En consecuencia, ya que este extremo se entiende notificado desde el 5 de diciembre de 2022, el término de los 10 días para contestar la demanda de la referencia (computable desde el día hábil siguiente a la notificación respectiva), vence el día de hoy 11 de enero de 2023 por corresponder al primer día hábil de apertura de Despachos Judiciales después de la vacancia judicial que inició el 20 de diciembre de 2022, según se aprecia en el siguiente calendario:

**JUEZ SEGUNDO (02) CIVIL MUNICIPAL DE CALI**

E. \_\_\_\_\_ S. \_\_\_\_\_ D. \_\_\_\_\_

Re. Proceso Verbal Sumario interpuesto por **BETRIZ ELENA VICTORIA IZQUIERDO** en contra de **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. – AVIANCA S.A**  
Radicación: 760014003002-2022-00112-00.  
Asunto: Contestación de la Demanda.

**JUAN FELIPE CAICEDO CHAUX**, mayor de edad, vecino de la ciudad de Bogotá D.C., identificado con la C.C. No. 94.063.058 de Cali-Valle, abogado titulado en ejercicio, portador de la T.P. No. 160.029 del Consejo Superior de la Judicatura, representante legal y apoderado inscrito de **CAICEDO CHAUX ABOGADOS S.A.S.**, NIT. No. 900.546.531-8, firma apoderada judicial especial de la demandada **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA S.A.**, entidad con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla, Atlántico, Nit No. 890.100.577 - 6, actuando como apoderado especial de **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. - AVIANCA S.A.**, sociedad comercial debidamente constituida bajo la legislación colombiana, identificada con NIT No. 890.100.577-6, domiciliada en la ciudad de Calle 77B #57-103 PISO 21 Edificio Green Towers Barranquilla-Colombia, representada legalmente por **ANA MARÍA CEBALLOS GARCÍA**, mayor de edad, domiciliada en la ciudad de Bogotá D.C. identificada con la cédula de ciudadanía No. 34.561.552 de Popayán, según Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Barranquilla y poder especial que reposan previamente en el expediente de la referencia; encontrándome dentro de la oportunidad procesal debida, me permito presentar **CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA y FORMULACIÓN INTEGRAL DE EXCEPCIONES DE FONDO** frente a todas las pretensiones de la demanda, así:

**I. CÓMPUTO DEL TÉRMINO:**

1. Mediante providencia judicial del día 9 de noviembre de 2022, notificada por estado del día 5 de diciembre de 2022, se resolvió el recurso de reposición interpuesto por este extremo en contra del auto admisorio de la demanda.
2. La providencia notificada por estado del 5 de diciembre de 2022, dispuso en el resuelve cuarto **“...TENER POR NOTIFICADO POR CONDUCTA CONCLUYENTE a la parte demandada, de conformidad con el Art. 301 del CGP...”** indicando en la referida providencia que **“...se tendrá a la demandada por notificada por conducta concluyente de conformidad con lo dispuesto en el Art. 301 del CGP, a partir de la notificación del presente auto que reconoce personería al apoderado...”**. En estos términos, a partir de la notificación de la referida providencia del 5 de diciembre de 2022 se ordenó, de la mano con el resuelve quinto de la misma, **“...CORRER TRASLADO de la demanda a la parte demandante, la cual puede ser consultada a través del siguiente enlace [01CuadernoPrincipal](mailto:01CuadernoPrincipal), al que puede acceder desde el correo [juanfelipecaicedo@caicedochaux.com](mailto:juanfelipecaicedo@caicedochaux.com)...”**.
3. El artículo 118 del C.G.P. dispone que **“...Cuando se interpongan recursos contra la providencia que concede el término, o del auto a partir de cuya notificación debe correr un término por ministerio de la ley, este se interrumpirá y comenzará a correr a partir del día siguiente al de la notificación del auto que resuelva el recurso...”** (Subrayado y negrillas fuera del texto original).
4. El inciso 5 del artículo 391 del C.G.P. dispone que **“...el término para contestar la demanda será de diez (10) días...”** en este tipo de procesos judiciales. En consecuencia, ya que este extremo se entiende notificado desde el 5 de diciembre de 2022, el término

de los 10 días para contestar la demanda de la referencia (computable desde el día hábil siguiente a la notificación respectiva), vence el día de hoy 11 de enero de 2023 por corresponder al primer día hábil de apertura de Despachos Judiciales después de la vacancia judicial que inició el 20 de diciembre de 2022, según se aprecia en el siguiente calendario:

diciembre							
sm	l	m	m	j	v	s	d
48				1	2	3	4
49	5	1	2	8	3	10	11
50	4	5	6	7	8	17	18
51	9	20	21	22	23	24	25
52	26	27	28	29	30	31	

## II. SÍNTESIS DE LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA:

1. Para el 16 de octubre de 2021, se encontraba en vigencia la Resolución 777 de 2021 emitida por el Ministerio de Salud en concordancia con las medidas de bioseguridad para atención y prevención de la emergencia sanitaria derivada de Covid-19, en la cual se resaltaba en el artículo 13.1.3 la exigencia de que *“...el acceso al terminal aeroportuario por parte de los pasajeros sea máximo dos (2) horas antes de la hora prevista para la salida del vuelo nacional o tres (3) para vuelos internacionales...”*.
2. La Demandante pretendió estructurar, por su propia cuenta y riesgo, un viaje trasatlántico con diferentes trayectos (Cali-Bogotá D.C., Bogotá D.C.-Madrid y Madrid-Barcelona), a través de distintos tiquetes aéreos -correspondiendo el trayecto Cali-Bogotá D.C. a la aerolínea AVIANCA Tiquete No. 134-923330031-, que fueron adquiridos de manera separada e independiente a través de diferentes plataformas de internet, para realizarse en diferentes aerolíneas AVIANCA S.A. (Cali-Bogotá D.C.), y AIR EUROPA (Bogotá D.C.-Madrid y Madrid-Barcelona), sin que entre éstas aerolíneas existiere un convenio de cooperación conjunta inter- empresas para vender la ruta seleccionada por la aquí Demandante. Contrario a esta situación, existían dos contratos de transporte independientes con distintos transportadores, uno con AVIANCA S.A. (Cali-Bogotá D.C.), y otro con AIR EUROPA (Bogotá D.C. – Madrid)

Comprando diferentes tiquetes aéreos para distintos trayectos, la Demandante pretendió lograr, un viaje trasatlántico en un mismo día (16 de octubre de 2021) desde Cali-Colombia hasta Barcelona-España, con rangos horarios limitados y estrechos entre los diferentes trayectos Cali-Bogotá (operado por AVIANCA S.A. cuya hora estimada de salida era 3:04pm), y Bogotá D.C.-Madrid (operado por AIR EUROPA cuya hora estimada de embarque era 7:15pm), durante la compleja vigencia de la emergencia sanitaria covid-19 que, a lo menos, exigía a los pasajeros presentarse con una amplia antelación horaria antes de la hora programada de sus viajes aéreos.

Es importante resaltar que, adicionalmente, la Demandante viajaba con equipaje aforado por bodega, en compañía de una menor de edad que, igualmente, viajaba con equipaje aforado por bodega. Estas situaciones claramente generaban tiempos de

espera entre los diferentes trayectos aéreos puesto que, para tomar cada vuelo, la Demandante tenía que aforar equipaje por bodega. Como prueba de lo anterior se allegan los respectivos comprobantes de *bag tags* o colillas, así:

Apellido Surname	VICTORIA IZQUIERDO	Número de boleto Ticket number	1349233300312
Nombre Name	BEATRIZ ELENA	Tipo de boleto Ticket Type	E
Tipo Type	A	Número de cupon Coupon Number	1
Asiento Seat	20B	Status del boleto Ticket Status	B
Cabina Cabina	Y	Número de Viajero Frecuente FQTV	N/A
Clase Booking class	E	Estado de aceptación Acceptance Status	AC
Reserva Record Locator	4I7AUT	Estado de abordaje Boarding Status	BD
Status de itinerario Booking Status	HK	Viajando en grupo Group Travelling	N
Número de abordaje Boarding Number	CLO-079	Nombre de grupo Group Name	N/A
Número de Pasaporte Passport Number		Conectando de Inbound	
Fecha de nacimiento Birth date		Conectando con Onward	
País de emisión Issuing Country		Responsable de Infante Infant Responsible	N/A
Fecha de expiración Expiry Date		Total de maletas Total pieces	1
Apellido Document Surname		Total de peso Bag Weight	22
Nombres Document Name		Colillas de maletas Bag tags	AV367581
Dirección Address		Itinerario Itinerary	AV9228 16-OCT-21 CLO/BOG Seat: 020B Class:E

Apellido Surname	NOVOA MUELAS	Número de boleto Ticket number	1349233236702
Nombre Name	ROSANA	Tipo de boleto Ticket Type	E
Tipo Type	C	Número de cupon Coupon Number	1
Asiento Seat	20E	Status del boleto Ticket Status	B
Cabina Cabina	Y	Número de Viajero Frecuente FQTV	N/A
Clase Booking class	L	Estado de aceptación Acceptance Status	AC
Reserva Record Locator	4ZYTWG	Estado de abordaje Boarding Status	BD
Status de itinerario Booking Status	HK	Viajando en grupo Group Travelling	N
Número de abordaje Boarding Number	CLO-080	Nombre de grupo Group Name	N/A
Número de Pasaporte Passport Number		Conectando de Inbound	
Fecha de nacimiento Birth date		Conectando con Onward	
País de emisión Issuing Country		Responsable de Infante Infant Responsible	N/A
Fecha de expiración Expiry Date		Total de maletas Total pieces	1
Apellido Document Surname		Total de peso Bag Weight	12
Nombres Document Name		Colillas de maletas Bag tags	AV367596
Dirección Address		Itinerario Itinerary	AV9228 16-OCT-21 CLO/BOG Seat: 020E Class:L
Otro Documento Other Document		Prioridad Priority	N/A
Fecha de expiración Expiry Date		Tipo Staff staff Type	NA

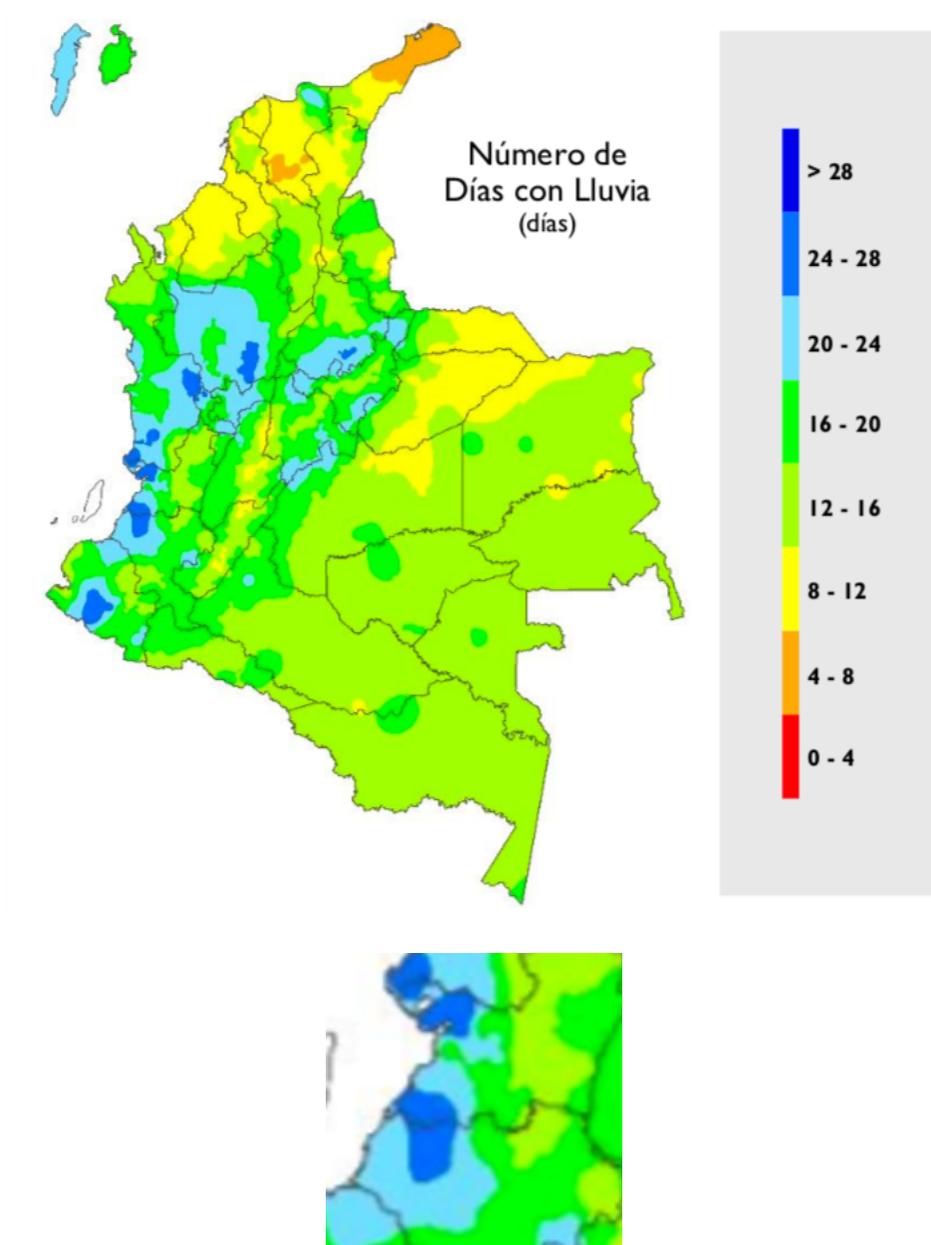
3. En el marco del contrato de transporte entre la demandante y Avianca, las obligaciones de **AVIANCA S.A.** en relación con la Demandante se limitaban a transportarla a la ciudad de Bogotá D.C. como destino final (tal y como ocurrió el día 16 de octubre de 2021). Es importante resaltar que **AVIANCA S.A.** no tenía contrato de transporte alguno con la Demandante para transportarla desde Bogotá D.C. hasta Barcelona-España y que AIR EUROPA no tenía convenio de cooperación inter-línea para ofrecer un contrato de transporte hasta Barcelona-España a la Demandante.

Es importante indicar que, de acuerdo con el propio contrato de transporte que existió entre la Demandante y la aquí Demandada, por contrato de transporte aéreo se entiende “...Acuerdo por medio del cual EL TRANSPORTADOR se obliga para con EL PASAJERO, a cambio de un precio, bajo ciertas condiciones de servicio, a conducirlo de un lugar a otro, de acuerdo con una Reserva...”, y por “...conexión...” se entiende “... el cambio de un vuelo a otro, que puede requerir un cambio de aeronave, número de vuelo o incluso aerolínea, programado dentro de un contrato de transporte único.” (Subrayado y negrillas fuera del texto original).

4. Ahora bien, el día 16 de octubre de 2021, concurren diversos factores externos imprevistos e irresistibles en relación con el vuelo operado por **AVIANCA S.A.** para la

referida ruta Cali-Bogotá D.C. que generaron un retraso en la hora inicial estimada de salida, integrados por;

- i) Una compleja situación climatológica acompañada de fuertes lluvias en la zona de la geografía colombiana correspondiente a la ruta Cali y Bogotá D.C. que fuere públicamente reconocida por el IDEAM. En este sentido se allega como prueba informe del IDEAM del mes de octubre de 2021 en donde puede verificarse cómo existió un promedio entre los 24 y 28 días del mes de octubre de 2021 de fuertes lluvias en el Departamento del Valle del Cauca y la región Andina en general;



- ii) Reporte OPSLINK (que se anexa como prueba), para la tarde del 16OCT21 en el aeropuerto de El Dorado de Bogotá D.C., que evidencia que se presentaba cielo cubierto en más de 5 octas a 6000 pies de altura (BKN060), visibilidad reducida a menos de 6000 metros y ocurrencia de lluvias con tormenta eléctrica (TSRA). Estas situaciones generaron retraso en la operación aérea a fin de evitar situaciones que pudieren poner en riesgo la seguridad del vuelo, así:

Reporte OPSLINK. Extracto del reporte público METAR correspondiente a la fecha y hora aproximada del itinerario del vuelo, tomado de <https://mesonet.agron.iastate.edu/request/download.phtml>:

*"SKBO,2021-10-16*

*22:00,59.00,51.80,76.98,210.00,4.00,0.00,30.27,M,5.59,M,SCT,BKN,M,M,1500.00,7000.00,M,M,-RA,M,M,M,M,M,M,59.00,SKBO 162200Z 21004KT 9000 4000SE -RA SCT015TCU BKN070 15/11 Q1025 NOSIG RMK TCU/NE/SE A3029,M*

*SKBO,2021-10-16*

*22:18,57.20,53.60,87.74,230.00,5.00,0.00,30.42,M,3.11,M,FEW,BKN,M,M,1000.00,6000.00,M,M,-TSRA,M,M,M,M,M,M,57.20,SKBO 162218Z 23005KT 5000 -TSRA FEW010CB BKN060 14/12 Q1030 NOSIG RMK CB/NW/N A3029,M*

*SKBO,2021-10-16*

*23:00,57.20,55.40,93.69,M,2.00,0.00,30.30,M,3.73,M,SCT,BKN,M,M,1000.00,6000.00,M,M,-TSRA,M,M,M,M,M,M,57.20,SKBO 162300Z VRB02KT 6000 -TSRA SCT010CB BKN060 14/13 Q1026 NOSIG RMK CB/NW/N A3029,M"*

- iii) Problemas técnicos en la aeronave de **AVIANCA S.A.** ocasionados por la situación meteorológica al momento del aterrizaje en la ciudad de Cali que fueron causados por la fuerte temporada invernal;
- iv) Una gran congestión de tráfico aéreo en el Aeropuerto el Dorado de Bogotá D.C. durante al periodo de reactivación económica dentro de la época de emergencia sanitaria de pandemia covid-19 que generó un fuerte incremento de la operación aérea en Bogotá D.C. y que fuere públicamente anunciada por la Aeronáutica Civil en medios de comunicación, así:



**AERONÁUTICA CIVIL**  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

### **INFORMACIÓN IMPORTANTE**

**Bogotá, D.C., 15 de octubre de 2021.** La Aeronáutica Civil se permite informar que, por sobredemanda, se tienen previstas algunas demoras en los vuelos que salgan y aterricen el día de hoy en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá.

Se anticipa que, para los vuelos de salida, se pueden presentar retrasos de 7 minutos en promedio; mientras que, para los vuelos de llegada, el promedio de demora puede ser de 29 minutos.

La Aeronáutica Civil les recomienda a los usuarios estar atentos a la información y mantener permanente comunicación con las aerolíneas para ajustar sus planes de viaje.

**Aerolíneas**

# Avianca: Aumento en la operación de El Dorado en noviembre podría incrementar los problemas de la terminal

Desde el próximo 1 de noviembre, la Aeronáutica Civil ampliará la cantidad de vuelos de 47 a 65 por hora.

15/10/2021

- f
- t
- s
- in



Microsoft Word  
Avión de Avianca en la tarmac. Foto: LA CÁMARA VEGA LA BOTA



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

### **INFORMACIÓN IMPORTANTE**

**Bogotá, D.C., 16 de octubre de 2021.** La Aeronáutica Civil se permite informar que en horas de la tarde se prevén eventos meteorológicos como cambios en la dirección del viento y tormentas en las proximidades del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, que podrían afectar las operaciones aéreas.

Esta situación podría alterar los itinerarios. La Aeronáutica Civil recomienda a los usuarios estar atentos a la información y mantener permanente comunicación con las aerolíneas.

El equipo de la Aeronáutica Civil está atento a mitigar el impacto que esto pueda causar y trabaja de la mano de todos los actores de la industria aérea para seguir brindando un buen servicio a los usuarios.

5. La sumatoria de factores externos anteriores, generaron, por cuestiones totalmente ajenas a **AVIANCA S.A.**, un retraso de aproximadamente dos horas en el horario del vuelo No. 9228 del 16 de octubre de 2021 que cubría la ruta Cali-Bogotá D.C.
6. Bajo la regulación nacional colombiana establecida en el Código de Comercio, en la regulación de la Aeronáutica Civil RAC 3, y en el contrato particular de transporte aéreo existente entre la aquí Demandante y **AVIANCA S.A.** correspondiente al tiquete No. 134-923330031 del vuelo No. 9228 Cali-Bogotá D.C. del 16 de octubre de 2021 que cubría la ruta Cali-Bogotá D.C.; las situaciones presentadas constituyen factores externos totalmente ajenos a **AVIANCA S.A.**
7. De acuerdo con la regulación del Código de Comercio, la Reglamentación de la Aeronáutica Civil y el Contrato de Transporte específico existente entre la aquí

Demandante y **AVIANCA S.A.** (Tiquete No. 134-923330031), no puede indicarse que, **para AVIANCA S.A.**, la Demandante fuere una pasajera **en tránsito o conexión** con destino final a Barcelona-España pues la Demandante compró sus diferentes tiquetes aéreos con diferentes aerolíneas separadas para diferentes rutas y a través de diferentes plataformas de internet, a fin de intentar llegar como destino final a Barcelona-España.

8. La referida regulación prevé los factores externos como eximentes de responsabilidad para los transportadores y es claro en indicar que el régimen de compensación para pasajeros previsto en la regulación colombiana a favor de los viajeros, solamente aplica cuando se está en presencia de un “...evento que sea imputable al transportador...”.

El numeral 3.10.2.13.2 de la RAC 3 dispone que el régimen de compensaciones a favor de los viajeros solamente aplica cuando existen causas imputables al transportador y, en materia de compensaciones, establece que éstas solo son aplicables para personas que viajan en una misma aerolínea o bajo acuerdos de cooperación inter empresas entre diferentes aerolíneas para ofrecer un mismo destino final (lo que no ocurrió en este caso particular), así:

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

**(a) Demoras.** Cuando haya demora en la iniciación del vuelo (inicio del rodaje inmediatamente precedente al despegue) y no se cumpla con el horario programado del vuelo, autorizado por la UAEAC, se observará lo siguiente:

(1) Cuando la demora sea mayor de una (1) hora e inferior a tres (3), se suministrará al pasajero un refrigerio y una comunicación telefónica que no exceda de tres (3) minutos o por el medio más ágil disponible al lugar de destino, o al de origen en caso de conexiones, a requerimiento del pasajero. No obstante, cuando la causa de la demora haya sido superada y sea previsible la pronta salida del vuelo, (dentro de los quince (15) minutos siguientes), el transportador podrá abstenerse de suministrar esta compensación, si al hacerlo se diera una mayor demora.

(2) Cuando la demora sea superior a tres (3) horas e inferior a cinco (5), además de lo anterior, se deberá proporcionar al pasajero alimentos (desayuno, almuerzo o cena, según la hora).

(3) Cuando la demora sea superior a cinco (5) horas, además de lo anterior, el transportador deberá compensar al pasajero conforme a lo establecido en el literal (f) de este numeral. Sin embargo, cuando esta demora sobrepase de las 10: 00 PM (hora local), la aerolínea deberá proporcionarle, además, hospedaje (si no se encuentra en su lugar de residencia) y gastos de traslado entre el aeropuerto y el lugar de hospedaje y viceversa, a menos que el pasajero acepte voluntariamente prolongar la espera cuando sea previsible que el vuelo se va a efectuar dentro de un plazo razonable.

(...)

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

*sea efectivamente embarcado en el vuelo correspondiente a su siguiente trayecto y asumirán las demoras que le sean imputables, más allá de los tiempos de tránsito o conexión pactados con el pasajero...”* (Subrayado y negrillas fuera del texto original).

9. En el presente caso, si bien es cierto que por causas externas se produjo un retraso en la salida del vuelo Cali-Bogotá D.C. AV 9228 del 16 de octubre de 2021 que cubría la ruta Cali-Bogotá D.C. (que no compromete la responsabilidad de **AVIANCA S.A.**), la obligación legal y contractual de **AVIANCA S.A.** era transportar a la Demandante, exclusivamente, a la ciudad de Bogotá D.C. el 16 de octubre de 2021 todo lo cual cumplió **AVIANCA S.A.** puesto que, se aclara, la Demandante decidió en persistir realizar el vuelo Cali-Bogotá D.C. el 16 de octubre de 2021 pese al retraso presentado.
10. El RAC 3 de la Regulación de la Aeronáutica Civil consagra el régimen de indemnización que debe ser aplicado por los Jueces de la República de Colombia para el caso de vuelos nacionales. Este régimen contiene un sistema de indemnización mediante compensaciones allí expresamente reguladas que resulta aplicable cuando se está en presencia de causas de retrasos o demoras ocasionadas por hechos imputables al transportador. En este caso no existió negligencia ni causas imputables a **AVIANCA S.A.** sino factores externos ajenos a esta Aerolínea, luego no puede considerarse responsable a **AVIANCA S.A.**
11. Pese a que en este caso estamos en presencia de un vuelo nacional o doméstico, (Cali-Bogotá D.C.), que se regula por las normas nacionales colombianas, sirve de referente la normatividad de la Comunidad Andina, Decisión 619 de la Comisión de la Comunidad Andina que define las circunstancias imprevistas en su artículo 3, así:

*Artículo 3.- Para los efectos de la presente Decisión, se entenderá por:*

*(...)*

*Circunstancias Imprevistas: Son causas ajenas al normal desenvolvimiento de la actividad del transportista que impiden que el vuelo se lleve a cabo o que retrasen su iniciación tales como causas meteorológicas que impiden la operación del vuelo, fallas técnicas no correspondientes al mantenimiento programado o rutinario de la aeronave o causadas por pasajeros o terceros en el momento del vuelo, fallas de los equipos de soporte en tierra, entre otros.*

De la misma forma, se encuentra el artículo 7 de la misma Decisión 619, así:

*Artículo 7.- Derechos ante cancelación de vuelos por causas imputables al transportista aéreo.- En caso de cancelación de un vuelo por causas imputables al transportista aéreo, dicho transportista otorgará a los usuarios afectados:*

*(...)*

*Se considerarán como causas no imputables al transportista aéreo, las circunstancias imprevistas, la fuerza mayor o el caso fortuito debidamente verificadas por la autoridad nacional competente. En este caso, el transportista quedará exonerado de las compensaciones establecidas en el artículo siguiente.*

*Artículo 8.- Derecho a compensación.- En los casos de cancelaciones, interrupciones o demoras en que no haya tenido lugar el reembolso, o ante cualquier otro evento que sea imputable al transportista aéreo, así como en los de sobreventa de cupos, se procurará el transporte alternativo y, de no ser posible, se compensará al pasajero conforme a lo siguiente: (...)*

12. En la adquisición de los diferentes tiquetes aéreos, la Demandante no consideró prudente dejar el tiempo suficiente de antelación entre vuelos para presentarse al chequeo correspondiente y, particularmente, para el vuelo AIR EUROPA del 16 de octubre de 2021. La Demandante obró con negligencia dado que estructuró un viaje trasatlántico sin contar con la antelación debida que le permitiere presentarse en el tiempo reglamentario frente a AIR EUROPA y perdió así el derecho a ser embarcada con esa aerolínea.
13. Finalmente es importante resaltar que la Demandante no acredita con la demanda haber agotado el trámite previo de solicitud de reembolso frente a la aerolínea AIR EUROPA (que no ha sido llamada a este proceso) o frente al resto de Entidades con quienes indica haber ésta incurrido en costos adicionales. Es decir, no se sabe si, en este caso particular, estamos frente a una reclamación económica en sede judicial de conceptos que ya pudieren haber sido reembolsados a la Demandante por otras Entidades en cuyo caso se estaría pretendiendo un enriquecimiento indebido con este caso particular.

### III. CONTESTACIÓN A LOS HECHOS DE LA DEMANDA:

**PRIMERO:** *La señora BEATRIZ ELENA VICTORIA IZQUIERDO, realizó la compra de dos (2) tiquetes aéreos con la aerolínea AVIANCA S.A., uno para ella y otro para su sobrina ROSANA NOVOA MUELAS, menor de edad, identificada con la Tarjeta de Identidad No. 1.111.549.862, con quien viajaría y quien se encuentra bajo su custodia y cuidado personal, tiquetes correspondientes al vuelo Cali - Bogotá, e igualmente los tiquetes Bogotá - Madrid, Madrid - Barcelona.*

**Contestación al Hecho Primero de la Demanda:** Es parcialmente cierto. El relato fáctico resulta cierto en relación con el hecho de la compra del tiquete personal que realizó, para si misma, la Demandante (Sra. **BEATRIZ ELENA VICTORIA**). En este sentido precisamos que el tiquete aéreo que corresponde a la Demandante es aquel referido con el número No. 134923323670201 que figura a nombre de la Demandante.

Ahora bien, en relación con el hecho de que la Demandante (Sra. **BEATRIZ ELENA VICTORIA**), hubiese hecho directamente ella, la compra del tiquete de la menor de edad que refiere como su sobrina (**ROSANA NOVOA MUELAS**), no nos consta puesto que; i) con la demanda no se allegaron los soportes de compra del tiquete que correspondería a la menor de edad a fin de poder determinar si la Demandante (Sra. **BEATRIZ ELENA VICTORIA**), realizó o no, directamente ésta, la compra del tiquete aéreo de la referida menor de edad; ii) el vínculo consanguíneo que refiere la Demandante con la menor de edad no se encuentra probado en este caso puesto que no se allegan registros civiles de nacimiento ni tampoco registros civiles que permitan derivar el vínculo consanguíneo que refiere la Demandante con la citada menor de edad; iii) con la demanda no se allegó soporte legal alguno como decisión de un Juez de Familia que le otorgue “...su custodia y cuidado personal...” de la citada menor de edad a la Demandante;

Ahora bien, en lo relacionado con la citada menor de edad, debemos adicionalmente indicar que no existe comprobante o prueba alguna de que la Demandante detente “...su custodia y cuidado personal...” (como se indica en la demanda sin sustento alguno), así como tampoco existe comprobante que acredite la legitimación de la Demandante para reclamar, en nombre y representación de la menor de edad **ROSANA NOVOA MUELAS**, perjuicios económicos que en el dicho de la Demandante, los habría entonces sufrido en esa versión de los hechos, la menor de edad y cuya reclamación corresponde formular a quienes detentan la representación jurídica de la menor de edad.

Finalmente, es importante indicar que, en relación con cualquier perjuicio que se pretenda cobrar en la Demanda, en nombre y representación de la menor de edad, no se agotó el requisito de procedibilidad de conciliación extrajudicial en derecho en relación con la referida menor de edad puesto que, en efecto, la solicitud de conciliación judicial anexa, solamente se refiere, exclusivamente, a la Demandante **BEATRIZ ELENA VICTORIA IZQUIERDO**.

**SEGUNDO:** *Con ocasión del viaje, la señora BEATRIZ ELENA VICTORIA IZQUIERDO, realizó reserva en Barcelona por tres (3) días, en el hotel Catalonia Park Putxet, tanto para ella como para su sobrina.*

**Contestación al Hecho Segundo de la Demanda:** No me consta. La compañía que representamos, **AVIANCA SA**, no presta los servicios de hotelería en la ciudad de Barcelona-España que refiere la Demandante. Adicionalmente, las condiciones tarifarias de la referida reserva hotelera no me constan y no reposan en el expediente debiendo haberlas allegado, previamente, la Demandante por resultarle a ésta mas fácil la prueba respectiva.

Nuevamente la Demandante refiere la reclamación de perjuicios en nombre y representación de la referida menor de edad sin que; i) exista soporte legal de la representación de la menor de edad en cabeza de la Demandante; ii) exista soporte que evidencie que la Demandante hubiese adelantado el trámite previo de reclamación de devolución de recursos con la cadena hotelera que refiere la Demandante.

**TERCERO:** *El vuelo se encontraba programado para el día 16 de octubre de 2021, de Cali a Bogotá, a las 3:04 p.m. Al llegar al aeropuerto les informaron que el vuelo AV9228, saldría a las 3:40 p.m. Después de abordar, el capitán del vuelo les informó que por desgaste de la lona de la rueda era necesario cambiarla y, por lo tanto, los pasajeros debían bajar del avión.*

**Contestación al Hecho Tercero de la Demanda:** No es cierto. En primer lugar, debe indicarse que el día 16 de octubre de 2021 se presentaron situaciones climáticas, que por su misma naturaleza son imprevistas e irresistibles en la zona de geografía colombiana que comprende el trayecto aéreo Cali-Bogotá D.C.

En este sentido se allegan con la presente contestación de demanda el informe climatológico del IDEAM del mes de octubre de 2021 que dan cuenta de la situación presentada entre otros soportes que se presentan como prueba.

Adicionalmente, la operación aérea del Aeropuerto El Dorado de Bogotá D.C. presentó una fuerte congestión que generó retrasos en la operación aérea que fuere públicamente anunciada por la Autoridad Aeronáutica en medios de comunicación, así:



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

### **INFORMACIÓN IMPORTANTE**

**Bogotá, D.C., 15 de octubre de 2021.** La Aeronáutica Civil se permite informar que, por sobredemanda, se tienen previstas algunas demoras en los vuelos que salgan y aterricen el día de hoy en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá.

Se anticipa que, para los vuelos de salida, se pueden presentar retrasos de 7 minutos en promedio; mientras que, para los vuelos de llegada, el promedio de demora puede ser de 29 minutos.

La Aeronáutica Civil les recomienda a los usuarios estar atentos a la información y mantener permanente comunicación con las aerolíneas para ajustar sus planes de viaje.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

### **INFORMACIÓN IMPORTANTE**

**Bogotá, D.C., 16 de octubre de 2021.** La Aeronáutica Civil se permite informar que en horas de la tarde se prevén eventos meteorológicos como cambios en la dirección del viento y tormentas en las proximidades del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, que podrían afectar las operaciones aéreas.

Esta situación podría alterar los itinerarios. La Aeronáutica Civil recomienda a los usuarios estar atentos a la información y mantener permanente comunicación con las aerolíneas.

El equipo de la Aeronáutica Civil está atento a mitigar el impacto que esto pueda causar y trabaja de la mano de todos los actores de la industria aérea para seguir brindando un buen servicio a los usuarios.

Estas situaciones imprevistas e irresistibles generaron afectaciones en la aeronave y un retraso de aproximadamente dos (2) horas del vuelo 9228 del 16 de octubre de 2021 que cubría la ruta Cali-Bogotá D.C. así como retrasos en el plan de vuelo.

En este sentido, este extremo demandado se atiene al contenido de la certificación expedida por **AVIANCA S.A.** el mismo día 16 de octubre de 2021 que allega la propia Demandante en donde se indica que “...por factores...” se generó la situación ante indicada.

**CUARTO:** La señora **BEATRIZ ELENA VICTORIA IZQUIERDO**, informó de inmediato que requería viajar con urgencia pues tenía que abordar otro vuelo con destino a Europa, a lo que dieron como respuesta que tendría el tiempo suficiente, que el tiempo estimado para el cambio es de 1 hora y 25 minutos. Al percatarse de la tardanza, la señora Beatriz, se dirigió

*al personal encargado en repetidas oportunidades para solicitar ayuda con el vuelo para no perder la conexión, a lo que solo se limitaron a decir que. aún había tiempo.*

**Contestación al Hecho Cuarto de la Demanda:** No me consta. En primer lugar, en lo relacionado con nuestro personal en tierra de AVIANCA SA, la Demandante no refiere con qué personal entabló conversación en tierra. No nos constan las aseveraciones de un personal indeterminado que refiere la Demandante cuyo contenido tendrá que probarse en este proceso judicial por parte de la Demandante.

Por otro lado, es importante indicar que, solamente cuando existen viajeros en conexión mediante la adquisición de un tiquete o contrato de transporte único con una misma aerolínea, existen cargas adicionales para el transporte y un deber de información por parte del transportador con el viajero, así:

***“...3.10.2.2. Aviso para el embarque***

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

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

En segundo lugar no puede afirmarse que, de acuerdo con la regulación colombiana del Código de Comercio, la Reglamentación RAC 3 de la Aeronáutica, y el contrato de transporte aéreo existente entre **AVIANCA S.A.** y la Demandante; ésta última fuere una viajera en tránsito o conexión como lo afirma la Demandante puesto que dicha regulación dispone que por conexión se entiende “...*el cambio de un vuelo a otro, que puede requerir un cambio de aeronave, número de vuelo o incluso aerolínea, programado dentro de un contrato de transporte único...*”. Para el vuelo Bogotá D.C.-Madrid y mucho menos para el vuelo Madrid-Barcelona, la Demandante no tenía contrato de transporte alguno con **AVIANCA S.A.** La Demandante tenía otros contratos de transporte ajenos a **AVIANCA SA** con la aerolínea AIR EUROPA cuya regulación y condiciones son ajenas a **AVIANCA S.A.**

Es importante resaltar que la Demandante aforó equipaje en bodega en el vuelo 9228 de la ruta Cali-Bogotá D.C. de **AVIANCA SA**, luego no es cierto que computando la sumatoria del; i) tiempo de espera que le tomaría a la Demandante el retiro del equipaje en Bogotá D.C. aforado por bodega que debía reclamar previamente ésta en Bogotá D.C. antes de su vuelo con AIR EUROPA Bogotá D.C.-Barcelona; ii) tiempo de espera que le tomaría a la Demandante presentarse en *counter* de AIR EUROPA y hacer la fila para registrarse y aforar el equipaje en Bogotá D.C. para su vuelo Bogotá D.C.-Barcelona; iii) tiempo de espera que le tomaría a la Demandante hacer la fila de inmigración en Bogotá D.C. para ella y para la menor de edad que refiere la Demandante; la Demandante tardare “...1 hora y 25 minutos...” , pues, se trataba de un vuelo internacional.

Es importante aclarar que la Demandante, a propio riesgo de ella, adquirió con diferentes aerolíneas, diferentes tiquetes aéreos para integrar, por su propia cuenta y riesgo, un viaje que le permitiere llegar hasta la ciudad de Barcelona-España, a través de diferentes trayectos y aviones, dentro de un mismo día (16 de octubre de 2021), en limitados o cortos rangos horarios entre vuelos o trayectos, sin considerar o prever que pudieren presentarse situaciones entre vuelos que pudieren afectar o retrasar los planes de vuelo a diferentes ciudades de la Demandante.

En efecto, la Demandante adquirió con **AVIANCA S.A.** solo un tiquete Cali-Bogotá D.C. para el día 16 de octubre de 2021 cuando, a pocas horas, ese mismo día, pretendía abordar un vuelo trasatlántico, con otra aerolínea (AIR EUROPA) desde la ciudad de Bogotá D.C. con destino a Barcelona-España.

**AVIANCA S.A.** desconoce las condiciones de tarifa que le hubiese concedido AIR EUROPA a la Demandante ni tampoco si dichas condiciones de tarifa admitían reembolso o no. Es importante anotar que a la evidenciada falta de precaución de la Demandante, pudiere agregársele el hecho de que la Demandante hubiese adquirido un tiquete *low cost* que no admitiere reembolso por no presentarse a tiempo al vuelo internacional respectivo.

Finalmente es importante indicar que la Demandante no allega con la demanda soporte alguno que evidencie que ésta intentó agotar la solicitud de reembolso de las erogaciones correspondientes que indica haber incurrido para efectos del tiquete aéreo con la aerolínea AIR EUROPA.

**QUINTO:** *Finalmente lo único que le dicen es que puede solicitar que una vez efectuado el vuelo, solicite que le permitan viajar de primero para ganar tiempo, pero al hablar con la funcionaria encargada, manifiesta que no es posible porque los demás pasajeros no lo permitirían.*

**Contestación al Hecho Quinto de la Demanda:** No me consta. Se reitera que la Demandante no refiere con precisión con qué personas de los ocupantes del vuelo entabló conversación. Se trata de una narración fáctica indeterminada e incierta sobre la cuál debe indicarse que no nos constan, en las condiciones en que formula el hecho la Demandante.

**SEXTO:** *Ante esta negativa, la señora Beatriz le preguntó a la funcionaria que si la aerolínea le responde en el evento de que no alcance la conexión aérea, a lo que ésta le manifestó que ellos le colaboran.*

**Contestación al Hecho Sexto de la Demanda:** No es cierto. Se reitera que la Demandante no refiere con qué personas de los ocupantes del vuelo entabló conversación. Se trata de una narración fáctica incierta sobre la cuál debe indicarse que no nos constan, en las condiciones en que formula el hecho la Demandante.

En segundo lugar no puede afirmarse que, de acuerdo con la regulación colombiana del Código de Comercio, la Reglamentación RAC 3 de la Aeronáutica, y el contrato de transporte aéreo existente entre **AVIANCA S.A.** y la Demandante; ésta última fuere una viajera en tránsito o conexión como lo afirma la Demandante puesto que dicha regulación dispone que por conexión se entiende “...el cambio de un vuelo a otro, que puede requerir un cambio de aeronave, número de vuelo o incluso aerolínea, programado dentro de un contrato de transporte único...”. Para el vuelo Bogotá D.C.-Barcelona, la Demandante tenía un contrato de transporte diferente e independiente con otra aerolínea (AIR EUROPA) cuya regulación y condiciones son ajenas a **AVIANCA S.A.**

En cualquier caso, no es cierto el hecho de la Demandante puesto que las cuestiones propias de las condiciones de tarifa, cambios de tiquete, reclamaciones y demás, no se tratan al interior del avión, sino en las oficinas, *counter* u oficinas de **AVIANCA S.A.**

**SÉPTIMO:** *Al abordar nuevamente el avión, les informan a los pasajeros, que por mal tiempo en la ciudad de Bogotá, es necesario retrasar el vuelo media hora más. A las 6:18 p.m., aún se encontraban en la ciudad de Cali, y a las 7:00 p.m., la señora Beatriz recibió una llamada por parte de Stefany Zapata, quien le preguntó donde se encontraba en ese momento, a lo que respondió que aún se encontraba encerrada en el avión de Avianca. y finalmente le informa que perdió el vuelo en conexión.*

**Contestación al Hecho Séptimo de la Demanda:** No es cierto. El día 16 de octubre de 2021 concurren una sumatoria de factores externos correspondientes al mal clima, problemas en la aeronave generados por el mal clima, y gran congestión de tráfico aéreo en el aeropuerto El Dorado de Bogotá D.C.; que generaron un retraso en el despegue del vuelo 9228 de la ruta Cali-Bogotá D.C.

En este sentido se allegan los reportes del IDEAM, los reportes de la Aeronáutica Civil y demás notas de prensa que dan cuenta de las situaciones presentadas.

Se resalta del propio relato de la Demandante que, a propio riesgo dentro de rangos horarios estrechos y limitados en un mismo día (16 de octubre de 2021) y sin considerar la eventual ocurrencia de factores externos o circunstancias que pudieran generar un retraso aéreo; la Demandante adquirió con diferentes aerolíneas diferentes tiquetes aéreos para finalmente, lograr un viaje trasatlántico a Barcelona-España a través de diferentes trayectos aéreos.

No es cierto que funcionario de **AVIANCA S.A.** alguno haya entrado a dar consideraciones sobre situaciones propias de otras aerolíneas como lo es AIR EUROPA. Adicionalmente, no es cierto que **AVIANCA S.A.** haya aceptado que, para ésta, la Demandante fuere una pasajera en tránsito o conexión internacional.

**OCTAVO:** *Una vez en la ciudad de Bogotá, ante la negativa de la encargada de la tripulación, la señora Beatriz personalmente, se dirigió a los demás pasajeros y les pregunta que si le permiten bajar de primero, pues tiene que abordar otro avión, a lo que todos manifiestan que no hay ningún inconveniente, dirigiéndose rápidamente a Air Europa, donde le informan que efectivamente perdió el vuelo.*

**Contestación al Hecho Octavo de la Demanda:** No nos consta. Se reitera que la Demandante no refiere con qué personas de los ocupantes del vuelo entabló conversación. Se trata de una narración fáctica incierta sobre la cuál debe indicarse que no nos constan, en las condiciones en que formula el hecho la Demandante.

Se resalta que del propio relato de la Demandante se evidencia que ésta adquirió un tiquete aéreo de la Aerolínea que refiere como “...Air Europa...” que constituye una Compañía aérea totalmente ajena a **AVIANCA SA.** Las condiciones de tarifa de la referida Aerolínea no nos son oponibles.

Finalmente se indica que la Demandante no acredita haber adelantado trámite alguno de reembolso o reclamación por no hacerse presente el día 16 de octubre de 2021 a la hora fijada en su tiquete aéreo.

**NOVENO:** *Ante esta situación, la señora Beatriz se dirige nuevamente a Avianca, pues son los responsables de la pérdida de la conexión por la excesiva demora en el traslado de Cali a Bogotá, sin obtener colaboración alguna, tan solo le informa que debe dirigirse a Aeronáutica, donde solo le suministran dos cartas en las que se informan las fallas técnicas.*

**Contestación al Hecho Noveno de la Demanda:** No es cierto. En primer lugar, es importante indicar que no se trata de un hecho sino una consideración subjetiva del apoderado de la Demandante sobre temas de responsabilidad civil que debe resolver la Administración de Justicia y no el Demandante. No se trata de un hecho sino de una consideración subjetiva del Demandante donde, a su arbitrio, considera que **AVIANCA S.A.** es la “...responsables de la pérdida de la conexión...”, dejando de lado la concurrencia de diversos factores externos así como la falta de diligencia en que incurrió la propia Demandante al intentar estructurar un viaje en las condiciones en que finalmente la hizo.

Adicionalmente, el Demandante efectúa, según su fuero interno, subjetivamente, calificaciones como “...excesiva demora...”, que no resultan propias de un relato fáctico sino de consideraciones subjetivas que, adicionalmente, tratan de ignorar los diversos factores externos presentados el 16 de octubre de 2021 como el mal clima, los problemas en la aeronave generados por el mal clima, y la congestión de tráfico aéreo del Aeropuerto El Dorado de Bogotá D.C. Es importante indicar que la regulación nacional no califica como “...excesivo...” un retraso de dos horas.

Finalmente, no es cierto que la Demandante no haya recibido respuesta de **AVIANCA S.A.** puesto que, la misma Demandante allegó con la demanda una certificación escrita que, ese mismo día 16 de octubre de 2021, le entregó la aerolínea **AVIANCA SA**. Por lo anterior debe afirmarse que si existió respuesta, incluso formal y escrita, a la Demandante por parte de **AVIANCA S.A.**

**DÉCIMO:** *La señora Beatriz y su sobrina, pasaron esa noche en el aeropuerto El Dorado, con la expectativa de que al día siguiente las pudieran enviar en un nuevo vuelo, lo que desde luego no ocurrió y finalmente se vio en la necesidad de regresar a la ciudad de Cali en compañía de su sobrina, en transporte terrestre.*

**Contestación al Hecho Décimo de la Demanda:** No es cierto. La Demandante no adelantó trámite alguno con la aerolínea **AVIANCA S.A.** a fin de lograr un viaje en el trayecto Bogotá D.C.-Barcelona ni efectuó gestión alguna a fin de que, en nuestra aerolínea, pudiese lograr un trayecto Cali-Barcelona o Bogotá D.C.-Barcelona.

Por otro lado. No nos consta; i) las condiciones de la tarifa del tiquete que adquirió la Demandante con **AIR EUROPA** y si el mismo ofrecía condiciones de reembolso; ii) la respuesta que le haya suministrado **AIR EUROPA** a la Demandante puesto que se trata de una compañía diferente que, adicionalmente, no ha sido llamada como Demandante a este proceso judicial;

Es importante indicar que la Demandante no allegó con la demanda prueba alguna que evidencie que ésta agotó el trámite previo de solicitud de reembolso con la Aerolínea **AIR EUROPA**.

**DÉCIMO PRIMERO:** *Como consecuencia del incumplimiento por parte de Avianca, la señora Beatriz y su sobrina, perdieron el vuelo Bogotá - Madrid, las pruebas de antígeno, la reserva del hotel para llevar a cabo la celebración del cumpleaños de su sobrina Rosana, en compañía de sus padres, los permisos de viaje concedidos por éstos e igualmente el costo de los tiquetes Cali -Bogotá, pues finalmente no fue posible cumplir el objetivo del mismo, que era abordar el vuelo en conexión.*

**Contestación al Hecho Undécimo de la Demanda:** No es cierto. No se trata de un hecho sino de una afirmación subjetiva y personal del Demandante sobre lo que éste imputa o refiere como un “...incumplimiento...” por parte de **AVIANCA S.A.** que nunca se presentó.

No es cierto que la Demandante tuviere la condición de ser una pasajera en tránsito o “...conexión...” como lo refiere el Demandante. En efecto, recuérdese que, bajo la regulación colombiana, solamente se reputa un viajero como viajero en conexión cuando se realiza un “...cambio de un vuelo a otro, que puede requerir un cambio de aeronave, número de vuelo o incluso aerolínea, programado dentro de un contrato de transporte único...” (Subrayado y negrillas fuera del texto original).

Se resalta que, adicionalmente, durante el proceso de compra del tiquete Cali-Bogotá D.C. con **AVIANCA S.A.** para el 16 de octubre de 2021, la Demandante nunca le expresó a

**AVIANCA S.A.** antes del proceso de la compra ni después de la misma que pretendiere lugar en dicho mismo día (16 de octubre de 2021), tomar separadamente un vuelo con destino final a Barcelona. De haber advertido a **AVIANCA S.A.** sobre la situación anterior se hubiesen podido dar recomendaciones adicionales a la Demandante sobre el propio riesgo que estaba corriendo de llegarse a presentar factores externos como los ocurridos el 16 de octubre de 2021.

Se advierte que la Demandante, en sus propios relatos de la demanda, indica que ésta solamente advirtió de la conexión el día 16 de octubre de 2021 cuando ya se habían presentado los hechos imprevistos e irresistibles relacionados con el mal clima.

La Demandante no obró prudente ni diligentemente puesto que hubiese podido adquirir un tiquete aéreo de la ruta Cali-Bogotá D.C. con mayor antelación horaria frente a la hora de la conexión del vuelo trasatlántico Bogotá D.C.-Madrid o hubiese podido advertir al momento de la compra a la aerolínea **AVIANCA S.A.**, sobre la situación de conexión que pretendía lograr a su propio riesgo, a fin de que nuestro personal de compra hubiese podido darle ilustraciones y advertencias sobre los riesgos que suponía estructurar un viaje como lo pretendió construir la Demandante.

**DÉCIMO SEGUNDO:** *Los perjuicios ocasionados como consecuencia del excesivo retraso, son responsabilidad de AVIANCA S.A., siendo éste el transportista, cuya obligación es trasladar al pasajero de un lugar a otro, sin retraso, detrimento ni menoscabo, con arreglo a las condiciones pactadas o establecidas reglamentariamente en el contrato de transporte, pues dicho servicio queda consumado, cuando de personas se trata, al encontrarse el pasajero en el destino y en el plazo establecido, en tanto llegar a tiempo constituye una obligación de resultado, y, en el caso que nos ocupa, AVIANCA S.A., disponía plenamente de otros vuelos con igual destino dentro del horario pactado, en los que se podría haber permitido abordar a la demandante y su sobrina, pero dicha solicitud le fue negada de manera reiterada, con la afirmación por parte de los funcionarios de AVIANCA S.A., de que contaba con tiempo suficiente para abordar el vuelo con destino a Europa.*

**Contestación al Hecho Duodécimo de la Demanda:** No es cierto. No se trata de un hecho sino de una consideración subjetiva del Demandante que no es cierta sobre temas de responsabilidad que el Demandante imputa, en su opinión, a **AVIANCA SA.**

La regulación nacional no dispone que, bajo cualquier circunstancia y en todo caso, sin considerar situaciones que puedan poner en riesgo la seguridad del vuelo o de la tripulación, un avión siempre despegue a la hora estimada como lo sugiere el Demandante. Contrario a lo anterior, la regulación nacional superpone siempre la seguridad del vuelo y de la tripulación. En efecto, el artículo 982 del Código de Comercio de Colombia dispone lo siguiente:

*ARTÍCULO 982. C.Comercio El transportador estará obligado, dentro del término, por el modo de transporte y la clase de vehículos previstos en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos oficiales, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa:*

- 1. En el transporte de cosas a recibirlas, conducir las y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario, y*
- 2. En el transporte de personas a conducir las sanas y salvas al lugar de destino.*

En este mismo sentido, la regulación nacional tiene un tratamiento expreso para los eventos de factores externos, caso fortuito y fuerza mayor eximiendo la responsabilidad del transportador frente a dichas eventualidades, así:

***“3.10.2.13.1. del RAC 3. Cancelación, interrupción o demora De conformidad con lo dispuesto por el artículo 1882 del Código de Comercio, cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o por razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete. El pasajero podrá en tales casos, exigir la devolución inmediata del precio total sin que haya lugar a penalidad alguna. (...)”*** (Subrayado y negrillas fuera del texto original).

Ahora bien, en el caso particular la Demandante persistió en querer realizar el vuelo Cali-Bogotá D.C. pese el retraso presentado absteniéndose de solicitar el reembolso del tiquete Cai-Bogotá C.C.

El Demandante pretende que se ignore el hecho de que la Demandante, a propio riesgo, sin obrar con la debida diligencia y cuidado, y sin considerar situaciones imprevistas e irresistibles o de fuerza mayor pudieren presentarse; decidió estructurar un vuelo trasatlántico a través de comprar separadas e independientes de tiquetes aéreos con diferentes aerolíneas con rangos horarios limitados para realizar diferentes trayectos en un mismo día. En efecto, es importante reiterar que con **AVIANCA SA** la Demandante no compró un tiquete con destino final Barcelona-España ni tampoco lo hizo a través de compañías aéreas que conservaren un mismo convenio de operación conjunta.

**AVIANCA S.A.** cumplió con sus obligaciones de resultado de llevar a la Demandante a su destino final, esto es, Bogotá D.C. el día 16 de octubre de 2021. Esas eran las únicas obligaciones que tenía la aquí Demandada y con las cuales cumplió integralmente.

Por otro lado, en cualquier caso, se aclara que, en lo relacionado con **AVIANCA S.A.**, no es cierto que la Demandante hubiese solicitado un cambio de vuelo con **AVIANCA S.A.** el día 16 de octubre de 2021

Finalmente se resalta que, tratándose de compras separadas e independientes de tiquetes aéreos, la Demandante hubiese podido obrar con mayor diligencia y, por ejemplo, haber viajado en horas de la mañana en el trayecto Cali-Bogotá D.C. el mismo día 16 de octubre de 2021 y no haberlo hecho hasta la tarde del mismo día cuando pretendía tomar enseguida un vuelo internacional.

***DÉCIMO TERCERO:*** *El pasajero que formaliza el contrato de transporte, contrata su traslado a un lugar y en un tiempo determinado, luego si no llega a destino en las condiciones pactadas, devendrá de ello un incumplimiento, puesto que, para el traslado sano y salvo al lugar de destino del pasajero, ha de cumplirse un plazo, elemento esencial del transporte de acuerdo a la naturaleza misma del contrato, teniendo en cuenta que el pasajero llega al contrato por vía de la adhesión y supondría un notorio desequilibrio entre las partes, pues sería injusto que mientras al pasajero se le exige el cumplimiento de horarios, el transportador se excuse de ellos. Si esto se aceptara, quedarían sin contenido las normas internacionales que declaran la responsabilidad del transportador por el retraso.*

**Contestación al Hecho Décimo Tercero de la Demanda:** No es cierto. No se trata de un hecho sino de una serie de afirmaciones y consideraciones subjetivas del Demandante que no son ciertas sobre cuándo, en su opinión subjetiva, se configura una situación de “...incumplimiento...”, sobre lo que éste considera “...desequilibrado...” o “...injusto...” todo lo cual no constituye un hecho sino un relato valorativo o subjetivo del apoderado de la Demandante.

No toda situación de retraso implica, per se, una situación de incumplimiento por parte de la aerolínea. La misma regulación prevé situaciones como el mal clima o situaciones imprevistas e irresistibles ambientales, que exoneran de responsabilidad a las aerolíneas.

No existe una responsabilidad objetiva de las aerolíneas por todo evento. Ello no existe en la regulación ni nacional ni internacional, máxime cuando en el desarrollo de este tipo de transporte confluyen elementos imprevistos e irresistibles, como el estado del clima. El apoderado del Demandante pretende exponer un inexistente régimen de responsabilidad objetiva en cabeza de las aerolíneas que no existe pues, precisamente, la regulación considera los factores externos, así como las situaciones imprevistas e irresistibles, así como de fuerza mayor que pueden presentarse.

Contrario a lo que sugiere el apoderado de la Demandante, ni la regulación nacional ni la internacional disponen que, pese a cualquier circunstancia y a cualquier costo (asumiendo todo tipo de riesgos que incluso afecten la seguridad del vuelo -o de sus pasajeros- y de la tripulación), el avión despegue en la fecha y hora inicialmente dispuesta pues situaciones como el mal clima pueden suponer, en ciertas condiciones como la ocurrida, un riesgo para la navegación de la aeronave. .

Ahora bien, no es una decisión autónoma de Avianca decidir si una aeronave puede o no aterrizar en el lugar de destino, pues si la autoridad aeroportuaria de destino no permite o avala que la aeronave pueda aterrizar, no puede realizarlo. En este caso, se evidencia que no existían condiciones climáticas favorables en el aeropuerto internacional el Dorado de la ciudad de Bogotá

**DÉCIMO CUARTO:** *El día 25 de abril de 2022, la señora BEATRIZ ELENA VICTORIA IZQUIERDO, a través de apoderado judicial, convocó a audiencia de conciliación a la hoy demandada AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. - AVIANCA S.A., mediante Solicitud de Conciliación E-2022-247464 (NI 170), con el fin de obtener el reconocimiento y pago de los perjuicios ocasionados por parte de la convocada AVIANCA S.A.*

**Contestación al Hecho Décimo Cuarto de la Demanda:** Es cierto.

**DÉCIMO QUINTO:** *Aceptada la solicitud de conciliación, la diligencia se llevó a cabo el día 18 de mayo de 2022, en la cual, luego de discutir sobre alternativas y fórmulas de arreglo, las partes no lograron llegar a un acuerdo conciliatorio, en consecuencia, se declaró **FALLIDA** la misma y **AGOTADA** la etapa conciliatoria.*

**Contestación al Hecho Décimo Quinto de la Demanda:** Es cierto. El apoderado de la Demandante sostiene una pretensión económica excesiva sobre la cual no admite conciliación alguna. El apoderado del Demandante pretende dejar de lado los riesgos que asumió su poderdante cuando estructuró un vuelo internacional trasatlántico de tres diferentes rutas con diferentes aerolíneas que no guardan convenio alguno para estructurar ese viaje en dichas condiciones y, lo que es mas grave, sin advertir previamente en el *call center* de **AVIANCA S.A.** de la operación que pretendía llevar a cabo situación que nos hubiese permitido efectuarle sugerencias frente a los riesgos y responsabilidades que estaba asumiendo

#### **IV. PRONUNCIAMIENTO CONCRETO SOBRE LAS PRETENSIONES DEL DEMANDANTE:**

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones fácticas y probatorias que se relacionan en la presente contestación de la demanda, me opongo al reconocimiento de todas y cada una de las pretensiones contenidas en el escrito de demanda sobre las cuales procedo a pronunciarse, en concreto, en los siguientes términos:

**PRIMERA:** *Que se condene a la parte demandada AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. - AVIANCA S.A., a efectuar el reembolso de los dineros correspondientes a los tiquetes aéreos del vuelo Cali - Bogotá, costos de los tiquetes Bogotá - Madrid, Madrid - Barcelona, Reserva hotel Barcelona tres (3) días, Catalonia Park Putxet, Reajuste o mayor valor tiquetes de regreso, pruebas de antígeno, tiquetes transporte terrestre Bolivariano y demás gastos en los que fue necesario incurrir como consecuencia del incumplimiento por parte de Avianca, en la suma de Catorce Millones Setecientos Noventa y Cinco Mil Seiscientos veinte Pesos (\$14.795.620) M/cte.*

**PRONUNCIAMIENTO PARTICULAR REFERENTE A PRIMERA PRETENSIÓN DE LA DEMANDA:** Me opongo al reconocimiento de ésta pretensión puesto que, en el caso particular, no se configuran los presupuestos fácticos y legales exigidos en materia de responsabilidad civil contractual.

En efecto, en el presente caso concurren una serie de factores externos imprevistos e irresistibles así como situaciones de fuerza mayor eximentes de responsabilidad civil, tales como; i) como situaciones climáticas-meteorológicas que generaron un retraso en la hora de salida del vuelo **AVIANCA S.A.** 9228 que cubría la ruta Cali-Bogotá D.C. el 16 de octubre de 2021; ii) imposibilidad de navegación de la aeronave en la ciudad de destino, por condiciones climáticas adversas; iii) congestión de tráfico aéreo en la operación del Aeropuerto El Dorado de Bogotá D.C. totalmente ajena a **AVIANCA S.A.**; iv) falta de diligencia, prudencia y cuidado de la Demandante así como culpa exclusiva de la Demandante en la forma cómo ésta estructuró sus diferentes viajes aéreos para realizar el 16 de octubre de 2021;

**SEGUNDA:** *Que se condene en costas a la parte demandada.*

**PRONUNCIAMIENTO PARTICULAR REFERENTE A SEGUNDA PRETENSIÓN DE LA DEMANDA:** Me opongo al reconocimiento de ésta pretensión puesto que, en el caso particular, no se configuran los presupuestos fácticos y legales exigidos para que se dicte una condena en contra de **AVIANCA S.A.** En su lugar, este extremo solicita al condena en costas y agencias en derecho a la Demandante.

#### **V. OBJECCIÓN EXPRESA A LA ESTIMACIÓN BAJO JURAMENTO DEL DEMANDANTE (JURAMENTO ESTIMATORIO):**

La Demandante indica que “...presento el juramento estimatorio de los perjuicios materiales ocasionados por la parte demanda, en la suma de Catorce Millones Setecientos Noventa y Cinco Mil Seiscientos veinte Pesos (\$14.795.620) M/cte, dineros correspondientes al costos de los tiquetes aéreos del vuelo Cali-Bogotá, costos de los costos de los tiquetes Bogotá - Madrid, Madrid - Barcelona, Reserva hotel Barcelona tres (3) días, Catalonia Park Putxet, Reajuste o mayor valor tiquetes de regreso, pruebas de antígeno, tiquetes transporte terrestre Bolivariano y demás gastos en los que fue necesario incurrir como consecuencia del incumplimiento por parte de Avianca, así:

<i>Tiquete aéreo Rosana Novoa Muelas</i>	
<i>Bogotá - Madrid, Madrid - Barcelona</i>	<i>\$3.255.440</i>
<i>Reserva Hotel Rosa na Novoa Muelas</i>	<i>\$862.090</i>
<i>Prueba antígeno Beatriz Elena Victorla.,</i>	<i>\$120.000</i>
<i>Prueba antígeno Rosa na Novoa Muelas</i>	<i>\$120.000</i>
<i>Tiquete Bolivariano Beatriz Elena Victoria</i>	<i>\$75.000</i>
<i>Tiquete Bolivariano Rosana Novoa Muelas</i>	<i>\$75.000</i>
<i>Tiquete Rosana Novoa Muelas Cali - Bogotá</i>	<i>\$180.720</i>

<i>Tiquete Beatriz Elena Victoria Cali - Bogotá</i>	<i>\$180.720</i>
<i>Nuevo tiquete Beatriz Elena Victoria</i>	<i>\$2.150.000</i>
<i>Nuevo tiquete Rosana Novoa Muelas</i>	<i>\$1.710.110</i>
<i>Reajuste costo tiquetes de regreso</i>	<i>\$1.070.000</i>
<i>Tiquete aéreo Beatriz Elena Victoria Bogotá - Madrid,</i>	
<i>Madrid - Barcelona</i>	<i>\$1.813.270</i>
<i>Gastos varios</i>	<i>\$300.000</i>
<b>Total</b>	<b><i>\$14.795.620...</i></b>

En el presente caso se objeta la suma contenida en el juramento estimatorio presentado por la Demandante, por las siguientes consideraciones:

1. En primer lugar porque la sumatoria de los conceptos reclamados por el Demandante no coinciden con el valor que reclama el propio Demandante. En efecto, la sumatoria de los conceptos referidos por el Demandante corresponde a la suma de \$11.912.350 y el valor que equivocadamente indica el Demandante que corresponde a dicha sumatoria, resulta superior, indicando la Demandante que esa suma de \$14.795.620, así:

	\$ 3.255.440,00
	\$ 862.090,00
	\$ 120.000,00
	\$ 120.000,00
	\$ 75.000,00
	\$ 75.000,00
	\$ 180.720,00
	\$ 180.720,00
	\$ 2.150.000,00
	\$ 1.710.110,00
	\$ 1.070.000,00
	\$ 1.813.270,00
	\$ 300.000,00
<b>Total</b>	<b>\$ 11.912.350,00</b>

2. Porque no existe acto ilícito civil alguno ocasionado por la aquí Demandada en este caso particular que pueda ser fuente de responsabilidad civil alguna para la aquí Demandada puesto que, en la situación particular, concurrieron diversos factores externos totalmente ajenos a la aquí Demandada que generaron un retraso de un vuelo pese a lo cual, **AVIANCA S.A.**, cumplió con todas sus obligaciones de transportar a la Demandante en el trayecto Cali-Bogotá D.C. el 16 de octubre de 2021.
3. La Demandante no obró con la suficiente diligencia y cuidado haciéndose evidente la propia culpa exclusiva de la Demandante, al pretender estructurar un viaje trasatlántico compuesto por diferentes trayectos aéreos adquiridos a través de diferentes aerolíneas que pretendían realizarse en un mismo día, sin que mediare suficiente antelación entre los rangos horarios de los distintos trayectos aéreos que pretendía realizar la Demandante el 16 de octubre de 2021;

#### VI. EXCEPCIONES DE MÉRITO:

1. **Excepción de Culpa Exclusiva de la Demandante. Ausencia de Diligencia, Prudencia y Cuidado de la Demandante:**

Del propio relato de la Demandante contenido en la demanda, se deriva que ésta adquirió con diferentes Compañías Aéreas diferentes tiquetes aéreos para integrar así un viaje trasatlántico cuyos trayectos entre si tenían un rango de tiempo muy limitado y estrechos.

En efecto, la hora de llegada a Bogotá D.C. del vuelo Cali-Bogotá D.C. 9228 de **AVIANCA S.A.** estaba estimada para las 4:04pm, sin que se hubiese presentado ningún contratiempo. La Demandante viajaba en compañía de una menor de edad y, éstas dos, llevaban, cada una equipaje aforado por bodega en el trayecto Cali-Bogotá D.C. Así las cosas, la Demandante estaría saliendo del área de vuelos nacionales entre las 4:40 y 5:00pm considerando el tiempo de desplazamiento interno en el aeropuerto y de recibo de equipajes.

Adicionalmente, la Demandante adquirió, por aparte, otro tiquete aéreo, con otra aerolínea AIR EUROPA, para realizar los vuelos Bogotá D.C.-Madrid y Madrid-Barcelona, el mismo 16 de octubre de 2021, debiendo presentarse en sala internacional de embarque a las 6:00pm en la ciudad de Bogotá D.C., es decir, la Demandante solamente consideró una (1) hora para, en Bogotá D.C., realizar; i) la fila para registrarse en *counter* con AIR EUROPA y para registra equipaje para el vuelo internacional; ii) la fila con las Autoridades de Migración Colombia para reportar su salida de Colombia; pese a encontrarse la Demandante viajando durante la época de emergencia sanitaria Covid-19 que generaba demoras por las restricciones sanitarias.

Lo anterior evidencia que la Demandante obró con negligencia puesto que, así no se presentara inconveniente o factor externo alguno en los planes de viaje de la Demandante, ésta no guardó la antelación horaria exigida entre vuelos para presentarse en el respectivo Aeropuerto.

El artículo 63 del Código Civil Colombiano define la culpa o negligencia, en los siguientes términos, así:

*ARTICULO 63. <CULPA Y DOLO>. La ley distingue tres especies de culpa o descuido.*

*Culpa grave, negligencia grave, culpa lata, es la que consiste en no manejar los negocios ajenos con aquel cuidado que aun las personas negligentes o de poca prudencia suelen emplear en sus negocios propios. Esta culpa en materias civiles equivale al dolo.*

*Culpa leve, descuido leve, descuido ligero, es la falta de aquella diligencia y cuidado que los hombres emplean ordinariamente en sus negocios propios. Culpa o descuido, sin otra calificación, significa culpa o descuido leve. Esta especie de culpa se opone a la diligencia o cuidado ordinario o mediano.*

*El que debe administrar un negocio como un buen padre de familia, es responsable de esta especie de culpa.*

*Culpa o descuido levísimo es la falta de aquella esmerada diligencia que un hombre juicioso emplea en la administración de sus negocios importantes. Esta especie de culpa se opone a la suma diligencia o cuidado.*

*El dolo consiste en la intención positiva de inferir injuria a la persona o propiedad de otro.*

De acuerdo con lo anterior, no podemos indicar que la Demandante haya obrado con la diligencia debida en este caso particular pues en sus planes de viaje no consideró posible

que se pudieren presentar factores externos que generaren algún tipo de retraso en la hora de salida de alguno de sus planes de vuelo situación. Adicionalmente, la Demandante no socializó previamente con **AVIANCA S.A.** durante el proceso de compra del tiquete aéreo Cali-Bogotá D.C. sus verdaderos planes de vuelo y el interés de ésta por lograr llegar a Barcelona-España como destino final a través de diferentes aerolíneas, circunstancia que le hubiese podido permitir a **AVIANCA S.A.** efectuar recomendaciones previas a la aquí Demandante sobre el particular.

Para el mes de octubre de 2021 era previsible que se pudieren presentar en la ciudad de Cali y Bogotá D.C. factores externos que generaren retrasos en los planes de vuelo de la Demandante puesto que; i) la situación meteorológica evidenciaba alta precipitación de lluvias en la zona geográfica que compone la ruta Cali-Bogotá D.C.; ii) la Aeronáutica Civil había publicitado la gran congestión de tráfico aéreo del Aeropuerto El Dorado de Bogotá D.C. para mediados de octubre de 2021 lo que generaba retrasos en los planes de vuelo de los viajeros.

## **2. Excepción de Hecho de Fuerza Mayor, Caso Fortuito, Hecho Imprevisto e Irresistible Debido al Mal Clima:**

El artículo 64 del Código Civil Colombiano, define la fuerza mayor o caso fortuito, en los siguientes términos:

*ARTICULO 64. <FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO>. Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto o que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.*

El 16 de octubre de 2021, en la zona geográfica del territorio nacional correspondiente al trayecto aéreo Cali-Bogotá D.C. se presentaron situaciones climatológicas graves de fuertes lluvias según el informe del IDEAM del mes de octubre de 2021 que se anexa como prueba.

La situación climatológica generó retrasos en el aterrizaje de la aeronave que cubría el vuelo **AVIANCA 9228** Cali-Bogotá D.C. al momento de su aterrizaje en la ciudad de Cali el día 16 de octubre de 2021. En esta línea, **AVIANCA S.A.** le anunció a la Demandante la situación presentada circunstancia evidenciada con la certificación expedida a la aquí Demandante el 16 de octubre de 2021 donde **AVIANCA S.A.** indica "...Este vuelo presentó una demora debido a que el avión asignado tuvo que ser sometido a una inspección técnica no programada, ocasionada por factores externos...".

Adicionalmente, la situación climatológica generó retrasos en la operación aérea general para los vuelos Cali-Bogotá D.C. durante la tarde del 16 de octubre de 2021 que impedían buenas condiciones de aterrizaje en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá D.C. todo lo cual ponía en riesgo de la seguridad del vuelo puesto que la existencia de tormentas eléctricas y la gran nubosidad impedían lograr un aterrizaje indicado de la aeronave vuelo AV 9228 Cali-Bogotá D.C. del 16 de octubre de 2021.

Dentro de los factores externos concurrentes, el 16 de octubre de 2021, correspondiente al periodo de reactivación económica durante la época de emergencia sanitaria pandemia Covid-19, se presentó una particular congestión de tráfico aéreo en el Aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., que fueron públicamente anunciados por parte de la Aeronáutica Civil y difundidos en diversos medios de comunicación nacional en el momento, así:



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

### **INFORMACIÓN IMPORTANTE**

**Bogotá, D.C., 15 de octubre de 2021.** La Aeronáutica Civil se permite informar que, por sobredemanda, se tienen previstas algunas demoras en los vuelos que salgan y aterricen el día de hoy en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá.

Se anticipa que, para los vuelos de salida, se pueden presentar retrasos de 7 minutos en promedio; mientras que, para los vuelos de llegada, el promedio de demora puede ser de 29 minutos.

La Aeronáutica Civil les recomienda a los usuarios estar atentos a la información y mantener permanente comunicación con las aerolíneas para ajustar sus planes de viaje.



### **INFORMACIÓN IMPORTANTE**

**Bogotá, D.C., 16 de octubre de 2021.** La Aeronáutica Civil se permite informar que en horas de la tarde se prevén eventos meteorológicos como cambios en la dirección del viento y tormentas en las proximidades del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, que podrían afectar las operaciones aéreas.

Esta situación podría alterar los itinerarios. La Aeronáutica Civil recomienda a los usuarios estar atentos a la información y mantener permanente comunicación con las aerolíneas.

El equipo de la Aeronáutica Civil está atento a mitigar el impacto que esto pueda causar y trabaja de la mano de todos los actores de la industria aérea para seguir brindando un buen servicio a los usuarios.

La regulación nacional integrada por el Código de Comercio, la Reglamentación de la Aeronáutica Civil y el contrato de transporte particular existente entre la Demandante y la aquí Demandada disponen que la ocurrencia de factores externos constituye un hecho eximente de responsabilidad para el transportador. En este sentido, el RAC 3 de la Aeronáutica Civil dispone lo siguiente:

***“3.10.2.13.1. del RAC 3. Cancelación, interrupción o demora De conformidad con lo dispuesto por el artículo 1882 del Código de Comercio, cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o por razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete. El pasajero podrá en tales casos, exigir la devolución inmediata del precio total sin que haya lugar a penalidad alguna. (...)”*** (Subrayado y negrilla fuera del texto original).

Por lo anterior, se le solicita al Despacho que declare probada la presente excepción de fondo contenida en esta contestación de los hechos de la demanda.

### 3. Excepción de Vigencia de Términos y Condiciones del Contrato de Transporte Particular Tiquete Aéreo Cali-Bogotá D.C. Vuelo AVIANCA SA 9228. Cumplimiento de Obligaciones de AVIANCA S.A. en el Caso Particular:

El artículo 1003 del Código de Comercio de Colombia excluye la responsabilidad del transportador, en los casos de fuerza mayor, así:

*ARTÍCULO 1003. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR>. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.*

*Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:*

*1) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;*

*2) **Cuando los daños ocurran por fuerza mayor**, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;*

*3) **Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero**, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y*

*4) Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse "a la mano" y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.*

En el contrato de transporte que existió entre la aquí Demandante y **AVIANCA S.A.** existe, incluso, la posibilidad del transportador de terminar el contrato de transporte cuando se generen retrasos causados por situaciones que ajenas al control de **AVIANCA S.A.**, así como eventos de fuerza mayor o caso fortuito que se presenten o exista riesgo de que se presenten, así:

*8.6. Terminación del Contrato de Transporte. EL TRANSPORTADOR podrá terminar el Contrato de Transporte por las siguientes razones:*

*(...)*

*m. Cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o **se retrase** su iniciación por situaciones que **no se encuentren bajo el control de EL TRANSPORTADOR**, causa de **fuerza mayor** o **caso fortuito** que estén **ocurriendo**, hayan sido **reportadas** o exista **amenaza de éstas**. Si en lugar de esto un vuelo ya iniciado se interrumpe, por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, EL TRANSPORTADOR efectuará el transporte del Pasajero y su Equipaje hasta su destino, salvo que El Pasajero desista del servicio no prestado. (Subrayado y negrillas fuera del texto original)*

En el presente caso particular, pese a haberse presentado un conjunto de factores externos que generaron retraso en el horario de salida del vuelo **AVIANCA S.A.** 9228 de la ruta Cali-Bogotá D.C. del 16 de octubre de 2021, la Demandante persistió en querer realizar ese viaje pese a la situación presentada.

El RAC 3 reglamento de la Aeronáutica Civil de Colombia dispone un régimen de indemnización o compensación aplicable cuando existen situaciones imputables a la transportadora que generen retraso en los planes de vuelo iniciales. En este caso no se presentó ninguna situación imputable a la transportadora **AVIANCA S.A.**

La Demandante no tenía la condición de viajera en conexión internacional para **AVIANCA S.A.** puesto que dicho viaje internacional no hacía parte de un mismo contrato de transporte sino de una cantidad diversa de diferentes contratos de transporte para diferentes rutas nacionales e internacionales, sobre lo cual, debe decirse, la Demandante nunca informó previamente a **AVIANCA S.A.**, de sus limitados horarios de su propio plan de vuelo.

Así las cosas, **AVIANCA S.A.** cumplió con sus obligaciones de transportar a la Demandante a la ciudad de Bogotá D.C. el 16 de octubre de 2021. **AVIANCA S.A.** no tenía obligación alguna de transportar a la Demandante a la ciudad de Madrid-España ni a Barcelona-España pues para ello la Demandante había celebrado contratos de transporte separados e independientes con otras aerolíneas.

#### **4. Falta de Legitimación en la Causa por Activa de la Demandante para Reclamar Perjuicio en Nombre y Representación de la Menor de Edad ROSANA NOVOA MUELAS:**

La Legislación Colombiana establece el régimen de representación de los menores de edad, indicando en el artículo 62 del Código Civil que la representación de los menores de edad está a cargo de "...los padres...", así:

*ARTICULO 62. Del Código Civil: <REPRESENTANTES DE INCAPACES>. <Artículo modificado por el artículo 1o. del Decreto 2820 de 1974. El nuevo texto es el siguiente:> Las personas incapaces de celebrar negocios serán representadas:*

*1. Por los padres, quienes ejercerán conjuntamente la patria potestad sobre sus hijos menores de 21\* años.*

*Si falta uno de los padres la representación legal será ejercida por el otro. (...)*

Por su parte, en materia de representación judicial y extrajudicial de los menores de edad, el artículo 307 del Código Civil, dispone lo siguiente:

*ARTICULO 307. <EJERCICIO Y DELEGACION DE LA REPRESENTACION Y ADMINISTRACION>. Los derechos de administración de los bienes, el usufructo legal y la representación extrajudicial del hijo de familia serán ejercidos conjuntamente por el padre y la madre. Lo anterior no obsta para que uno de los padres delegue por escrito al otro, total o parcialmente, dicha administración o representación.*

*Si uno de los padres falta, corresponderán los mencionados derechos al otro.*

*En los casos en que no hubiere acuerdo de los titulares de la patria potestad sobre el ejercicio de los derechos de que trata el inciso primero de este artículo o en el caso de que uno de ellos no estuviere de acuerdo en la forma como el otro lleve la representación judicial del hijo, se acudirá al juez o funcionario que la ley designe para que dirima la controversia de acuerdo con las normas procesales pertinentes.*

Teniendo en cuenta lo anterior, cualquier reclamación de perjuicios a favor de la menor de edad ROSANA NOVOA MUELAS, la debe formular quienes detenten la representación judicial correspondiente de ésta.

La Demandante no allegó con la demanda prueba alguna para acreditar que detenta la representación de la referida menor de edad ni, mucho menos, vínculo consanguíneo alguno.

Por lo anterior, no le asiste legitimación a la Demandante para reclamar judicialmente perjuicios en nombre y representación de la referida menor de edad.

#### **5. Excepción Genérica:**

Solicito al Señor Juez declarar probado cualquier otro hecho constitutivo de una excepción que surja dentro del presente proceso, con fundamento en el artículo 282 del Código General del Proceso.

### **VII. ANEXOS:**

1. Los documentos referidos en el acápite de pruebas documentales.

### **VIII. PRUEBAS:**

#### **A. Documentales (Oficios):**

1. Bajo el principio de la carga dinámica de la prueba, se solicita a este Despacho requerir a la Demandante, a quien le asiste la legitimación del caso y la facilidad respectiva a fin de lograr la obtención del respectivo material probatorio, relacionado con los siguientes medios de prueba;
  - 1.1 Prueba documental que acredite el contrato de transporte y las condiciones de la tarifa del tiquete Bogotá D.C.-Madrid correspondientes al tiquete No. 996923314274601 de AIR EUROPA para el vuelo Bogotá D.C-Madrid bajo la referencia 3G3T69, del 16 de octubre de 2021.
  - 1.2 Prueba documental que el contrato de hospedaje u hotelería y condiciones de tarifa que la Demandante indica haber celebrado con *el hotel Catalonia Park Putxet*, para el día 17 de octubre de 2021 bajo la confirmación #102-11686929 bajo el itinerario para localización No. 118706480,
  - 1.3 Prueba documental que acredite los trámites previos de solicitud de reembolso que hubiere tramitado la Demandante frente a la Aerolínea AIR EUROPA para el vuelo Bogotá D.C-Madrid bajo la referencia 3G3T69, del 16 de octubre de 2021 del tiquete No. 996923314274601
  - 1.4 Prueba documental que acredite los trámites previos de solicitud de reembolso que hubiere tramitado la Demandante frente a *el hotel Catalonia Park Putxet*, para el día 17 de octubre de 2021 bajo la confirmación #102-11686929 bajo el itinerario para localización No. 118706480,

#### **B. Documentales:**

Solicito al Despacho se sirva tener como pruebas documentales la siguiente relación de documentos:

1. Contrato de Transporte elaborado por Avianca S.A. aplicable entre la Demandante y **AVIANCA S.A.** el cual esta siempre visible a través de la pagina oficial de la empresa: [https://www.avianca.com/content/dam/avianca\\_new/pdf/20220308%20Contrato%20de%20transporte%20AV%20-%20Actualizaci%C3%B3n%20AESA.pdf](https://www.avianca.com/content/dam/avianca_new/pdf/20220308%20Contrato%20de%20transporte%20AV%20-%20Actualizaci%C3%B3n%20AESA.pdf)
2. Reporte OPSLINK. Extracto del reporte público METAR correspondiente a la fecha y hora aproximada del itinerario del vuelo, tomado de <https://mesonet.agron.iastate.edu/request/download.phtml>:
3. Enmienda del 17 Octubre 2021 realizada por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil Oficina de Transporte Aéreo en relación al documento RAC3 (Reglamentos Aeronáuticos de Colombia).
4. Boletín Climatológico expedido en octubre de 2021 por el IDEAM elaborado por Julieta Serna Cuenca del grupo de climatología.
5. [https://twitter.com/AeroCivilCol/status/1448975386084352000?ref\\_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1448975386084352000%7Ctwgr%5Ee1af3d92c61a4ca5841a79ee4672cf94caf1271a%7Ctwcon%5Es1\\_&ref\\_url=https%3A%2F%2Fwww.semana.com%2Feconomia%2Fempresas%2Farticulo%2Favianca-aumento-en-la-operacion-de-el-dorado-en-noviembre-podria-incrementar-los-problemas-de-la-terminal%2F202142%2F](https://twitter.com/AeroCivilCol/status/1448975386084352000?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1448975386084352000%7Ctwgr%5Ee1af3d92c61a4ca5841a79ee4672cf94caf1271a%7Ctwcon%5Es1_&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.semana.com%2Feconomia%2Fempresas%2Farticulo%2Favianca-aumento-en-la-operacion-de-el-dorado-en-noviembre-podria-incrementar-los-problemas-de-la-terminal%2F202142%2F)
6. Semana, Aerolineas (2021, 15 de octubre). Avianca: Aumento en la operación de El Dorado en noviembre podría incrementar los problemas de la terminal <https://www.semana.com/economia/empresas/articulo/avianca-aumento-en-la-operacion-de-el-dorado-en-noviembre-podria-incrementar-los-problemas-de-la-terminal/202142/>
7. Información publicada en la página oficial de la Aeronáutica Civil referida a la época del 15 de octubre de 2021 indicada en los hechos de la demanda <https://www.aerocivil.gov.co/prensa/Informacionimportanteaerolineas/43.INFORMACION%20IMPORTANTE%2015.10.2021%20Bogotá.pdf>
8. Información publicada en la página oficial de la Aeronáutica Civil referida a la época del 16 de octubre de 2021 indicada en los hechos de la demanda <https://www.aerocivil.gov.co/prensa/Informacionimportanteaerolineas/44.INFORMACION%20IMPORTANTE%2016.10.2021%20EL%20DORADO.pdf>
9. Reglamentación de la Aeronáutica Civil Colombiana RAC 3.

### **C. Interrogatorio de Parte:**

Solicito al Despacho se sirva decretar el correspondiente interrogatorio de parte del demandante **BEATRIZ ELENA VICTORIA IZQUIERDO**, mayor de edad, vecino de la ciudad de Cali, identificado con C.C. No. 66.830.849, para que en su condición de demandante, en la oportunidad procesal debida y en la fecha y hora dispuesta por el Despacho, absuelva personalmente el cuestionario que formularé a éste en los términos dispuestos por la ley en relación con los hechos que dan origen al presente proceso judicial y la presente contestación de demanda.

El declarante recibirá la correspondiente citación en la dirección señalada en la demanda.

#### **D. Testimoniales:**

Se solicitará al señor Juez la comparecencia de las siguientes personas para que declaren sobre el conocimiento que tienen de la operación cuestionada en la demanda, y sobre las demás circunstancias a que se refiere la demanda y la presente contestación que sean de su conocimiento:

1. **MAGDA JOHANNA SANTACRUZ BURBANO**, mayor de edad, identificada con la C.C. 37.082.038, expedida en Pasto (N), quien se encontraba el 16 de octubre de 2021 en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón como supervisora de aeropuerto en CLO.

La testigo puede ser notificada en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, Palmira, Valle del Cauca, Oficina Avianca o al e-mail: magda.santacruz@avianca.com.

Su testimonio podría versar respecto de: las causas de la demora, los reportes y procedimientos en caso de demora, permisos para que las aeronaves puedan despegar y aterrizar en los aeropuertos de destino, logísticas, desde su rol de supervisor de aeropuerto, y demás hechos afines al presente proceso judicial.

2. **YANPOOL PINZÓN CORAL**, mayor de edad, identificado con la C.C. 1.144.172.254, quien se encontraba el 16 de octubre de 2021 en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón como supervisora de aeropuerto en CLO.

Puede ser notificado en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, Palmira, Valle del Cauca, Oficina Avianca o al e-mail: yanpool.pinzon@avianca.com.

Su testimonio podría versar respecto de: las causas de la demora, los reportes y procedimientos en caso de demora, logísticas, y demás hechos afines al presente proceso judicial.

3. **JOSÉ ALEJANDRO TORRES DÍAZ**, mayor de edad, quien se encontraba el 16 de octubre de 2021 en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón como supervisora de aeropuerto en CLO.

Puede ser notificado en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, Palmira, Valle del Cauca, Oficina Avianca o al e-mail: jose.torresd@avianca.com Era una de las personas encargadas del despacho del vuelo.

Su testimonio podría versar respecto de: las causas de la demora, los reportes y procedimientos en caso de demora, logísticas, y demás hechos afines al presente proceso judicial.

4. **EVA JADIRA LEÓN INGA** mayor de edad, quien se encontraba el 16 de octubre de 2021 en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón como supervisora de aeropuerto en CLO.

Puede ser notificada en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, Palmira, Valle del Cauca o al e-mail: eva.leon@avianca.com. Era la otra persona encargada del despacho del vuelo.

Su testimonio podría versar respecto de: las causas de la demora, los reportes y procedimientos en caso de demora, logísticas, y demás hechos afines al presente proceso judicial.

En todo caso, la parte que represento se hará cargo de todos los gastos de notificación

personal para efectos de que la citado pueda rendir testimonio en el día y hora designados por el Despacho.

**IX. ANEXOS:**

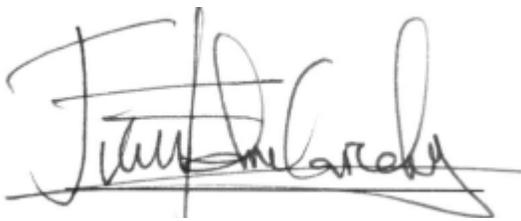
1. Los documentos indicados en el acápite de pruebas de la presente demanda.

**X. NOTIFICACIONES:**

La dirección electrónica corresponde a [juanfelipecaicedo@caicedochaux.com](mailto:juanfelipecaicedo@caicedochaux.com) y la dirección física corresponde a la Calle 70 A No. 7-18 Of. 702 de Bogotá D.C.

La dirección electrónica corresponde a [notificaciones@avianca.com](mailto:notificaciones@avianca.com) y al correo electrónico de la representante legal Ana María Ceballos [ana.ceballos@avianca.com](mailto:ana.ceballos@avianca.com)

Atentamente,



---

**JUAN FELIPE CAICEDO CHAUX**

C. C. 94.063.058 de Cali-Valle

T. P. 160.029 del C. S. de la J

**CAICEDO CHAUX ABOGADOS S.A.S.**

**NIT No. 900.546.531-8**

juanfelipecaicedo@caicedochaux.com



**AERONÁUTICA CIVIL**  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

### **INFORMACIÓN IMPORTANTE**

**Bogotá, D.C., 15 de octubre de 2021.** La Aeronáutica Civil se permite informar que, por sobredemanda, se tienen previstas algunas demoras en los vuelos que salgan y aterricen el día de hoy en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá.

Se anticipa que, para los vuelos de salida, se pueden presentar retrasos de 7 minutos en promedio; mientras que, para los vuelos de llegada, el promedio de demora puede ser de 29 minutos.

La Aeronáutica Civil les recomienda a los usuarios estar atentos a la información y mantener permanente comunicación con las aerolíneas para ajustar sus planes de viaje.



**AERONÁUTICA CIVIL**  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

### **INFORMACIÓN IMPORTANTE**

**Bogotá, D.C., 16 de octubre de 2021.** La Aeronáutica Civil se permite informar que en horas de la tarde se prevén eventos meteorológicos como cambios en la dirección del viento y tormentas en las proximidades del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, que podrían afectar las operaciones aéreas.

Esta situación podría alterar los itinerarios. La Aeronáutica Civil recomienda a los usuarios estar atentos a la información y mantener permanente comunicación con las aerolíneas.

El equipo de la Aeronáutica Civil está atento a mitigar el impacto que esto pueda causar y trabaja de la mano de todos los actores de la industria aérea para seguir brindando un buen servicio a los usuarios.

# Contrato de Transporte Avianca

El presente Contrato, las disposiciones contenidas en la sección “[antes de tu viaje](#)” disponibles para consulta en [www.avianca.com](http://www.avianca.com) y las condiciones de la Tarifa adquirida y servicio contratado por el Pasajero, establecen los términos y condiciones para el servicio de transporte aéreo contratado con Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca, Taca International Airlines, S.A., Avianca Costa Rica S.A., Avianca Ecuador S.A. y Regional Express Américas S.A.S., en adelante EL TRANSPORTADOR.

La celebración de un contrato de transporte con cualquiera de las compañías enunciadas implica la aceptación de estas disposiciones y no supone la renuncia a derechos consagrados en la ley por parte del Pasajero.

## ÍNDICE

**CAPÍTULO I - DEFINICIONES**

**CAPÍTULO II - APLICACIÓN**

**CAPÍTULO III - RESERVA**

**CAPÍTULO IV - SERVICIOS ESPECIALES**

**CAPÍTULO V - BOLETOS O TIQUETES DE TRANSPORTE AÉREO**

**CAPÍTULO VI - TARIFA Y REEMBOLSO**

**CAPÍTULO VII - EQUIPAJE**

**CAPÍTULO VIII - EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE**

**CAPÍTULO IX - CONDUCTA A BORDO**

**CAPÍTULO X - CAMBIOS OPERACIONALES**

**CAPÍTULO XI - SERVICIO A BORDO**

**CAPÍTULO XII - ACUERDOS COMERCIALES**

**CAPÍTULO XIII - ASPECTOS JURÍDICOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL (NACIONAL E INTERNACIONAL)**

## **CAPÍTULO I - DEFINICIONES**

“Autoridades” son miembros de la fuerza pública, policía nacional, fuerzas militares, agentes o representantes de seguridad, migración, salud, aduanas, fiscales, aeronáutica o quien haga su vez en el país correspondiente y que esté investido de poder por las leyes u órganos competentes.

“Boleto o Tiquete” se refieren, indistintamente, al documento que da fe de la celebración de un contrato de transporte aéreo y de las condiciones específicas del servicio de transporte contratado. En algunos países se denomina Boleto de Pasaje.

“Cambios Operacionales” son las modificaciones a un itinerario, aeronave programada, silla asignada, ruta entre otros por razones asociadas con la operación, las cuales podrán ser atribuibles a causas internas o externas a EL TRANSPORTADOR.

“Certificado Médico” es la constancia acerca del estado de salud actual de un paciente y/o su aptitud para realizar un viaje por vía aérea, que extiende personal médico, luego de la debida constatación del mismo a través de la asistencia, examen o reconocimiento.

“Conexión” es el cambio de un vuelo a otro, que puede requerir un cambio de aeronave, número de vuelo o incluso aerolínea, programado dentro de un contrato de transporte único.

“Contrato” Acuerdo por medio del cual EL TRANSPORTADOR se obliga para con EL PASAJERO, a cambio de un precio, bajo ciertas condiciones de servicio, a conducirlo de un lugar a otro, de acuerdo con una Reserva

“Pase de Abordar” es el documento físico o electrónico que habilita a su titular a realizar el vuelo que se especifica en éste, bajo las condiciones que allí se indican. En algunos países puede denominarse Cupón de vuelo o Tarjeta de Embarque.

“Equipaje” es el conjunto de maletas, valijas y artículos que una persona transporta normalmente consigo cuando viaja de un lugar a otro, necesarios para su comodidad y bienestar durante el viaje. Salvo disposición contraria, dicho término designa tanto el equipaje registrado del Pasajero como el Equipaje de mano.

“Equipaje Registrado (y/o Facturado)” es aquel Equipaje que ha sido puesto bajo custodia de EL TRANSPORTADOR para su transporte.

“Equipaje de Mano o Equipaje no Facturado” es el Equipaje que el Pasajero conserva consigo bajo su custodia y cuidado durante el vuelo y su permanencia dentro de los aeropuertos involucrados.

“Equipaje Libre Permitido” es la cantidad de Equipaje en peso, piezas y/o en volumen que tiene derecho a llevar el Pasajero sin costo adicional. La cantidad de piezas, el volumen y el peso se determinarán para cada ruta y/o Tarifa adquirida.

“EL TRANSPORTADOR” es aquel que se compromete a transportar o transporta pasajeros y/o su Equipaje de un lugar a otro.

“Mercancías Peligrosas y/o Prohibidas” son aquellos elementos o sustancias catalogadas como tales por la línea aérea, o normatividad vigente aplicable por el riesgo que representan para la salud de las personas, la seguridad del vuelo, el medio ambiente, u otros bienes.

“Infante(s) (INF)” es el Pasajero menor de edad que a la fecha del vuelo no ha cumplido dos (2) años de edad.

“Niño(s) (CHD)” es el Pasajero menor de edad que habiendo cumplido los dos (2) años de edad no ha cumplido los 12 años, a la fecha del vuelo.

“Pasajero(s)” es la persona a quien EL TRANSPORTADOR está obligado a transportar de un lugar a otro en virtud de un Contrato.

“Persona en Condición de Discapacidad o Movilidad Reducida” es quien tiene un impedimento físico o mental, ya sea permanente o transitorio, que limita sustancialmente una o más de las actividades vitales principales.

“Reembolso” es la devolución de la totalidad o una parte del valor pagado por el servicio de transporte aéreo, y podrá comprender valores correspondientes a la Tarifa, Sobrecargos e impuestos no utilizados de un servicio de transporte contratado, el cual se efectuará de acuerdo con las condiciones de la Tarifa. En el caso de bonos, aplicaran las condiciones del respectivo bono.

“Reserva” es la separación de uno o más cupos para una o más personas, en uno o más vuelos, en fechas, Tarifa y rutas específicas. La confirmación de la Reserva en los registros internos de EL TRANSPORTADOR consta en el código de reserva (*Passenger Name Record* (PNR)). Se debe consultar con EL TRANSPORTADOR según el Boleto que sea expedido, si se requiere o no la confirmación anticipada de la Reserva.

“Sobrecargo” es un cobro adicional a la Tarifa, tarifa administrativa, Impuestos, Tasas o Contribuciones a favor de EL TRANSPORTADOR y/o Autoridades. Los conceptos más usuales de estos son combustible y seguridad, los cuales deben ser asumidos por el Pasajero.

“Tarifa” es el valor correspondiente al servicio de transporte aéreo a cargo del Pasajero. La Tarifa está sujeta a condiciones de utilización, periodos de validez, condiciones de pago, condiciones del servicio, restricciones de endosos, estipulaciones sobre el Reembolso, utilización en determinados vuelos, tiempo mínimo o máximo de estadía en el lugar de destino, días específicos de viajes, penalidades, reglas de Equipaje permitido, entre otras.

## **CAPÍTULO II - APLICACIÓN**

2.1. General. Por regla general las condiciones del presente Contrato son aplicables a todos los vuelos o segmentos en los que el código designador que los identifique sea el código “AV”, “EX” o “TA” o donde se indique el nombre de EL TRANSPORTADOR o la marca AVIANCA.

2.2. Aplicabilidad. Las condiciones de este Contrato son aplicables a menos que sean contrarias a la Constitución Nacional, los Convenios y las leyes o reglamentos aplicables. Si alguna condición de este Contrato no tiene validez, las otras disposiciones continuarán siendo válidas.

## **CAPÍTULO III - RESERVA**

3.1. Uso y Manejo de la Reserva. Con el fin de generar una Reserva, emitir el Tiquete y prestar el servicio de transporte aéreo, el Pasajero deberá suministrar a EL TRANSPORTADOR o su intermediario, información completa, precisa y veraz sobre sus datos personales. Tales datos incluirán al menos, nombre(s) y apellidos, documento de identidad, dirección postal y electrónica (si aplica), domicilio y teléfono de contacto, así como los datos de un contacto de emergencia. Para tal efecto, el Pasajero, o el tercero que actúa en su nombre, declara a EL TRANSPORTADOR contar con las autorizaciones de los titulares para el tratamiento de los datos proporcionados.

EL TRANSPORTADOR realizará el tratamiento de la información y datos personales del Pasajero conforme a su “Política de Privacidad de Clientes, Viajeros Y Usuarios” disponible para consulta en [www.avianca.com](http://www.avianca.com).

La Reserva es personal e intransferible. La divulgación de la Reserva o la información de ésta por

parte de su titular a terceros será responsabilidad exclusiva de este.

El TRANSPORTADOR podrá denegar la venta de servicios a través de canales sin contacto, cuando compruebe que la persona tiene una deuda por no pago de compras anteriores, hasta que se salde la deuda. En cualquier caso, se permitirá a la persona realizar la compra en una oficina, donde se podrá comprobar el pago efectivo del Boleto.

El TRANSPORTADOR de servicios de transporte aéreo está obligado a informar a los pasajeros sobre la identidad de la o las compañías aéreas operadoras.

**3.2. Cancelación de Reserva.** Una Reserva podrá ser cancelada por las siguientes razones:

- a. Por el titular de la Reserva o quien actúe a su nombre solicitando la cancelación de la misma, cuando la persona provea la información confidencial correspondiente a la Reserva.
- b. Por EL TRANSPORTADOR, cuando exista más de una Reserva para la misma persona en el mismo número de vuelo y fecha o cuando existan segmentos duplicados dentro de la misma Reserva; cuando venza el tiempo límite de compra del Boleto, sin que este haya sido adquirido, cuando dicha cancelación sea necesaria para cumplir con una regulación o solicitud gubernamental, en posibles casos de compras fraudulentas, incluyendo pero sin limitarse a pagos fraudulentos, o cuando el Pasajero no cumpla con las condiciones de la Tarifa y/o del Contrato y/o disposiciones legales. En el caso de actos fraudulentos, EL TRANSPORTADOR se reserva el derecho de cancelar cualquier Reserva, incluyendo servicios adicionales, y reportar la persona a las Autoridades.

**3.3. Modificación de la Reserva.** Una Reserva podrá ser modificada por las siguientes razones:

- a. Por el titular de la Reserva o quien actúe a su nombre solicitando la modificación de la misma siempre y cuando la persona provea la información confidencial correspondiente a la Reserva. El cambio podrá generar algún costo o penalidad, de acuerdo con las condiciones de la Tarifa. Las condiciones de la Tarifa están disponibles en [www.avianca.com](http://www.avianca.com) y son informadas al Pasajero al momento de la compra.
- b. Por EL TRANSPORTADOR cuando dicha modificación sea necesaria para cumplir con una regulación o solicitud gubernamental, por razones de fuerza mayor, caso fortuito o amenaza de estas, o por razones operacionales. En caso que la modificación cambie la fecha, el itinerario del vuelo, la ruta o el operador del vuelo EL TRANSPORTADOR de ser posible informará al Pasajero oportunamente, de acuerdo con las normas que existan sobre el particular, si aplican.

## **CAPÍTULO IV - SERVICIOS ESPECIALES**

**4.1. General.** Son aquellos servicios que se brindan a los Pasajeros de acuerdo con sus necesidades o requerimientos individuales.

El Pasajero deberá informar a EL TRANSPORTADOR sus requerimientos o necesidades especiales con una anticipación suficiente al vuelo de acuerdo con las políticas preestablecidas, o durante el proceso de Reserva, las cuales de ser posible se atenderán de acuerdo con las políticas,

condiciones generales, condiciones específicas por país, así como las restricciones aplicables a su viaje, que se encuentran disponibles en el siguiente link <https://www.avianca.com/co/es/antes-de-tu-viaje/necesidades-especiales/>

#### 4.2. Pasajeros en Condición de Discapacidad o Movilidad Reducida.

4.2.1. Los Pasajeros en Condición de Discapacidad o Movilidad Reducida deberán avisar con la antelación requerida a EL TRANSPORTADOR sus necesidades de acomodación y dispositivos a transportar de acuerdo con su condición, y así como presentarse al vuelo al menos una hora antes del tiempo establecido para el público en general a efectos de realizar su chequeo.

4.2.2 EL TRANSPORTADOR no se rehusará a suministrar el servicio a un Pasajero en Condición de Discapacidad o Movilidad Reducida, basado en su condición, a excepción de las siguientes circunstancias:

- a. Por razones de seguridad, violación de normas o requerimientos aplicables en materia de seguridad operacional o de seguridad de la aviación.
- b. En caso de que el Pasajero requiera acomodaciones especiales por su condición y que haya incumplido con la obligación de dar previo aviso y de realizar los requerimientos para su chequeo de acuerdo con lo establecido en el Cláusula 4.2.1. No obstante, lo anterior EL TRANSPORTADOR realizará todos los esfuerzos razonables para acomodar a dichos Pasajeros antes de denegar el transporte de los mismos.
- c. EL TRANSPORTADOR podrá requerir a un Pasajeros en Condición de Discapacidad o Movilidad Reducida, que vuele con un asistente como condición para suministrarles el servicio de transporte, cuando quiera que EL TRANSPORTADOR considere, en las siguientes circunstancias, que dicho asistente es esencial para la seguridad:
  - (i) Cuando debido a una discapacidad mental el Pasajero sea incapaz de comprender y responder instrucciones de seguridad o evacuación.
  - (ii) Cuando el Pasajero tenga discapacidades auditivas y visuales que le impidan establecer comunicación con el personal de EL TRANSPORTADOR para efectos de recibir las instrucciones de seguridad o evacuación.
  - (iii) Cuando el Pasajero tenga un impedimento de movilidad tan severo que sea incapaz de asistirse en su propia evacuación.

4.3. Transporte de mujeres en estado de embarazo. Está autorizado el transporte de mujeres embarazadas salvo que de acuerdo con lo establecido en la regulación que resulte aplicable al viaje, éstas deban cumplir con requisitos especiales, orientados a preservar su integridad y la del hijo que está por nacer, razón por la cual deberán informar a EL TRANSPORTADOR sobre su estado y sobre el tiempo de gestación. En cualquier caso, será obligación de la pasajera informarse acerca de los requisitos exigidos para el viaje que desea realizar, consultar con su médico tratante la compatibilidad del viaje con su estado de salud, así como la obtención de las autorizaciones o certificados médicos y su presentación al momento del realizar su registro para cada vuelo.

En caso de que no exista regulación alguna que resulte aplicable al viaje, las mujeres en estado de

embarazo no deberán viajar por vía aérea si el periodo de gestación supera las treinta (30) semanas, a menos que el viaje sea estrictamente necesario. Tales pasajeras deberán suscribir y presentar a EL TRANSPORTADOR certificación médica donde conste que es apta para el viaje, descargando la responsabilidad de EL TRANSPORTADOR ante cualquier eventualidad que surja de su estado durante el vuelo.

La certificación médica antes indicada deberá tener en cuenta el (los) vuelo(s) y la duración del(os) mismo(s) y ser expedida por el médico tratante, dentro de los plazos que establezca la regulación aplicable, y a falta de esta en un plazo no mayor a (10) días calendario respecto de la fecha del vuelo.

Ninguna pasajera embarazada podrá ser ubicada en filas de emergencia. Salvo lo previsto en los numerales anteriores, EL TRANSPORTADOR se reserva el derecho de negar el transporte cuando a su criterio la mujer embarazada no se encuentre en condiciones idóneas para viajar.

#### 4.4. Transporte de menores de edad.

- a. Los Infantes viajarán acompañados de un adulto responsable en el regazo del adulto responsable y debidamente asegurado con cinturón de seguridad (sin ocupar asiento). Para su transporte se exigirá un boleto de transporte aéreo aun cuando no esté pagando una Tarifa y prueba oficial de edad del Infante.

Un adulto podrá llevar a su cargo como máximo dos (2) Infantes, en cuyo caso el segundo Infante deberá ocupar un asiento de la aeronave.

Si por alguna razón el Infante ocupa un asiento deberá pagar el costo de la Tarifa disponible para el vuelo e impuestos.

EL TRANSPORTADOR podrá denegar el transporte de Infantes de menos de diez (10) días de nacidos. En caso de ser aceptado para el vuelo se exigirá un certificado médico en el que conste autorización médica para dicho transporte.

- b. Los Niños deberán viajar ocupando un asiento y pagando la Tarifa correspondiente. Todo Niño que no pueda sentarse con el cinturón de seguridad abrochado debe ser transportado en una silla de Niño aprobada para el transporte aéreo.

Las sillas de Infante o Niño que sean requeridas durante el transporte aéreo serán proporcionadas por el Pasajero ya que EL TRANSPORTADOR no las suministrará, y deberán estar aprobadas por las normas internacionales como apta para usarse en una aeronave.

- c. Las sillas serán asignadas a aquellos asientos donde no se obstruya las salidas de emergencia o circulación de otros Pasajeros y deberán permanecer aseguradas apropiadamente al asiento de la aeronave durante todo el vuelo.
- d. Por razones de seguridad en el vuelo, los menores de edad y quienes los acompañan no deben ubicarse en las salidas de emergencia.

Los Niños no podrán viajar sin la compañía de un adulto responsable. EL TRANSPORTADOR podrá prestar el servicio de menores sin acompañar para ciertas edades de acuerdo con la política de servicios especiales. Por razones de seguridad,

orden público entre otras o en atención a la normatividad aplicable EL TRANSPORTADOR podrá limitar o abstenerse de prestar el servicio de menores sin acompañar.

4.5. Transporte de Pasajeros en condiciones médicas especiales. Para garantizar que no se afectará la salud del Pasajero durante el desarrollo del vuelo, o la salud de los demás Pasajeros, en determinadas condiciones médicas, EL TRANSPORTADOR podrá requerir al Pasajero una autorización por parte del médico tratante, o en su defecto podrá denegar el embarque, de acuerdo con los procedimientos que para tales efectos tiene previsto EL TRANSPORTADOR.

4.6. Transporte de animales. El transporte de animales vivos tiene limitantes por razones de seguridad del animal, Pasajeros o el vuelo. Por esta razón el servicio solo está disponible en algunas rutas y en algunas aeronaves de conformidad con la normatividad vigente aplicable y las políticas establecidas por EL TRANSPORTADOR.

## **CAPÍTULO V – BOLETOS O TIQUETES DE TRANSPORTE AÉREO**

5.1. Periodo de validez. Salvo la Tarifa adquirida prevea un plazo especial, o la normatividad establezca algo diferente, un boleto solo es válido para viajar en la fecha, itinerario y vuelo para el cual la Reserva ha sido efectuada y cuyo precio ha sido pagado. Si para el momento del vuelo el Pasajero no se presenta y no ha cambiado previamente su Reserva o desistido de su viaje, se aplicarán las condiciones de la Tarifa por no presentación (no-show).

Si el Tiquete no es usado dentro de su periodo de validez, perderá totalmente su vigencia y el Pasajero perderá el derecho a ser transportado, solicitar modificaciones o Reembolso sobre la Tarifa pagada y Sobrecargos aplicables. Lo anterior sin perjuicio del derecho de retracto y desistimiento que le asiste al Pasajero de acuerdo con la ley y/o las condiciones de la Tarifa adquirida.

5.2. Salvo norma en contrario, los vuelos comprendidos en el Contrato deberán ejecutarse estrictamente en el orden y fechas contratadas de acuerdo con el Tiquete. Cualquier cambio en éste se regirá por las condiciones de la Tarifa adquirida informadas al Pasajero durante la Reserva y al momento de celebración del presente Contrato, en cuyo caso se procederá con la modificación o cancelación de la Reserva según corresponda.

5.3 El Boleto o Tiquete de transporte aéreo no es transferible, ni endosable y/o cedible bajo ningún título.

## **CAPÍTULO VI - TARIFA Y REEMBOLSOS**

6.1. Condiciones de la Tarifa. Cada Tarifa tiene sus propias condiciones, las cuales son complementarias al Contrato y la normatividad vigente aplicable. Sin limitarse a estas, las condiciones de la Tarifa pueden ser Equipaje Libre Permitido, cambios a la Reserva, condiciones de Reembolso, servicios complementarios, adelanto de vuelos, condiciones por pérdida de vuelo, entre otros, según aplique.

6.2. EL TRANSPORTADOR tiene una flota diversa de aviones, incluso aquellos de la misma marca y modelo pueden presentar diferencias en tipos de sillas, espacio entre sillas, elementos de confort y servicio a bordo, espacio para equipaje en cabina, cortinas, entre otras. Por lo tanto, EL TRANSPORTADOR no garantiza ningún estándar de servicio o clase de cabina al interior del

avión y El Pasajero acepta esta característica de los aviones de EL TRANSPORTADOR y por tanto la diferencia que ello pueda representar en el servicio.

6.3. La Tarifa se pagará en la moneda y tasas de cambio estipuladas por EL TRANSPORTADOR.

6.4. Reembolso: El reembolso se efectuará de acuerdo con las condiciones de la Tarifa adquirida, y de conformidad con la legislación aplicable.

6.4.1. A quién se debe reembolsar. EL TRANSPORTADOR efectuará el Reembolso a la tarjeta y/o cuenta, según aplique, desde la que se haya pagado el servicio de transporte contratado. En caso de que, no se pueda determinar quién es el pagador, EL TRANSPORTADOR le reembolsará al Pasajero.

Será posible cambiar el destinatario del Reembolso en caso de muerte o enfermedad del destinatario del Reembolso, Pasajeros privados de la libertad (bajo orden de las Autoridades), menores de edad, Contratos de Transporte pagados bajo convenio corporativo o canjes, o por solicitud escrita del destinatario original o pagador.

6.4.2. Reglamentación Monetaria El Reembolso se tramitarán de acuerdo con las reglas monetarias que fije el país correspondiente y aplicando las conversiones según la tasa de cambio al momento de la compra, cuando las mismas resulten aplicables.

6.4.3. Reembolso de Tributos. EL TRANSPORTADOR reembolsará los impuestos, tasas y/o contribuciones, que no hayan sido transferidos a la Autoridad , y/o no hayan sido causados y/o que sean reembolsables conforme la regulación vigente aplicable. En caso de que los mismos se hayan transferido y/o causado, el Pasajero deberá solicitar por su propia cuenta el Reembolso ante las Autoridades y EL TRANSPORTADOR no será responsable por dicho trámite.

6.4.4. Reembolso de Sobrecargos y tarifa administrativa. Por regla general, todas las condiciones de la Tarifa adquirida son extensibles a los Sobrecargos y tarifa administrativa aplicable para la emisión de Boletos. En caso de Sobrecargos y/o tarifa administrativa reguladas por Autoridades, su reembolso se efectuará conforme a lo establecido en las normas aplicables, y en ausencia de estas de acuerdo a las condiciones de la Tarifa.

## **CAPÍTULO VII - EQUIPAJE**

7.1. General. Todo Equipaje está sujeto a revisión de las Autoridades y/o de EL TRANSPORTADOR, cuando así lo faculte la ley aplicable. EL TRANSPORTADOR no es responsable por los artículos que las Autoridades retengan, decomisen o impidan que sean portados por el Pasajero.

Por razones de seguridad y en cumplimiento de las disposiciones legales sobre transporte aéreo, en el Equipaje no debe haber mercancías peligrosas y/o prohibidas), salvo que estén expresamente permitidos por EL TRANSPORTADOR. Estos elementos pueden ser maletines, cajas y sacos con dinero, o cualquiera que sea catalogado como mercancías peligrosas catalogadas como tal por las Autoridades, o EL TRANSPORTADOR, entre las cuales se encuentran explosivos, inflamables, gases, ácidos, corrosivos, radioactivos, material biológico, entre otros. Algunos elementos catalogados como mercancía peligrosa de uso común son: baterías de litio o material pirotécnico,

elementos discapacitadores (Ej. mace), agentes irritantes o incapacitantes, pimienta en spray, dispositivos de oxígeno líquido, armas de electrochoque tales como *taser*, encendedores accionados por baterías de litio sin tapa de seguridad o medios de protección contra la activación involuntaria, equipos electrónicos dañados, baterías de metal de litio de repuesto, botellas de oxígeno llenas, vehículos tales como *wheels* and *hoverboards* accionados por baterías de litio, cerillos o fósforos.

EL TRANSPORTADOR no acepta el transporte de los siguientes artículos como Equipaje Facturado y deberán transportarse en el Equipaje de mano: a) joyas, b) documentos personales, pasaportes, identificaciones o documentos de identificación, c) metales o piedras preciosas, d) obras de arte, e) cheques o títulos valores y demás documentos con valor, f) dinero en efectivo, g) lentes, h) dispositivos de comunicación como celulares, smartphones, entre otros, i) medicamentos, j) documentos de historia clínica, k) cámaras fotográficas, l) reproductores de música o audífonos, m) DVD's portátiles y juegos electrónicos portátiles, n) tabletas digitales, o) filmadoras, p) computadoras y equipos electrónicos, q) cerámicas, r) vajillas, s) calculadoras, t) botellas de licor, u) artículos perecederos, v) llaves de carro o casa, w) artículos para el cuidado del bebé (ejemplo: fórmulas y pañales), x) pasaportes, y) muestras de trabajo (vendedores), z) artículos similares a los antes listados, frágiles, de valor o perecederos.

Algunos ejemplos de los elementos restringidos en el Equipaje o los cargos que se aplicarán en caso de que exista exceso de Equipaje, sobrepeso, piezas extras de Equipaje y/o sobredimensión del Equipaje deberán consultarse directamente con EL TRANSPORTADOR o en la política de Equipaje, que puede ser consultada en <https://www.avianca.com/co/es/antes-de-tu-viaje/prepara-tu-equipaje>.

7.2. Equipaje Libre Permitido. EL TRANSPORTADOR podrá, modificar, reconsiderar y hacer excepciones a su política de Equipaje Libre Permitido. En todo caso, estas no podrán tener efecto retroactivo sobre servicios de transporte aéreo ya contratados cuyo precio haya sido pagado a EL TRANSPORTADOR.

El Pasajero tiene derecho a que se respete el Equipaje Libre Permitido de acuerdo a las condiciones de la Tarifa adquirida.

7.3. Equipaje Facturado. Además de las condiciones generales del numeral 7.1, las condiciones de EL TRANSPORTADOR para la aceptación del Equipaje son:

- a. El Equipaje debe ser facturado en los puntos habilitados por EL TRANSPORTADOR.
- b. El Equipaje no deberá contener los artículos o elementos descritos en la cláusula 7.1 del presente contrato. Si El Pasajero decide empacar en su Equipaje Facturado, este tipo de artículos comprende y acepta que la responsabilidad de EL TRANSPORTADOR se limita a los topes indicados en las regulaciones locales o en los Convenios Internacionales aplicables.
- c. Todo Pasajero debe identificar su Equipaje debidamente, incluyendo: nombre, apellido, número de teléfono, correo electrónico (si aplica) y dirección permanente.
- d. Cumplir con todas las condiciones establecidas e informadas por EL TRANSPORTADOR.

7.4. Equipaje especial. EL TRANSPORTADOR podrá permitir el transporte de Equipaje especial siempre que cumpla con las condiciones establecidas por EL TRANSPORTADOR para cada tipo de artículo. Hacen parte del Equipaje Especial el equipo deportivo, artículos para bebé y ortopédicos, sillas de ruedas, instrumentos y obras de arte, armas de fuego, alimentos, artículos electrónicos, cenizas humanas y Equipaje mal embalado. EL TRANSPORTADOR podrá negar el transporte de este tipo de Equipaje cuando no cumpla con las condiciones establecidas por éste.

7.5. Equipaje averiado. EL TRANSPORTADOR se reserva el derecho, como condición para aceptar el Equipaje Registrado, de inspeccionar y documentar cualquier daño preexistente en el Equipaje. Cuando el Pasajero entregue a EL TRANSPORTADOR un Equipaje en mal estado o que de cualquier forma no se encuentre en condiciones idóneas para ser transportado, se le colocará la etiqueta "Responsabilidad Limitada", cuando así lo permita la normatividad aplicable, se le solicitará al Pasajero que firme la etiqueta y se le informará al Pasajero que EL TRANSPORTADOR no será responsable por el estado del Equipaje y por el Daño que surja como consecuencia del mismo.

7.6. Exceso de Equipaje. Cualquier excedente sobre el Equipaje Libre Permitido se considera exceso de Equipaje y solo puede ser transportado por el Pasajero como Equipaje pagando un valor adicional por este concepto que incluya cualquier impuesto aplicable. El Equipaje con sobrepeso, sobredimensión y/o piezas adicionales viajan sujetas al espacio disponible en el avión.

EL TRANSPORTADOR hará todo lo posible para que el exceso de Equipaje llegue en el mismo vuelo en el que el Pasajero está volando. Sin embargo, debido a circunstancias de la operación, existe la posibilidad de que este Equipaje no sea transportado en el mismo vuelo del Pasajero, por lo que será enviado en el primer vuelo con capacidad disponible dentro de los siguientes cuatro (4) días después de la fecha de la llegada del Pasajero a su destino final, si es un vuelo doméstico u ocho (8) días después si es un vuelo internacional, salvo disposición legal que contemple tiempos diferentes.

7.7. Equipaje en Convenios con aerolíneas aliadas. El Equipaje Libre Permitido y los cargos por Exceso de Equipaje para itinerarios que incluyan segmentos operados por un transportista distinto a EL TRANSPORTADOR serán las informadas al momento de la compra, salvo lo dispuesto en las normas especiales que resulten aplicables.

7.8. Control de Equipaje. Todo Equipaje Registrado podrá ser revisado mediante cualquier tipo de dispositivo o medio, en presencia o aún en ausencia del Pasajero, y con o sin su conocimiento o consentimiento, con el fin de evitar actos de interferencia ilícita o cualquier daño a la aeronave, a los Pasajeros y terceros. Este control será ejercido por las Autoridades, o EL TRANSPORTADOR entre otros, cuando así lo determine la regulación aplicable. Cada Pasajero es responsable ante EL TRANSPORTADOR y las Autoridades del contenido de su Equipaje.

EL TRANSPORTADOR no será responsable de los daños, destrucción, pérdida, demora, denegación de transportar, confiscación de propiedad etc. que resulte de las Inspecciones de las Autoridades, o de la negativa o incumplimiento del Pasajero de cumplir con lo requerido en materia de seguridad, sanidad, aduanas, entre otros. El Pasajero deberá abstenerse de incluir dentro de su Equipaje Registrado los elementos que pueden ser afectados por las máquinas de rayos x o de inspección.

7.9. Entrega de Equipaje. Será responsabilidad del Pasajero recoger el Equipaje en los sitios

dispuestos para ello y verificar que el Equipaje sea de su pertenencia. El TRANSPORTADOR o Autoridades podrán verificar y exigirle al Pasajero que demuestre que dicho Equipaje es de su pertenencia, lo cual se podrá acreditar, entre otras, con la etiqueta o talón de Equipaje.

**7.10. Equipaje no reclamado.** El Equipaje que no haya sido reclamado por su dueño o un representante autorizado a su nombre (o por el cual el dueño no ha presentado una reclamación) una vez surtidos los trámites exigidos por la legislación aplicable, durante el período que establezca la normatividad o a falta de esta quince (15) días contados a partir de la finalización del vuelo en el que fuera registrado y/o el momento en el que fuera encontrado por la aerolínea, se entenderá como abandonado, en cuyo caso se libera de responsabilidad a EL TRANSPORTADOR respecto del mismo, quedando facultado a efectuar la disposición final de dicho Equipaje, o entregarlo a Autoridades, o proceder a su donación.

**7.11** En el caso de reclamaciones de Equipaje, el reembolso por cualquier gasto incurrido deberá estar debidamente acreditado a EL TRANSPORTADOR.

La recepción de un reclamo no supone una aceptación de responsabilidad legal por parte de EL TRANSPORTADOR. Si el Pasajero efectúa un reclamo será analizado y compensado, en caso de que aplique, de acuerdo con la regulación que resulte aplicable.

**7.12 Daños al Equipaje.** En caso de daño al Equipaje Facturado, la persona con derecho a la reparación deberá presentar una reclamación a EL TRANSPORTADOR inmediatamente descubra el daño, y en cualquier caso en un término máximo de siete (7) días después de recibido del Equipaje Registrado.

Las bandas transportadoras e infraestructura aeroportuaria a cargo del operador aeroportuario o Autoridades, podría causar un desgaste natural al Equipaje Facturado o su embalaje. El Pasajero acepta y exime de responsabilidad a EL TRANSPORTADOR sobre dicho desgaste.

**7.13 Demoras en la entrega del Equipaje.** El Pasajero deberá notificar a EL TRANSPORTADOR cualquier demora en la entrega de su Equipaje lo antes posible. Para esto, el Pasajero debe completar el Reporte de Irregularidades de Equipajes que se encuentra en la Oficina de Equipajes del terminal aéreo, *Contact Center* y/o [www.avianca.com](http://www.avianca.com). El término máximo para presentar el reporte es de veintiún (21) días calendario desde la fecha en la cual el Equipaje debió haberse puesto a su disposición.

## **CAPÍTULO VIII - EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE**

**8.1.** El Pasajero será aceptado para su embarque siempre que cumpla con todos los requisitos aplicables a su viaje, plazos establecidos para chequeo, presentación en sala y embarque, se identifique en forma satisfactoria y presente un pase de abordar para el respectivo vuelo o trayecto.

**8.2. Tiempo de Chequeo.** El Pasajero deberá efectuar su chequeo o registro para el vuelo en los tiempos estipulados por EL TRANSPORTADOR o su agente autorizado para cada modo de chequeo. En caso de que el Pasajero no se registre a tiempo perderá su derecho a ser embarcado en el vuelo, y su Reserva será cancelada. La antelación de tiempo con el que debe presentarse el Pasajero en el aeropuerto puede consultarse en el siguiente link <https://www.avianca.com/co/es/antes-de-tu-viaje/hora-aeropuerto/>.

8.3. Tiempos de Embarque. El Pasajero que va a embarcarse en un vuelo deberá presentarse en la sala de embarque asignada al vuelo, en los tiempos previstos por EL TRANSPORTADOR al momento del chequeo o en el pase de abordar. En caso de que el Pasajero no se presente en la sala de embarque asignada al vuelo a tiempo, perderá su derecho a ser embarcado en el vuelo, y su Reserva será cancelada.

8.4. Documentación de viaje. El Pasajero deberá identificarse plenamente, en el momento del chequeo y/o del embarque. La identificación se hará mediante la presentación personal del Pasajero junto con un documento de identidad válido de acuerdo con lo requerido por las Autoridades, así como el resto de documentos o información necesaria de acuerdo a los requisitos de viaje establecidos por las Autoridades del punto de origen, Conexión o destino final de viaje. El Pasajero es responsable de obtener, portar y presentar, todos los documentos necesarios para su viaje tales como pasaporte, visas, tarjetas de turismo, certificados de vacunas y cualquier requisito o documento adicional o especial que se le exija por las disposiciones legales y reglamentarias vigentes de los países de origen, conexión y destino. El Pasajero debe cumplir las normas y procedimientos establecidas por las A utoridades de dichos países en materia de migración, aduanas, sanidad, seguridad y control de fronteras.

El servicio de información que presta EL TRANSPORTADOR en estos temas no excluye la responsabilidad directa que tiene el Pasajero de investigar, conocer y cumplir las normas relacionadas con estas materias. EL TRANSPORTADOR no es responsable del rechazo de ingreso a un país por falta de cumplimiento de estas normas ni por las consecuencias o cualquier daño que sufra el Pasajero que no haya cumplido las obligaciones mencionadas anteriormente.

Parágrafo: En caso de ser necesario, el Pasajero le permitirá a EL TRANSPORTADOR conservar una copia de estos documentos, únicamente para efectos del transporte a ejecutar. Una vez concluido el viaje, EL TRANSPORTADOR eliminará de sus bases de datos cualquier registro de éstos, salvo disposición legal en contrario.

8.5. Cambios Voluntarios al Contrato de Transporte. En los casos que el Pasajero solicite cambios a la Reserva después de haber emitido el Boleto, EL TRANSPORTADOR podrá llevar a cabo un cobro adicional al pagado por el Boleto, si aplica, y adicionalmente, deberá pagar la penalidad que corresponda en el evento en que las condiciones de la Tarifa adquirida así lo establezcan. El cliente deberá asumir las diferencias tarifarias que existan entre la Tarifa inicialmente adquirida y las disponibles para el nuevo vuelo, los impuestos y las tasas que el cambio solicitado pueda generar.

8.6. Terminación del Contrato de Transporte. EL TRANSPORTADOR podrá terminar el Contrato de Transporte por las siguientes razones:

- a. Cuando el Pasajero incumpla con las condiciones establecidas en el Contrato.
- b. Cuando el Pasajero participe o esté involucrado en algún incidente que atente o ponga en riesgo la integridad física o la seguridad de Pasajeros, personal aeroportuario, miembros de la tripulación, Equipaje, carga o la aeronave.
- c. Cuando el Pasajero evada o se oponga a los controles de seguridad dispuestos para Pasajeros o Equipaje.

- d. Cuando el Pasajero pueda representar una amenaza para la seguridad del vuelo, para la comodidad, el orden o disciplina abordo, salud o conveniencia de los otros Pasajeros y de la tripulación y la sanidad del vuelo.
- e. Cuando el Pasajero tenga una restricción o tenga un impedimento para viajar, emitido por las Autoridades.
- f. Cuando el Pasajero no se identifique plenamente o no posea toda la documentación y requisitos necesarios para su viaje.
- g. Cuando la adquisición del servicio de transporte aéreo ha sido fruto de un fraude, hurto, suplantación o alguna conducta similar.
- h. Cuando el Pasajero no acate las instrucciones de seguridad y comportamiento impartidas por los representantes de EL TRANSPORTADOR, tanto en tierra como en vuelo, o cuando su comportamiento interfiera con las labores de la tripulación.
- i. Cuando el Pasajero está o aparenta estar enfermo y a juicio de EL TRANSPORTADOR y/o de un médico de sanidad aeroportuaria, el Pasajero no puede ser transportado en forma segura, o si representa un peligro para la seguridad, o su salud o de la de los demás Pasajeros y de la tripulación.
- j. Cuando el Pasajero está intoxicado o bajo los efectos de alcohol o drogas.
- k. Cuando el Pasajero presenta un comportamiento agresivo o inaceptable.
- l. Como consecuencia del cumplimiento de leyes, regulaciones u órdenes de Autoridades o por el incumplimiento de estas por parte del Pasajero.
- m. Cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por situaciones que no se encuentren bajo el control de EL TRANSPORTADOR, causa de fuerza mayor o caso fortuito que estén ocurriendo, hayan sido reportadas o exista amenaza de éstas. Si en lugar de esto un vuelo ya iniciado se interrumpe, por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, EL TRANSPORTADOR efectuará el transporte del Pasajero y su Equipaje hasta su destino, salvo que El Pasajero desista del servicio no prestado.

8.7. Pasajero no admitido. Las Autoridades del destino o Conexión podrán negar el ingreso al Pasajero. En estos casos por disposición legal, el Pasajero debe retornar en el siguiente vuelo con disponibilidad, al punto de origen.

El Pasajero es responsable de todos los gastos de comida, transporte, hotel, servicio de guardias, etc., que genere su inadmisión. En caso de que EL TRANSPORTADOR llegare a sufragar alguno de estos gastos podrá repetir contra el Pasajero.

Es responsabilidad del Pasajero pagar el valor del boleto de regreso. Cuando el Pasajero tiene boleto de regreso, se utilizará el mismo para devolverlo al punto de origen. Si el Pasajero no tiene boleto para su regreso, se deberá tomar el valor correspondiente a los servicios no prestados como parte de pago del nuevo boleto. El valor correspondiente a los servicios no prestados que se

emplee para cubrir los costos de su transporte tras la inadmisión, gastos de comida, hotel, servicio de guardias, etc., que se causen para regresar al pasajero desde el punto en el que fue inadmitido, no se reembolsará al Pasajero.

## **CAPÍTULO IX - CONDUCTA A BORDO**

**9.1. Conducta Esperada.** Es obligación del Pasajero acatar las instrucciones de EL TRANSPORTADOR y de su personal en cualquier momento durante el vuelo o en el aeropuerto. De acuerdo con la Ley, el comandante es la máxima autoridad a bordo de la aeronave, por lo que los demás tripulantes y todos los Pasajeros durante el viaje, estarán bajo su autoridad.

El Pasajero deberá abstenerse de todo acto que pueda atentar contra la seguridad del vuelo, de la tripulación, contra su propia seguridad y la de las demás personas o cosas, así como de cualquier conducta que atente contra el buen orden, la disciplina a bordo o en los aeropuertos. Cuando se presenten hechos que puedan causar o causen molestias, que sean contrarias a las leyes, normas y procedimientos, o que puedan comprometer o comprometan la seguridad del vuelo, de los Pasajeros, personal o bienes de EL TRANSPORTADOR, se podrá proceder con las medidas necesarias para contener el riesgo como disponer su desembarque, la negativa a transportarlo, su la inmovilización.

**9.2. Acciones Contra la Seguridad.** El Pasajero deberá abstenerse de realizar cualquier acto o hecho que se considere indebido por las Autoridades, o que se encuentre definido así en las normas aeronáuticas, penales, policivas y/o administrativas, en especial:

- a. Desabrochar su cinturón de seguridad o levantarse de su asiento en momentos no autorizados por la tripulación.
- b. Operar durante el vuelo o sus fases preparativas, equipos prohibidos o restringidos sin autorización de la tripulación.
- c. Sustraer, o hacer mal uso de los chalecos salvavidas y demás equipos de emergencia, otros elementos existentes a bordo de la aeronave, en los aeropuertos, bienes de propiedad de EL TRANSPORTADOR o de otros Pasajeros.
- d. Obstruir o destruir las alarmas y sistemas de detección de incendio u otros equipos instalados en la aeronave.
- e. Fumar a bordo de la aeronave.
- f. Asumir actitudes o expresar comentarios que puedan generar pánico entre los demás Pasajeros.
- g. Faltar el respeto, insultar o agredir física o verbalmente a cualquiera de los Pasajeros o tripulantes de la aeronave o personal de tierra al servicio de la misma.
- h. Asumir conductas o ejecutar actos obscenos.
- i. Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por EL TRANSPORTADOR sin su autorización.

- j. Ingresar a la aeronave o permanecer en ella en estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de drogas o sustancias prohibidas.
- k. Usar dispositivos electrónicos que puedan interferir con los sistemas de vuelo, comunicaciones o navegación de la aeronave mientras el pasajero se encuentra a bordo de la aeronave, independientemente del momento en que dicho uso se presente.
- l. Usar dispositivos electrónicos permitidos en vuelo, contrariando las instrucciones de los tripulantes de cabina

## **CAPÍTULO X - CAMBIOS OPERACIONALES**

Cuando se presenten circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito que impidan la ejecución de un vuelo de acuerdo a su programación, EL TRANSPORTADOR de acuerdo con las disposiciones legales aplicables podrá entre otras acciones, sustituir su calidad de operador de vuelo por aerolíneas alternas, por otras aeronaves, podrá retrasar o cancelar vuelos, cambiar la asignación de asientos, y modificar o suprimir escalas previstas en el Contrato, a efectos de cumplir con la obligación de transportar a el Pasajero y su Equipaje a su destino final.

En caso de cancelación, desvío o retrasos que causen que un Pasajero pierda una Conexión, EL TRANSPORTADOR (a solicitud del Pasajero) cancelará la parte no utilizada del Boleto y procederá con el Reembolso del valor de ésta, así como de los servicios o cobros adicionales no utilizados de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Transporte.

Si el Pasajero no solicita un Reembolso EL TRANSPORTADOR procederá a transportar al Pasajero hasta el destino en el siguiente vuelo de EL TRANSPORTADOR en el que haya asientos disponibles.

Ante estos eventos y sujeto a aceptación del Pasajero, EL TRANSPORTADOR podrá ofrecer a El Pasajero un vuelo sustituto con otra aerolínea, transporte terrestre u ofrecer el transporte en condiciones diferentes.

## **CAPÍTULO XI - SERVICIO A BORDO**

El servicio a bordo es discrecional de EL TRANSPORTADOR y no constituye un deber para éste. EL TRANSPORTADOR determinará según lo considere adecuado de acuerdo con las condiciones del vuelo, el servicio a bordo a prestar o la suspensión del mismo.

## **CAPÍTULO XII - ACUERDOS COMERCIALES**

Para algunos o todos los servicios EL TRANSPORTADOR puede haber celebrado acuerdos con otros transportadores (Transportador de hecho) o modos de transporte. Esto significa que el servicio puede ser prestado por un operador distinto a EL TRANSPORTADOR. Estos acuerdos pueden ser:

12.1. Acuerdos Interlínea. EL TRANSPORTADOR actúa como agente de uno o más transportadores. En este caso los vuelos o servicio de transporte contratados se identificarán con

un código distinto al código "AV", "EX" o TA. A los vuelos o servicio de transporte bajo acuerdo interlínea le será aplicable el contrato de transporte del operador de dicho vuelo o prestador de dicho servicio de transporte. Para cualquier efecto se entenderá que el Pasajero ha contratado directamente con el operador de dicho vuelo o prestador de tales servicios.

Bajo esta modalidad, las condiciones de Equipaje, servicio y condiciones de la Tarifa entre el TRANSPORTADOR y los transportadores para quienes actúa como agente, pueden ser diferentes.

12.2. Código Compartido. Para servicios de código compartido en vuelos operados por otra aerolínea, EL TRANSPORTADOR es responsable en la totalidad del viaje de código compartido por todos los derechos de los Pasajeros establecidas en su Contrato.

Las reglas incluidas en el Contrato de EL TRANSPORTADOR con respecto a la emisión de boleto se aplicarán a los servicios de código compartido en vuelos operados por otra aerolínea. Sin embargo, cada transportador tiene reglas respecto de la operación de sus propios vuelos, algunas de las cuales pueden ser diferentes de aquellas que EL TRANSPORTADOR tiene para los vuelos operados por él. Las reglas de operaciones que pueden diferir entre EL TRANSPORTADOR y sus socios de códigos compartidos, incluyen, pero no se limitan, a las siguientes:

- a. Ejecución del transporte y aceptación del Pasajero;
- b. Menores sin acompañante;
- c. Negativa para transportar;
- d. Servicios especiales;
- e. Cambios operacionales;
- f. Compensación;
- g. Equipaje;
- h. Tipo de servicio;
- i. Tipo de aeronaves.

Los Pasajeros deberán revisar las reglas para vuelos operados por otras aerolíneas bajo acuerdo de Código Compartido y deberán familiarizarse con estas. En todo caso, las aerolíneas cumplirán con los requisitos legales y reglamentarias incluidas la de información sobre el operador del vuelo.

## **CAPÍTULO XIII ASPECTOS JURÍDICOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL (NACIONAL E INTERNACIONAL)**

13.1. Régimen de Responsabilidad. La responsabilidad de EL TRANSPORTADOR se encuentra regulada. De acuerdo con su viaje podrían aplicar leyes locales y para los casos de transporte aéreo internacional el Convenio de Montreal o la Convención de Varsovia. La normatividad aplicable puede limitar la responsabilidad de EL TRANSPORTADOR por muerte o lesiones corporales, por la pérdida o daño del Equipaje, y por retraso.

Siempre que no exista contradicción con lo anterior, los servicios prestados por El TRANSPORTADOR estarán sometidos a:

1. Las condiciones de la Tarifa adquirida.
2. Las condiciones específicas del servicio de transporte contratado contenidas en el Tiquete.
3. El presente Contrato.

13.2. En caso de aplicación del Convenio de Montreal, los límites de responsabilidad son los siguientes:

- a. No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero. Para los daños de hasta 128.821 DEG (cantidad aproximada en divisa local), EL TRANSPORTADOR no podrá impugnar las reclamaciones de indemnización. Por encima de dicha cantidad, la compañía aérea sólo puede impugnar una reclamación en caso de que pueda probar que no hubo de su parte negligencia ni falta de otro tipo.

En los eventos en que legislación comunitaria europea resulte aplicable (Reglamento (CE) 2027/1997) para casos de muerte o lesión de un pasajero, la compañía aérea deberá abonar, en el plazo de quince días desde el día de la identificación de la persona con derecho a la indemnización, un anticipo para cubrir las necesidades económicas inmediatas. En caso de fallecimiento, este anticipo no podrá ser inferior a 16 000 DEG (importe aproximado en divisa local).

- b. En caso de destrucción, pérdida o daño o retraso del Equipaje, los Pasajeros tendrán derecho en la mayoría de los casos, como máximo a mil doscientos ochenta y ocho (1.288) Derechos Especiales de Giro.

Si el equipaje facturado ha sido dañado, retrasado, perdido o destruido, el pasajero debe señalarlo por escrito a la compañía aérea lo antes posible. Si el equipaje dañado es equipaje facturado, el pasajero lo señalará por escrito en el plazo de siete días, y en caso de retraso, de veintiún días, en ambos casos a partir del día en que el equipaje se puso a disposición del pasajero.

- c. Por los daños ocasionados por demoras en su viaje, los Pasajeros tendrán derecho en la mayoría de los casos a cinco mil trescientos cuarenta y seis (5.346) Derechos Especiales de Giro.
- d. Toda reclamación ante un tribunal deberá presentarse en el plazo de dos años a partir de la llegada de la aeronave o del día en que la aeronave hubiese debido llegar.

13.3 Si su viaje incluye el transporte por diferentes aerolíneas, debe comunicarse con cada operador para obtener información sobre los límites de responsabilidad aplicables.



Si usted continúa navegando dentro de nuestro portal web, autoriza a GRUPO SEMANA para que realice el uso de cookies, de conformidad con los Términos de uso

Acepto



Home > Empresas > Artículo

**Dinero**

Empresas

Macroeconomía

Inversionistas

Emprendimiento

Management

Opinión

Histórico Impresa



Avión de Avianca en El Dorado - Foto: ESTEBAN VEGA LA ROTTA

## Aerolíneas

# Avianca: Aumento en la operación de El Dorado en noviembre podría incrementar los problemas de la terminal

Desde el próximo 1 de noviembre, la Aeronáutica Civil ampliará la cantidad de vuelos de 47 a 65 por hora.

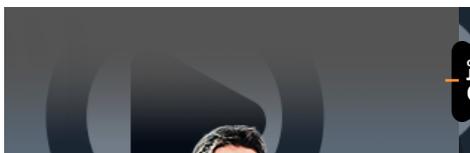
15/10/2021



A pesar de los múltiples inconvenientes que tiene en este momento la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, la Aeronáutica Civil tiene previsto **aumentar la cantidad de vuelos de la terminal aérea de Bogotá de 47 a 65 por hora (casi 40 % más) desde el próximo 1 de noviembre**, una decisión que tiene muy preocupados a varios actores del mercado, entre ellos Avianca, que indicó que esto podría generar aún mayor congestión y traumatismo en El Dorado.

Con este aumento de las operaciones, el aeropuerto **pasaría del 63 % actual al 88 % de su capacidad total, algo que podría ser favorable para el mercado**, los pasajeros y las aerolíneas, si no se presentaran los problemas y los constantes





De acuerdo con cifras de la Asociación Internacional de [Transporte Aéreo \(IATA, por sus siglas en inglés\)](#), solo desde el pasado 29 de mayo esta medida ha sido aplicada más de 300 veces, una situación que ha resultado en demoras en las llegadas y salidas e incluso cancelación de vuelos, afectando hasta ahora, por causas ajenas a las aerolíneas, a unos 850.000 pasajeros.



Solo el pasado jueves, por cuenta de un evento del Gobierno, el GDP aplicado en El Dorado demoró unos 130 vuelos, lo cual afectó a unos 17.600 pasajeros con [retrasos de entre dos y cuatro horas, “una prueba más de que la situación en Bogotá es insostenible”](#), indicó Andrés Uribe, gerente para Colombia de la

Frederico Pedreira, vicepresidente ejecutivo de operaciones de Avianca, le explicó a SEMANA que desde hace algún tiempo le han venido insistido reiteradamente a la autoridad sobre la importancia de solucionar las limitaciones operativas de El



El directivo le explicó a este medio que, en Colombia, el GDP se aplica de manera permanente (no exclusiva) para controlar la sobredemanda generada por saturación de operaciones, asignación no planeada de slots, aviación no regular y de Estado; además se usa para gestionar condiciones meteorológicas adversas o solventar la reducción de personal en la torre de control.



Este viernes habrá nuevas demoras en El Dorado por “sobredemanda” en el aeropuerto

Solo en 2019, con 74 operaciones por hora y la planta de controladores aéreos completa, la autoridad aplicó más de 635 veces el GDP, resaltó Pedreira, quien mencionó que en ese caso la afectación fue de 728.552 viajeros en 6.199 vuelos (estas cifras solo de Avianca); mientras que en 2021, la afectación hasta ahora es de 390.000 viajeros en 3.200 vuelos.

“Desafortunadamente Bogotá está perdiendo competitividad al tener el principal aeropuerto del país con estas limitaciones que sin duda afectan directamente a los pasajeros, quienes son los que reciben el impacto de las demoras y cambios en sus vuelos”, indicó el ejecutivo.

De igual manera, resaltó que para la empresa no es [necesario que se construya un nuevo aeropuerto en Bogotá \(El Dorado 2\), sino que lo que hay que hacer es “organizar la casa”, pues la terminal actual](#) tiene la capacidad de recibir y despachar estos y más vuelos, siempre que se ordene la operación.

Para ello, Avianca y otros actores del sector han adelantado conversaciones con la autoridad para contratar un estudio conjunto que permita conocer a ciencia cierta cuál es la capacidad del Aeropuerto El Dorado, en cuanto a vuelos que pueden despegar y aterrizar de la terminal, para así tomar decisiones de carácter técnico, que incluyen aspectos como el de los controladores aéreas, la optimización en los procesos de embarque y desembarque o el tema de las calles de rodaje.



Avianca - Foto: ESTEBAN VEGA LA ROTTA



[en el cargo y que este es un](#) problema que se viene presentado hace varios años, por lo que reiteró la disposición de la aerolínea por apoyar en todo lo posible a la autoridad y al director para solucionar estos inconvenientes.

## ¿Cuáles son las soluciones?

Pedreira le indicó a SEMANA que a pesar de esta retadora situación, Avianca **sigue manteniendo su posición competitiva en El Dorado**. Sin embargo, es consciente de sus limitaciones y por eso **está apoyando el crecimiento de la operación de la empresa en ciudades alternativas** como Cali, Medellín y Bucaramanga.

Con relación a esto, en lo corrido de este año [Avianca ha empezado a operar siete nuevas rutas y para 2022 anunció 23 rutas internacionales directas más. De todos estos anuncios, solo uno de los itinerarios operará](#) en El Dorado: Bogotá-Toronto, mientras que todas las demás son desde o hacia Medellín, Cali o Bucaramanga.

“La solución a las limitaciones de El Dorado no está en el crecimiento, sino en la mejora y optimización de la operación actual”, manifestó Pedreira, quien reiteró que **algunas de las consideraciones que se han hecho** y que permitirían tener soluciones en el mediano plazo tienen que ver con:



Vuelos retrasados en El Dorado: IATA culpa al Programa de Demoras en Tierra controlado por el Gobierno

- El control a la **aviación no regular**.
- El aumento de la planta de **controladores aéreos** entrenados.
- El diseño y correcta **utilización del espacio aéreo**.
- La disponibilidad de **posiciones de parqueo** requeridas.
- **Muelles de embarque** en buenas condiciones.
- **Calles de rodaje** suficientes y en buen estado
- **Tecnología para la navegación aérea** (radio ayudas) y uso en condiciones climáticas adversas.
- Operación de **pistas de forma independiente**.
- **Procesos de abordaje y desabordaje más flexibles**, que no le sumen una complejidad más tanto a pasajeros como a los operadores.
- **Comunicación más clara y oportuna** al pasajero.



Aeropuerto El Dorado

Aeronáutica Civil

Avianca



Convierta a Semana en su fuente de noticias aquí



Descarga la app de Semana noticias disponible en:

## Te puede gustar

GANAR INVIRTIENDO

**Amazon CFD: gana hasta 2.700\$ a la semana trabajando desde...**

Enlaces Patrocinados por Taboola



tiene 26 años y hoy esta...

#### SIMULACIÓN GEOPOLÍTICA

¿Y si América Latina volviera a estar dominada por los...

#### CASH ROADSTER

¿La recuerdas? Trata de estar sentado cuando la veas ahora

#### RESUELVE TU DEUDA

Conoce una forma de pagar las deudas sin pedir más préstamo...

#### TRENDING BOOM

Más de 10 gadgets geniales que se agotaron en el último mes

#### IMPLANTES DENTALES | ENLACES PATROC

El costo de los implantes dentales en Puerto Tejada pued...

#### TODOS DE BLANCO, POR LA PAZ DEL CAUC

Todos de blanco, por la paz del...

#### DRIVEPEDIA.COM

Tatuajes en 3D que parecen tan reales que no podríamos decir

#### HORIZONTIMES

Ella era hermosa, hoy luce irreconocible

#### UNSOLD CAR | SEARCH ADS

Puerto Tejada: coches 2021 no vendidos ahora casi regalados:

#### FURGONETAS CAMPER EN STOCK | ANUNC

Furgonetas camper de segunda mano en Colombia: Los precios

### NOTICIAS RELACIONADAS

---

#### VUELOS

Colombia tiene una aerolínea que entró en el top 10 de las más puntuales, ¿de cuál se trata?

#### BOGOTÁ

Policía incautó más de 12 kilos de marihuana al interior de una encomienda en el aeropuerto El Dorado

#### BOGOTÁ



**NACIÓN**

**Aterrorador, “los dos cuerpos presentan escarcha, están congelados”, dice reporte del CTI conocido por SEMANA sobre los dos muertos en avión de Avianca**

**AEROLÍNEAS**

**Agarrón entre exsuperintendente de Industria y Comercio Pablo Robledo y Avianca por integración con Viva: ¿qué pasó?**

**AEROLÍNEAS**

**La respuesta de Avianca por el precio de achiras a \$12.000, cuando en tierra cuestan \$1.300**

**AEROLÍNEAS**

**Protección a 3.355 trabajadores de Viva, entre directos e indirectos, pidió el Ministerio de Trabajo**

**AEROLÍNEAS**

**Investigan a Avianca y Viva Air por presuntas irregularidades en su integración**

**AEROLÍNEAS**

**Avianca advierte que “aerolíneas competidoras” impulsaron la investigación de la SIC en su contra**

**AEROLÍNEAS**



**AEROLÍNEAS**

**Avianca y Viva Air: ¿qué pasó al fin con la integración de estas dos empresas?**

**AEROLÍNEAS**

**Aeropuerto de Lima reanuda sus operaciones tras accidente aéreo que dejó dos muertos**

**ÚLTIMAS NOTICIAS**

---

**ESPECIAL** Hace pocos segundos

**Prueba**

**NACIÓN** Hace pocos segundos

**Fuertes lluvias en Cartagena causaron varios estragos en las calles de la Heroica**

**GENTE** Hace pocos segundos

**Tatiana Orozco, expareja de Hassam, volvió a tirarle fuertes pullas al comediante y aseguró que “ella no fue la que perdió”**

**VIDA MODERNA** Hace 6 minutos

**¿Es la falta de vitamina C la causa del sangrado de las encías?**



**GASTRONOMÍA** Hace 7 minutos

### Este es el chef pionero en la gastronomía mexicana moderna

**NACIÓN** Hace 10 minutos

### Corralejas en Sincelejo: alcaldía admitió que no cumple requisito de Corte Constitucional para su realización

**TECNOLOGÍA** Hace 11 minutos

### ¿Qué tanto habla por WhatsApp? Así puede descubrir cuántos mensajes ha enviado desde que descargó la app

Copyright © 2023  
Publicaciones Semana S.A  
NIT 860.509.265 -1  
ISSN 2745-2794

Síguenos en redes



Últimas noticias:

Semana TV

Estados Unidos

Impresa

Nación

Opinión

Vida Moderna

Gente

Pódcast

Especiales

Galerías

Cocina

Nuestras marcas:

Semana Play

Economía

Arcadía

Jet Set

Soho

Fucsia

4 Patas



[Foros Semana](#)

[Semana Rural](#)

**Acerca de nosotros:**

[Términos de uso](#)

[Política de Tratamiento de Datos](#)

[Términos suscripciones](#)

[Páute con nosotros](#)

[Aviso de privacidad](#)

[Política de Riesgos C/ST](#)

[Política SAGRILAFT](#)

[Certificación ISSN](#)

[TyC Plan de Gobierno](#)

**Contáctenos:**

[Canales de servicio al cliente](#)

Horarios de atención Lunes a viernes: 7:00 a.m. a 7:00 p.m. Sábados y domingos: 8:00 a.m. a 5:00 p.m.

[Trabaje con nosotros](#)

[Historias solidarias](#)

**Nuestra App:**



Para notificaciones judiciales e-mail: [juridica@semana.com](mailto:juridica@semana.com)

**Protección del Consumidor**



Todas las marcas registradas son propiedad de la compañía respectiva o de PUBLICACIONES SEMANA S.A. Se prohíbe la reproducción total o parcial de cualquiera de los contenidos que aquí aparezca, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita por su titular.



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

## **Reglamentos Aeronáuticos de Colombia**

# **R A C 3**

## **ACTIVIDADES AÉREAS CIVILES**

**Enmienda 17**  
**Octubre 2021**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

## RAC 3

El presente RAC 3, fue adoptado mediante Resolución N° 02450 del 19 de Diciembre de 1974; Publicada en el Diario Oficial Número 34.400 del 16 de Septiembre de 1975 y se incorpora a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC-

TABLA DE ENMIENDAS RAC 3

Enmienda Número	Origen	Tema	Adoptada/Surte efecto
Edición original	Se adopta el Manual de Reglamentos Aeronáuticos para Colombia	Establecer la normatividad aeronáutica inicial en Colombia	Res 02450 -19 DIC 1974/ 16 Septiembre 1975
1	Necesidad de la aviación nacional	Se modifica la normatividad sobre el cargo por combustible	Res 0904 -12-FEB-2012 / 12 de Febrero de 2012
2	Necesidad de la aviación nacional	Se adicionan normas a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, relativas a los Acuerdos de Código Compartido y Fletamento entre aerolíneas	Res 3498 -28-JUN-2012 / 4° de Julio de 2012
3	Necesidad de la aviación nacional	Se modifican algunos numerales de la Parte Tercera de los Reglamentos Aeronáuticos	Res 6522 -16-NOV-2012 / 12 de Febrero de 2012
4	Necesidad de la aviación nacional	Se dictan unas normas de aeronavegabilidad y operación en aviación agrícola	Res 7285 -21-DIC-2012 / 29 de Diciembre de 2012
5	Necesidad de la aviación nacional	Se modifican y adicionan unos numerales al RAC 3 en materia de derechos y obligaciones de los usuarios y prestadores del servicio de transporte aéreo	Res 02590 -06-JUN-2013 / 13 de Junio de 2013
6	Necesidad de la aviación nacional	Se dictan unas normas sobre derechos y obligaciones de los usuarios y prestadores del servicio de transporte aéreo	Res 00415 - 31-ENE-2014 / 07 de Febrero de 2014
7	Necesidad de la aviación nacional	Se modifican unos numerales de la norma RAC 3 - Actividades aéreas civiles.	Res 01162 - 05-MAR-2014 / 14 de Marzo de 2014
8	Necesidad de la aviación nacional	Se adoptan nueva normatividad sobre Retracto	Res 01375 -11 JUN-2015 / 12 de Junio 2015
9	Necesidad de la aviación nacional	Se modifica el numeral 3.10.2.12 del RAC 3 sobre mujeres en estado de embarazo	Res 01458 -18-JUN-2015 / 24 de Junio 2015

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

10	Necesidad de la aviación nacional	Se modifican y adicionan unos numerales a la Norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia	Res 02466 -29-SEP-2015 / 02 de Octubre de 2015
11	Necesidad de la aviación nacional de armonizar los RAC de Colombia con los LAR	Se adoptan nueva normatividad sobre transporte de mascotas	Res 00675 -14 MAR 2017 / 16 de Marzo de 2017
12	Capítulo 3 del Doc- 4444 ATM (Gestión de Tránsito Aéreo)_ OACI. Doc. 9971 “Manual de Gestión Colaborativa de la Afluencia del Tránsito Aéreo” – OACI DOC 9854 “Concepto Operacional ATM y el Concepto Operacional de Gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo”, - OACI	Se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia	Res 02062 -18-JUL-2017 / 1° de Agosto de 2017
13	Necesidad de la aviación nacional	Se adoptan nueva normatividad sobre Slots	<b>Adopción</b> Resl. # 01120 23-ABR-2018 Publicada en el Diario Oficial N° 50.576 del 26-Abr-2018  <b>Surte Efecto</b> 26 de Abril de 2018
14	Necesidad de la aviación nacional	Se adoptan nueva normatividad sobre Slots	<b>Adopción</b> Resl. # 00176 01-FEB-2021 Publicada en el Diario Oficial N° 51.576 del 02-Feb-2021  <b>Surte Efecto</b> 02 de Febrero de 2021
15	Necesidad de la aviación nacional	Se modifican las disposiciones sobre actividades de aeronáutica civil relativas a servicios aéreos comerciales contenidas en la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia .	<b>Adopción</b> Resl. # 01174 21-JUN-2021 Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23-Jun-2021  <b>Surte Efecto</b> 23 de Junio de 2021

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

16	Necesidad de la aviación nacional	Se modifican y adicionan disposiciones sobre actividades de aeronáutica civil relativas a servicios para los veteranos y adultos mayores en la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.	<b>Adopción</b> Resl. # 02245 05-OCT-2021 Publicada en el Diario Oficial N° 51.8 del 06-OCT-2021 <b>Surte Efecto</b> 06 de Octubre de 2021
17	Necesidad de la aviación nacional	Se modifican y adicionan disposiciones sobre actividades de aeronáutica civil en la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.	<b>Adopción</b> Resl. # 02473 26-OCT-2021 Publicada en el Diario Oficial N° 51.841 del 28-OCT-2021 <b>Surte Efecto</b> 28 de Octubre de 2021

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## PREAMBULO

Los artículos 78 y 334 de la Constitución Política de Colombia, establecen la obligación del Estado de intervenir en la regulación, control y vigilancia de la calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, en este caso específico a los usuarios del transporte aéreo en Colombia.

De conformidad con el artículo 68 de la Ley 336 de 1996, el transporte aéreo es un servicio público esencial, condición que implica que el Estado debe garantizar su continua, eficiente y adecuada prestación en condiciones seguras, objetivas y equitativas, como consecuencia del respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales.

Tal y como lo ha reconocido la Corte Constitucional en sentencia T - 987 de 2012, la intervención estatal en materia de transporte tiene por objeto *“garantizar la seguridad, eficiencia y calidad del servicio prestado, a través de la fijación de condiciones técnicas que permitan cumplir con esas condiciones”*, y está dirigida también a *“asegurar el acceso objetivo y equitativo de las personas a las prestaciones propias del servicio público correspondiente”*.

En referencia tanto a la función de garantizar eficiencia, seguridad y calidad como a la de asegurar el acceso de las personas a las prestaciones de dicho servicio, la Corte Constitucional en la misma sentencia ha indicado que *“tanto una y otra función debe ser sometida al escrutinio estatal, a través de la inspección, vigilancia y control de la actividad por parte de un organismo jurídicamente investido de la competencia para ello. En el caso particular del transporte aéreo, esta función la ejerce la Aerocivil, a partir de las regulaciones previstas en los RAC”*.

En la misma sentencia se ha definido los Reglamentos Aeronáuticos como aquellos que *“configuran la regulación particular y concreta del transporte aéreo en Colombia, son actos administrativos que determinan las obligaciones específicas de cada uno de los sujetos involucrados en la prestación y uso de ese servicio público.”*

En forma expresa el artículo 1782 del Código de Comercio atribuye a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, en su calidad de Autoridad Aeronáutica, la función de expedir los Reglamentos Aeronáuticos.

La dinámica de precios, la simplificación de los procesos para comprometer sillas en los diferentes vuelos, la insuficiente información sobre las transacciones, así como la consecuente problemática derivada del pago como condición de reserva, hace que los pasajeros en ocasiones puedan incurrir en errores en los procesos de reserva o compra de tiquetes o requerir cambios en la reserva, así como consideraciones especiales en relación con la forma en que se contratan ciertos servicios a través de diferentes canales de comercialización.

El artículo 1878 del Código de Comercio prevé el desistimiento como derecho del pasajero respecto de la compra de tiquetes aéreos en los siguientes términos: *“En los casos de desistimiento del viaje por parte del pasajero, las empresas de transporte público podrán fijar porcentajes de reducción en la devolución del valor del pasaje, conforme a los reglamentos de la empresa, aprobados por la autoridad aeronáutica.”*

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Igualmente la legislación colombiana, siguiendo la tendencia internacional ha previsto esquemas de protección al consumidor que lo facultan para retractarse de los contratos de provisión de bienes o servicios perfeccionados a través de mecanismos no tradicionales y no presenciales como los *call centers* y las plataformas de internet. Para estos efectos, se ha previsto en el artículo 47 de la Ley 1480 de 2011, un plazo calculado a partir de la compra, dentro del cual se permite al consumidor reevaluar su decisión y revertirla sin necesidad de oponer ninguna motivación particular.

Conforme lo dispone el artículo 5 del Decreto 260 de 2004 *“por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil y se dictan otras disposiciones”*, dentro de las funciones de la Entidad está la de *“7. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propendan por el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario”*; así como la de *“8. Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo y ejercer vigilancia sobre su cumplimiento.”*

En ejercicio de las referidas facultades, y bajo el reconocimiento de la necesidad de garantizar la vigencia de los derechos de los usuarios del servicio de transporte aéreo, la Aeronáutica Civil considera necesario que se brinde oportunidad razonable al pasajero, aun con posterioridad a la decisión de compra, para que en los casos en que la transacción la realiza a través de métodos o canales no tradicionales o a distancia proceda a retractarse de la misma, sin perjuicio de la posibilidad general que tienen de desistir del viaje, independientemente de la forma en que adquiera el servicio. En ambos eventos, sin que esto le genere penalidades desproporcionadas.

En aras de garantizar el derecho de acceso a la información de los usuarios del servicio de transporte y la transparencia en las transacciones, la Aeronáutica Civil considera necesario que las empresas o aerolíneas les suministren al pasajero información completa, veraz, transparente, oportuna, verificable, comprensible, precisa e idónea respecto de los términos, condiciones y derechos que les asisten en la reserva y compra de tiquetes a través de ventas a distancia o métodos o canales no tradicionales. De la misma manera se ha considerado justificado imponer a las empresas o aerolíneas que faciliten sus plataformas web para operaciones de venta de tiquetes la necesidad de garantizar un mecanismo de doble “click” o autorización redundante por parte del pasajero que termina un proceso de compra.

Para la Autoridad Aeronáutica resulta necesario prever dentro de las condiciones para el desistimiento reglas concretas que al tiempo que garantizan el ejercicio de los derechos del pasajero, atienden a las particularidades de servicio de transporte aéreo, atendiendo a la posibilidad que tiene la Autoridad Aeronáutica de fijar reglas especiales. De la misma manera, se considera fundamental brindar claridad tanto a los agentes económicos que intervienen en la cadena del servicio de transporte aéreo (agencias y aerolíneas), como a los usuarios respecto de las condiciones particulares en que pueden retractarse de las compras de tiquetes promocionales a través de métodos no tradicionales o a distancia.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## INDICE

<b>ACTIVIDADES AÉREAS CIVILES</b> .....	15
3.1 Clasificación .....	15
I. AVIACIÓN CIVIL COMERCIAL .....	15
II. AVIACIÓN CIVIL PRIVADA .....	15
3.6. DEL EXPLOTADOR. ....	18
3.6.1. Definición .....	18
3.6.2. Clases .....	19
3.6.3 Aviación civil comercial .....	19
3.6.3.1. Certificados de Operación o funcionamiento .....	19
3.6.3.2.1. Competencia .....	20
3.6.3.2.2 Requisitos Generales. ....	20
3.6.3.2.3. Cesión .....	23
3.6.3.2.4. PROHIBICIÓN .....	23
3.6.3.2.5. SOLICITUD .....	23
3.6.3.2.6.Trámite ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en los casos en que se requiere audiencia pública .....	24
(d) Trámite .....	25
(e) Procedimiento ante el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPA) de la UAEAC .....	26
(f) Procedimiento de Audiencia Pública .....	26
(g) Trámite subsiguiente a la audiencia pública .....	27
3.6.3.2.6.1. Trámite ante la UAEAC en los casos en que no se requiere audiencia pública .....	29
(1) Actuación técnica .....	29
(2) Actuación Administrativa .....	30
3.6.3.2.6.2. Trámite de cambio, adición y/o incorporación de equipo .....	31
3.6.3.2.7. Contenido .....	31
3.6.3.2.8. Vigencia de los permisos .....	33
3.6.3.2.9. Requisitos adicionales .....	36
3.6.3.2.12. Cancelación de los permisos de operación .....	37
3.6.3.3. Clases de servicios .....	37
3.6.3.3.1.2. Empresas troncales .....	38
3.6.3.3.1.4. Transporte aéreo comercial secundario .....	38

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

3.6.3.3.1.5. Transporte Aéreo Comercial Regional .....	39
3.6.3.3.1.6. Transporte aéreo no regular - aerotaxi .....	39
3.6.3.3.1.8. Transporte aéreo de carga.....	42
3.6.3.3.1.8.1. Limitaciones al transporte de Pasajeros en Aviones de Carga. ....	42
3.6.3.3.1.8.2. Condiciones para el transporte de Pasajeros en Aeronaves de Carga .....	43
3.6.3.3.1.10. Autorizaciones especiales sobre el número mínimo de aeronaves.....	45
3.6.3.3.2. Transporte público internacional. ....	46
3.6.3.3.2.1. Explotadores nacionales .....	46
3.6.3.3.2.2. Explotador extranjero .....	47
3.6.3.3.3. Trabajos aéreos especiales .....	50
3.6.3.4. Reglas relativas al transporte aéreo regular .....	52
3.6.3.4.1. Principio general .....	52
3.6.3.4.2. Solicitud de nuevas rutas.....	52
3.6.3.4.3. Clasificación de las rutas.....	53
3.6.3.4.3.9.1. Régimen Especial de los Servicios Pioneros.....	55
3.6.3.4.3.11. Frecuencias .....	56
3.6.3.4.3.15.5. Aplicabilidad de las tarifas nacionales .....	58
3.6.3.4.3.15.6. Aplicabilidad de las tarifas internacionales .....	59
3.6.3.4.3.15.7. Tarifas nacionales para niños hasta doce (12) años .....	59
3.6.3.5. Reglas relativas al transporte aéreo no regular internacional.....	61
3.6.3.5.1. Vuelos no regulares sin derechos comerciales .....	61
3.6.3.5.5. Vuelos esporádicos (Chárter).....	61
3.6.3.5.9. Vuelos no regulares nacionales .....	64
3.6.3.5.10. Vuelos no regulares de las empresas de transporte aéreo regular .....	64
3.6.3.6. Reglas relativas a la competencia.....	65
3.6.3.7. Otras actividades que requieren permiso. ....	65
3.6.3.7.1. Arrendamiento de aeronaves.....	65
3.6.3.7.2. Cambio de actividad .....	65
3.6.3.7.3.1. Acuerdos de Código Compartido.....	66
3.6.3.7.3.1.1. Requisitos .....	66
3.6.3.7.3.1.2. Aprobación .....	67
3.6.3.7.3.1.3. Obligaciones de las partes .....	68

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

3.6.3.7.3.2. Acuerdos de Fletamento .....	68
3.6.3.7.3.2.1. Requisitos .....	68
3.6.3.7.3.2.2. Aprobación .....	69
3.6.3.7.3.2.3. Obligaciones de las partes .....	70
3.6.3.7.5. Operación de aeronaves extranjeras en territorio Colombiano .....	71
3.6.4. AVIACIÓN CIVIL PRIVADA (AVIACIÓN CIVIL GENERAL) .....	72
3.6.4.1. Concepto .....	72
3.6.4.2. Aviación ejecutiva .....	72
3.6.4.3. Aeroclubes .....	73
3.6.4.4. Aviación de turismo .....	73
3.6.4.5. Operador Privado (Agricultor) de Aeronave Agrícola .....	73
3.6.4.5.1. Concepto .....	73
3.6.4.5.2. Requisitos .....	73
3.7. Otras actividades. ....	74
3.7.1. CENTROS DE INSTRUCCIÓN AERONÁUTICA (CIA) .....	74
3.7.1.1. Solicitud .....	74
3.7.1.2. Expedición del permiso .....	75
3.7.1.3. Vigencia .....	76
3.7.1.4. Bases auxiliares de instrucción. ....	76
3.7.2. TALLERES AERONÁUTICOS. ....	76
3.7.2.1. Solicitud .....	76
3.7.2.2. Expedición del permiso .....	77
3.7.2.3. Vigencia .....	78
3.7.2.4. Bases auxiliares de taller .....	79
3.7.3. EMPRESAS DE SERVICIOS DE ESCALA EN AEROPUERTO (HANDLING) .....	79
3.7.3.1. Solicitud .....	79
3.7.3.1.1. Servicios de despacho de aeronaves. ....	80
3.7.3.1.2. Mantenimiento de tránsito. ....	80
3.7.3.2. Expedición del permiso .....	80
3.7.3.3. Vigencia .....	82
3.7.3.4. Bases auxiliares para servicios de escala. ....	82
3.7.3.8. Inspecciones Comprobatorias para todos los servicios. ....	82

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

3.7.4. Fabricantes de Productos Aeronáuticos (de Aeronaves, de Partes y Componentes).....	83
3.7.4.1. Concepto.....	83
3.7.4.2. Responsabilidad.....	83
3.7.4.3. Requisitos.....	83
3.7.4.4. Vigencia.....	84
3.8. FORMULARIOS Y ESTADÍSTICAS.....	84
3.8.1. Estadísticas de operación.....	84
3.8.2. NORMAS PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL Y TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES.....	86
3.10. TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE PASAJEROS.....	88
DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS.....	88
3.10.1. RESERVAS Y TIQUETES.....	88
DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTADOR.....	88
3.10.1.1. Información.....	88
3.10.1.1.1. Deber especial de información ventas por internet o a distancia.....	89
3.10.1.3. Récord de reserva.....	90
3.10.1.5. Respeto de la reserva.....	90
3.10.1.6. Información sobre cambios.....	90
3.10.1.7. Adquisición de tiquetes.....	91
3.10.1.7.1. Vigencia.....	91
3.10.1.8. Facultades del pasajero para ejercer el desistimiento o retracto.....	92
3.10.1.8.1. Desistimiento.....	92
3.10.1.8.2. Retracto en caso de ventas efectuadas a través de métodos no tradicionales o a distancia a que se refiere el Decreto 1499 de 2014.....	93
3.10.1.9. Transporte de menores.....	94
3.10.1.10. Errores en la expedición del tiquete.....	96
3.10.1.11. Cumplimiento de promociones.....	96
3.10.1.11.1 Programas de viajero frecuente.....	96
3.10.1.11.2. Promociones ofrecidas al público.....	97
3.10.1.12. Paquetes todo incluido.....	98
3.10.1.13. Veracidad de la Información.....	98
3.10.1.14. Confirmación de reservas y pago de anticipos.....	99
3.10.1.14.3. Cancelación o cambio de reserva.....	99

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

3.10.1.15. Información sobre requerimientos especiales del pasajero.....	99
3.10.1.16. Plazos para adquisición de tiquete .....	100
3.10.1.17. Pago del precio .....	100
3.10.1.17.1. Excedentes.....	100
3.10. 2. EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE .....	100
DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTADOR .....	100
3.10.2.1. Expedición de pasabordo.....	100
3.10.2.2. Aviso para el embarque .....	101
3.10.2.2.1. Pasajeros en conexión en una misma aerolínea.....	101
3.10.2.3. Admisión del pasajero .....	101
3.10.2.4. Facilitación del embarque/desembarque.....	101
3.10.2.5. Transporte del pasajero.....	101
3.10.2.6. Tratamiento al pasajero.....	101
3.10.2.7. Información sobre cambios o demoras .....	102
3.10.2.8. Anuncios sobre seguridad.....	102
3.10.2.9. Pasajeros especiales .....	102
3.10.2.9.1. Cuidados para pasajeros enfermos, dementes o menores .....	102
3.10.2.9.2. Cláusulas de exoneración .....	103
3.10.2.10. Exoneración del transportador .....	103
3.10.2.12. Mujeres en estado de embarazo .....	103
3.10.2.13. Incumplimientos y compensaciones.....	104
3.10.2.13.1. Cancelación, interrupción o demora .....	104
3.10.2.13.2. Compensaciones al pasajero .....	104
3.10.2.14.1. Por desistimiento del pasajero .....	106
3.10.2.14.2. Por pérdida del tiquete.....	107
3.10.2.14.3. Por incumplimiento del pasajero.....	107
3.10.2.14.4. Tipo de moneda.....	107
3.10.2.14.5. Inmediatez del reembolso .....	107
3.10.2.15. Suministro de alimentos y bebidas.....	108
3.10.2.16. Obligación de resultado para el transportador .....	108
3.10.2.17. Daños al pasajero.....	108
3.10.2.17.1. Localización y asistencia a familiares de víctimas de accidentes.....	109

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

3.10.2.18. Instancias de reclamación.....	109
3.10.2.19. Listas de espera.....	109
DEBERES DEL PASAJERO Y DERECHOS DEL TRANSPORTADOR .....	110
3.10.2.20. Presentación del pasajero .....	110
3.10.2.21. Identificación del pasajero.....	110
3.10.2.22. Sala de embarque .....	110
3.10.2.23. Requisitos y procedimientos de control.....	110
3.10.2.23.1. Requisa de objetos valiosos.....	110
3.10.2.24. Asignación de sillas .....	111
3.10.2.24.1. Asignación a pasajeros especiales .....	111
3.10.2.25. Comportamiento del pasajero.....	111
3.10.2.25.1. Actos indebidos o contra la seguridad.....	111
3.10.2.25.2. Incumplimiento del pasajero .....	113
3.10.2.26. Pasajeros en condiciones jurídicas especiales .....	113
3.10.3. Equipajes.....	114
Derechos del Pasajero y Deberes del Transportador .....	114
3.10.3.1. Tipo de equipaje .....	114
3.10.3.2. Talón de equipaje .....	114
3.10.3.3. Condiciones para el transporte de equipaje.....	114
3.10.3.4. Transporte y conservación del equipaje.....	115
3.10.3.5. Pérdida, retraso, saqueo o daño.....	115
3.10.3.6. Tiempo para reclamación por fallas en el transporte de equipaje .....	115
3.10.3.6.1. Equipajes no reclamados .....	116
3.10.3.7. Perjuicios por pérdida, saqueo, destrucción, avería, o retraso de equipajes.....	116
3.10.3.7.1. Compensaciones.....	116
Deberes del Pasajero y Derechos del Transportador .....	116
3.10.3.8. Exceso de equipaje. ....	116
3.10.3.9. Restricciones y prohibiciones .....	117
3.10.3.9.1. Mercancías peligrosas .....	117
3.10.3.9.2. Porte de armas .....	117
3.10.3.9.3. Artículos de difícil transporte .....	117
3.10.3.9.4. Otros objetos restringidos .....	118

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

3.10.3.10. Objetos valiosos.....	118
3.10.3.11. Transporte de animales o mascotas.....	118
3.10.3.12. Transporte de alimentos y plantas.....	121
3.10.3.13. Acatamiento de instrucciones.....	122
3.10.3.14. Responsabilidad del pasajero por incumplimiento.....	122
3.10.4. SISTEMA DE ATENCIÓN AL USUARIO.....	122
3.10.4.5. Difusión.....	123
3.10.5. INCUMPLIMIENTO.....	124
3.10.6. Disposiciones finales.....	124
3.11. REGISTRO, APROBACIÓN Y MODIFICACIÓN DE ITINERARIOS.....	125
3.11.1. Generalidades.....	125
3.11.1.1. Programación de Itinerarios.....	125
3.11.1.2. Identificación de los vuelos.....	126
3.11.2. Procedimiento para el registro, aprobación y modificación de Itinerarios.....	126
3.11.2.1. Registro y aprobación.....	126
3.11.2.2. Modificaciones.....	128
3.11.3. Publicación de Itinerarios.....	129
3.12. Vuelos adicionales.....	129
PORCENTAJE DE VUELOS ADICIONALES PERMITIDOS.....	
APÉNDICE A ASIGNACIÓN DE SLOTS PARA LAS OPERACIONES AÉREAS EN AEROPUERTOS COORDINADOS NIVEL 3 Y FACILITACIÓN DE HORARIOS EN AEROPUERTOS NIVELES 2 Y 1.....	<b>¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.</b>
1. Disposiciones generales.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
CLASIFICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS SEGÚN SU NIVEL CONGESTIÓN:.....	<b>¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.</b>
2. Obligaciones de los diferentes actores por niveles de aeropuertos.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
2.1. Aeropuertos de Nivel 1.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
2.2. Aeropuertos de Nivel 2.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
2.3. Aeropuertos de Nivel 3.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
TABLA DE VINCULACIÓN.....	<b>¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.</b>
3. Planificación estratégica de Franjas Horarias (Slots).....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
4. Análisis de capacidad y demanda.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
5. Declaración de capacidad.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
6. Principios, prioridades y criterios en la asignación de Slots (Nivel 3).....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

SERVICE TYPES / TIPOS DE SERVICIO .....	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
7. Principios, prioridades y criterios en la Facilitación (Nivel 2) .....	¡Error! Marcador no definido.
8. Procedimiento de Coordinación y de Facilitación.....	¡Error! Marcador no definido.
9. Cambios de nivel.....	¡Error! Marcador no definido.
10. Comités.....	¡Error! Marcador no definido.
ADJUNTO AL APÉNDICE A .....	181
ASIGNACIÓN DE SLOTS PARA LAS OPERACIONES AÉREAS EN AEROPUERTOS COORDINADOS NIVEL 3 Y FACILITACIÓN DE HORARIOS EN AEROPUERTOS NIVELES 2 Y 1.” .....	181
6.5. Mantenimiento y devolución de Slots .....	181
NORMAS DE TRANSICIÓN .....	182

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## **R A C 3**

### **ACTIVIDADES AÉREAS CIVILES**

#### **3.1 Clasificación**

Las actividades aéreas civiles se clasifican así:

#### **I. AVIACIÓN CIVIL COMERCIAL**

- A. Transporte aéreo regular
  - 1. Transporte público Interno
    - a) Troncal
    - b) Secundario
    - c) De carga
  - 2. Transporte público internacional
    - a) Explotadores nacionales
      - 1) Pasajeros
      - 2) Carga
    - b) Explotadores extranjeros
      - 1) Pasajero
      - 2) Carga
- B. Transporte aéreo no regular
  - 1. Interno
    - a) Aerotaxi
    - b) Charter
  - 2. Internacional
    - a) Aerotaxi
    - b) Charter
- C. Trabajos aéreos especiales
  - 1. Explotadores nacionales
  - 2. Explotadores extranjeros

#### **II. AVIACIÓN CIVIL PRIVADA**

- A. Aviación Civil del Estado
- B. Aviación General

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

1. Aviación Ejecutiva
2. Aviación Deportiva
3. Aeroclubes

3.2.

3.2.1.

3.2.2.

3.2.3.

3.3.

3.3.1.

3.3.2.

3.3.3.

3.3.4.

3.3.5.

3.3.6.

3.3.7.

3.3.8.

3.3.9.

3.4.

3.4.1.

3.4.2.

3.4.3.

3.4.4.

3.4.4.1.

3.4.4.1.1.

3.4.4.1.2.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

3.4.4.1.3.

3.4.4.1.4.

3.4.4.2.

3.4.4.2.1.

3.4.4.2.2

3.4.4.3.

3.4.4.4.

3.4.4.4.1

3.4.4.4.2

3.4.4.4.3

3.4.4.5

3.4.4.6

3.4.4.7.

3.5.

3.5.1.

3.5.2.

3.5.3.

3.5.4.

3.5.4.1

3.5.4.2

3.5.4.3

3.5.4.4

3.5.4.5

3.5.4.6

3.5.4.7.

3.5.4.8

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- 3.5.4.9
- 3.5.4.10
- 3.5.4.11
- 3.5.4.12
- 3.5.4.13
- 3.5.4.14
- 3.5.4.15
- 3.5.5.
- 3.5.6.
- 3.5.7.
- 3.5.8.
- 3.5.9.
- 3.5.9.1.

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

### 3.6. DEL EXPLOTADOR.

#### 3.6.1. Definición

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

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

**3.6.1.2.** Para que el explotador colombiano pueda operar aeronave con matrícula extranjera, en los términos del numeral anterior, deberá inscribir en el Registro Aeronáutico Nacional el contrato que le

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

permita la explotación de dicha aeronave; además deberá registrar, cuando existan, los títulos de propiedad de las mismas y los gravámenes y limitaciones que pesen sobre ellas y que se hayan constituido conforme a la leyes aplicables, así como otros actos o contratos complementarios celebrados entre el explotador colombiano y los titulares extranjeros de la aeronave.

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## 3.6.2. Clases

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

### 3.6.2.1.

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

## 3.6.3 Aviación civil comercial

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas en este numeral estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.1. Certificados de Operación o funcionamiento

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

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

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## **3.6.3.2.1. Competencia**

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas en este numeral estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## **3.6.3.2.2 Requisitos Generales.**

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

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## **3.6.3.2.2.1. La suspensión automática del permiso de operación o de funcionamiento procederá en los siguientes casos:**

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas en este numeral estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) Cuando se modifique el capital social, la naturaleza jurídica de la sociedad o la clase y/o tipo de sociedad y dentro de los siguientes treinta (30) días hábiles, contados a partir de la inscripción de la reforma ante la Cámara de Comercio y/o entidad que corresponda no se notifique de tal hecho a la UAEAC, aportando los documentos correspondientes conforme con la norma que sea aplicable a la empresa y/o organización.
- (b) Cuando una autoridad pública colombiana notifique a la UAEAC la suspensión, cancelación o liquidación de las actividades de la persona (Jurídica o natural).
- (c) Cuando la empresa se encuentre operando con equipo aeronavegable en un porcentaje igual o inferior al 50% del equipo mínimo exigido en los RAC, durante seis (6) meses continuos sin recuperar la aeronavegabilidad de su(s) aeronave(s) o incorporar la(s) aeronave(s) requeridas para cumplir lo mínimo exigido, de acuerdo a la modalidad que le fue autorizada.
- (d) Cuando las empresas certificadas en la modalidad de servicios aéreos regulares de pasajeros, cesen totalmente sus operaciones por más de diez (10) días calendario por cualquier motivo.
- (e) Cuando la empresa se encuentre incurso en una causal de disolución y ésta no sea enervada dentro de los términos de ley, de conformidad con la información que suministre la autoridad competente para adelantar la supervisión societaria de la empresa.
- (f) Cuando se conozca de una situación financiera que no sea razonable o acorde para atender la operación y habiéndosele concedido un término para presentar un plan de reestructuración, éste no fuere presentado o no sea ejecutado dentro de los términos previstos.
- (g) Cuando la empresa acumule atrasos por más de dos (2) meses continuos en el pago de los salarios a su personal.

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

- (a) En aplicación del artículo 28 del Código Contencioso Administrativo, la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad comunicará al representante legal de la empresa, mediante correo certificado a la dirección registrada en el Certificado de existencia y representación legal, la situación de incumplimiento correspondiente, otorgándole un plazo máximo de cinco (5) días para que exprese sus opiniones y requiriéndole dentro del mismo aportar el documento o documentos que demuestren el cumplimiento del requisito faltante.
- (b) Transcurrido el plazo anterior sin que el interesado logre demostrar el cumplimiento del requisito faltante, aportando en debida forma el documento correspondiente, la Oficina de Transporte Aéreo dará aviso a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y a la Secretaría de Seguridad Aérea

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

de la Unidad, para que procedan a hacer efectiva la suspensión disponiendo de inmediato el cese de las actividades de vuelo o de tierra autorizadas en el respectivo permiso.

- (c) La suspensión del permiso se mantendrá hasta tanto el titular del mismo de cumplimiento al requisito faltante, aportando en debida forma el documento correspondiente; caso en el cual, la Oficina de Transporte Aéreo dará aviso del levantamiento de la suspensión a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y a la Secretaria de Seguridad Aérea de la Unidad; dependencias que deberán proceder de inmediato a ordenar el cese de los efectos de la suspensión y por consiguiente, autorizarán nuevamente las actividades de vuelo o tierra respectivas.
- (d) Contra la suspensión de que trata el presente numeral no procede recurso alguno.

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.2.3. Cesión

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.2.4. PROHIBICIÓN

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.2.5. SOLICITUD

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

- a) Proyecto de constitución de la empresa en el entendimiento de que si se trata de persona jurídica, dicha constitución debe contener todos los elementos esenciales correspondientes al tipo de sociedad que se pretenda organizar.
- b) Descripción razonada de la conveniencia pública y necesidad del servicio propuesto.
- c) Fecha desde la cual estará en capacidad de iniciar operaciones.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

- (a) En cumplimiento de lo previsto en el artículo 1861 del Código de Comercio, el procedimiento para la concesión de los Permisos de Operación para la prestación de servicios aéreos comerciales, así como las modificaciones a los mismos, incluirá la celebración de Audiencias Públicas con el propósito de garantizar el adecuado análisis de la necesidad y conveniencia del servicio propuesto.
- (b) La solicitud para obtener o modificar un permiso de operación, debe ajustarse a las políticas de acceso al mercado adoptadas por el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPA) de la UAEAC.

**Nota:** Las políticas aerocomerciales de acceso al mercado se encuentran publicadas en la Página web de la UAEAC

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

([www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co))

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## (d) Trámite

- (1) El interesado deberá presentar la solicitud correspondiente, dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC radicándola a través de la ventanilla única del Grupo de Atención al Ciudadano y/o vía Web para los trámites automatizados, adjuntado los estudios y documentos que se indican en el numeral 3.6.3.2.5. de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). En todo caso, las solicitudes para el trámite de Audiencia Pública deberán presentarse como mínimo, un (1) mes calendario antes de la fecha fijada para la celebración de la misma, a menos que el Director de la UAEAC determine lo contrario.
- (2) Una vez la Oficina de Transporte Aéreo reciba la documentación de que trata el numeral anterior, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes solicitará a la Secretaría de Seguridad Aérea y a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC, los conceptos respectivos, los cuales versarán sobre los aspectos técnicos de la solicitud, con miras a garantizar la seguridad de los servicios aéreos comerciales, considerando en particular lo siguiente:
- (i) Evaluar el grado de adecuación de los equipos de vuelo propuestos a la infraestructura aeronáutica y/o aeroportuaria y servicios aeroportuarios existentes (Pistas, Plataformas, Servicios de protección al vuelo, Salvamento y Extinción de Incendio, etc.)
  - (ii) Analizar técnicamente los equipos propuestos y sus especificaciones en relación con la operación proyectada.
  - (iii) Evaluar las consideraciones técnicas del proyecto respecto al mantenimiento de los equipos a ser operados.
  - (iv) La Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC producirá un concepto que comprenderá los aspectos formales de la solicitud, verificando que la misma cumpla las disposiciones legales relativas a la actividad propuesta, los aspectos administrativos, financieros y en particular sobre el capital, mercado y tarifas, etc. Cuando se trate de un servicio internacional, el concepto deberá tener en cuenta los acuerdos, convenios o instrumentos correspondientes. Este concepto será emitido por el Grupo de Servicios Aerocomerciales y/o el Grupo de Asuntos Internacionales y Regulatorios de la UAEAC conforme a sus competencias. En todo caso, el Grupo de Servicios Aerocomerciales solicitará al Grupo de Estudios Sectoriales información y apoyo a las solicitudes y proyectos aerocomerciales.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

### **(e) Procedimiento ante el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPA) de la UAEAC**

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

### **(f) Procedimiento de Audiencia Pública**

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

- (1) La Secretaría del GEPA fijará un edicto en la cartelera que para el efecto dispone el Grupo de Atención al Ciudadano de la UAEAC, por el término de cinco (5) días y en la página Web de la Entidad, mínimo hasta el día anterior a la celebración de la Audiencia Pública, el cual contendrá el nombre del peticionario y demás datos relativos a la solicitud, tales como rutas, frecuencias, equipo con que se prestará el servicio, fecha y lugar en la cual se celebrará la audiencia pública.
- (2) Una copia del edicto debe publicarse a costa del interesado, durante tres (3) días consecutivos, en un diario de amplia circulación nacional, impreso en la ciudad de Bogotá D.C. Surtida la publicación, el interesado debe aportar a la Secretaría del Grupo, un ejemplar del periódico en el que conste tal publicación, a más tardar el día hábil anterior a la celebración de la audiencia

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

pública. Si cualquier aspecto de la petición sufre alguna variación que altere el contenido del edicto, deberá efectuarse nueva publicación en la que se deberán cumplir iguales requisitos.

- (3) Cualquier persona, hasta el día hábil anterior a la celebración de la Audiencia Pública, podrá solicitar por escrito intervenir en la audiencia, apoyando o impugnando la petición.
- (4) En las audiencias, sólo podrán ser escuchadas las personas que hayan formulado solicitud dentro del término a que se refiere el ordinal anterior, sin perjuicio de autorizaciones especiales que, en la misma audiencia, pueda otorgar el Director General de la UAEAC.
- (5) Abierta la audiencia, el Director General de la UAEAC, quien la preside, otorgará la palabra al Secretario del GEPA, quien dará lectura al Orden del día.
- (6) En el curso de las exposiciones, los miembros del GEPA podrán formular las preguntas que estimen convenientes.
- (7) El Director General de la UAEAC, cuando considere que el GEPA se halla suficientemente ilustrado o cuando las partes expresen no tener más que exponer, podrá levantar la sesión y dar por terminada la audiencia para continuarla posteriormente, si a ello hubiere lugar.
- (8) Concluida la audiencia, el GEPA deliberará en sesión privada sobre las peticiones sometidas al procedimiento de audiencia pública y elaborará la(s) recomendación(es) a que hubiere lugar. Una vez recibida(s) la(s) recomendación(es) del GEPA, el Director General de la UAEAC decidirá sobre las solicitudes presentadas, pudiendo acogerlas o apartarse de las mismas.

### **(g) Trámite subsiguiente a la audiencia pública**

- (1) El Secretario del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales de la UAEAC, comunicará por escrito, la decisión a los interesados dentro de los cinco (5) días siguientes a la sesión del GEPA en la cual se trató el tema.
- (2) Dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes, contados a partir de la notificación de la comunicación anterior, el interesado debe cumplir con los siguientes requisitos y/o aportar los siguientes documentos con destino a la Oficina de Transporte Aéreo:
  - (i) Escritura de constitución de la sociedad, protocolizada e inscrita ante la Cámara de Comercio respectiva y/o documento equivalente.
  - (ii) Balance inicial suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio, en el cual conste que el capital mínimo exigido de acuerdo con la modalidad, se encuentra pagado totalmente, acompañado de una certificación emitida por dicho representante legal, contador público y/o revisor fiscal, acreditando tal circunstancia. Para el caso de empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros; además de los requisitos anteriores, el balance deberá reflejar en activos disponibles, inversiones temporales y/o fiducias, los recursos monetarios correspondientes al capital mínimo exigible a la modalidad, para el desarrollo del objeto social, acompañado de los soportes respectivos

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (iii) Caución a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y a satisfacción de ella, amparando la obligación establecida en el numeral 3.6.3.4.3.23., garantizando el desarrollo y cumplimiento del proyecto, en los términos en que fue presentado, dicha caución podrá consistir en garantía personal o real, bancaria, de compañía de seguros o entidad de crédito legalmente autorizada para esta clase de operaciones, la cual se entenderá a satisfacción y aprobada, si dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su presentación, no se ha informado al aportante sobre su rechazo, indicándole los motivos de la determinación, para que se presente a retirar el documento que la contenga.
  - (iv) Aportar a la Oficina de Transporte Aéreo una copia del Cronograma de actividades para el proceso de certificación, el cual debe contar con las firmas del representante legal de la empresa y los inspectores de Seguridad Aérea asignados al proceso de certificación. En el caso en que no se aporte el referido cronograma dentro el término establecido, se entenderá que el interesado no cumple con dicho requisito. Igualmente de no ser aprobado el Cronograma por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea, dicha dependencia enviará a la Oficina de Transporte Aéreo un informe indicando las razones que dieron lugar a la no aprobación del mismo.
  - (v) Dentro del mismo plazo, la UAEAC, de forma interna, efectuará la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes de que trata el artículo 78 del Decreto-Ley 019 de 2012, reglamentado por el Decreto 048 del 14 de enero de 2014; la verificación se extenderá a los representantes legales, miembros de la Junta Directiva y socios con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital suscrito. Tratándose de socios que sean personas jurídicas (nacionales o extranjeras), la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes se extenderá también a los representantes legales, miembros de su Junta Directiva y socios con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital suscrito de dicha sociedad, para lo cual se debe aportar los documentos de identificación legible de cada uno de ellos.
- (3) Una vez satisfechos todos los requisitos aquí mencionados, la empresa ya constituida, podrá continuar con su proceso de certificación ante la Secretaría de Seguridad Aérea, en cumplimiento del Cronograma mencionado. La Oficina de Transporte Aéreo efectuará las notificaciones internas a las áreas aplicables de lo anteriormente mencionado.
- (4) De no acreditarse cualquiera de los requisitos dentro del plazo previsto, la autorización quedará sin valor ni efecto alguno y en consecuencia, la documentación será devuelta al peticionario.

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

- (a) No se requerirá del procedimiento de audiencia pública, cuando se trate de solicitudes para obtener permisos de operación y/o funcionamiento para centros de instrucción, talleres aeronáuticos, empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).
- (b) Tampoco se requerirá del procedimiento de audiencia pública cuando se trate de adiciones y/o modificaciones a los permisos de operación y/o funcionamiento, consistentes en:
  - (1) Cambio o adición de equipo.
  - (2) Cambio de base principal o adición de base auxiliar.
  - (3) Adición de aeródromo o pista.
  - (4) Adición de programas de instrucción y/o entrenamiento, categorías de mantenimiento o adición de servicios de escala en aeropuerto (Handling), o
  - (5) Cualquier otra solicitud de adición al Permiso de operación y/o funcionamiento siempre y cuando la UAEAC lo considere pertinente.
- (c) Toda solicitud o trámite de obtención, modificación o adición de que trata los párrafos (a) y (b) anteriores, debe iniciarse ante la Secretaria de Seguridad Aérea, observando el siguiente procedimiento:

#### (1) Actuación técnica

- (i) El interesado debe presentar su solicitud ante la Secretaria de Seguridad Aérea de la UAEAC para su respectivo análisis y viabilidad técnica, en la forma y manera que para tal efecto establezca dicha Secretaria.
- (ii) La solicitud debe cumplir con los requerimientos técnicos que le sean aplicables, acompañarse del correspondiente pago de derechos y demás documentos que sean exigibles para cada caso en particular. Cuando no se acompañe la documentación exigida, la Secretaria de Seguridad Aérea considerará que la solicitud no cumple con los requisitos básicos necesarios para su análisis y en consecuencia, procederá con la devolución de la misma al solicitante.
- (iii) Una vez admitido el trámite, la Secretaria de Seguridad Aérea podrá requerir información adicional al solicitante cuando lo considere necesario, estableciéndole un término prudencial para recibir su respuesta, conforme la situación técnica lo amerite. En todo caso, el solicitante, no podrá exceder de seis (6) meses desde el momento de radicación de la respectiva solicitud para finalizar el trámite ante esa Secretaria.
- (iv) Surtido los términos indicados en el párrafo (iii) anterior, sin que el solicitante haya dado cumplimiento al requerimiento, la Secretaria de Seguridad Aérea entenderá que el interesado desiste de su petición y en consecuencia, procederá al archivo de la misma y la

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

devolución de documentos al solicitante, dando así por concluida su actuación técnica. Cuando el interesado insista en continuar con el trámite, deberá presentar una nueva solicitud caso en el cual debe pagar los respectivos derechos.

- (iv) Concluido el proceso de certificación y/o la emisión del concepto técnico correspondiente, que en todo caso no podrá exceder de seis (6) meses desde el momento de radicación de la respectiva solicitud, la Secretaria de Seguridad Aérea comunicará su decisión a la Oficina de Transporte Aéreo y al usuario, y remitirá los certificados de operación y/o funcionamiento, la revisión de las especificaciones de operación y/o el concepto técnico respectivo, anexando los documentos del caso, para que dicha dependencia adelante las actuaciones de orden jurídico, financiero y/o administrativas a que haya lugar.

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

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

### (2) Actuación Administrativa

- (i) Una vez la Oficina de Transporte Aéreo recibe de la Secretaría de Seguridad Aérea los certificados de operación y/o funcionamiento, la revisión de las especificaciones de operación y/o el concepto técnico respectivo, dentro de los siguientes quince (15) días, requerirá al solicitante para que éste, dentro de los siguientes quince (15) días hábiles allegue los documentos solicitados o subsane la situación de incumplimiento presentada.
- (ii) Vencido el término indicado en el numeral (i) anterior, sin que el solicitante haya dado cumplimiento al requerimiento, la Oficina de Transporte Aéreo entenderá que éste desiste de su solicitud y en consecuencia, procederá con el archivo de la misma dando por concluido el trámite, de lo cual informará a la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC.
- (iii) Antes de elaborar el acto administrativo que otorga, modifica o adiciona el Permiso de operación y/o funcionamiento correspondiente, la Oficina de Transporte Aéreo realizará una revisión integral del mismo e incluirá en el referido acto, todos aquellos aspectos que, de acuerdo con las normas vigentes, deben ser acatadas o actualizadas.
- (iv) En el caso de adiciones o modificaciones al correspondiente Permiso, la Oficina de

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Transporte Aéreo, al verificar el cumplimiento de todos los requisitos y obligaciones establecidas en el Permiso de operación y/o funcionamiento, en caso de encontrar algún incumplimiento, se abstendrá de continuar con el trámite, comunicándolo por escrito al interesado y a la Secretaria de Seguridad Aérea de la UAEAC.

- (v) La Oficina de Transporte Aéreo dispondrá de quince (15) días hábiles, contados a partir del recibo de los certificados de operación y/o funcionamiento, la revisión de las especificaciones de operación y/o el concepto técnico respectivo y/o de la respuesta al requerimiento, para elaborar el correspondiente acto administrativo que otorga, modifica o adiciona el respectivo Permiso de Operación y/o funcionamiento.

(d) La sola radicación de una solicitud conlleva la disposición de recursos públicos por parte de la UAEAC; en consecuencia, no habrá lugar a devolución de derechos por los trámites previstos en esta sección.

(e) En el caso de centros de instrucción aeronáutica, talleres aeronáuticos de reparación y/o empresas de servicios de escala en aeropuertos (handling), el interesado deberá cumplir con lo previsto en los numerales 3.7.1.2., 3.7.2.2. y 3.7.3.2., conforme corresponda.

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

(a) **Cambio y/o Adición de equipo.** Se considera cambio de equipo toda solicitud para modificar el equipo autorizado y/o incluir nuevo equipo adicional al autorizado a la empresa en el Certificado de Operaciones.

(b) **Incorporación de equipo.** Se considera la incorporación de equipo toda solicitud para introducir en el Certificado de Operaciones una aeronave adicional de la misma marca y modelo del que tiene autorizada la empresa en las especificaciones de operación y/o permiso de operación.

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### **3.6.3.2.7. Contenido**

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

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

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

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

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

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

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

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

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

(a) Sin perjuicio de lo establecido en los convenios internacionales vigentes para Colombia, los permisos de operación y/o de funcionamiento de las empresas de servicios aéreos comerciales y actividades conexas, tendrán una vigencia de cinco (5) años, que podrá renovarse hasta por un

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

término igual, si antes de su expiración no han sido suspendidos, condicionados, limitados o cancelados por la UAEAC.

(b) En todo caso, para la renovación, el interesado deberá radicar ante de la UAEAC, la solicitud de prórroga y la Oficina de Transporte Aéreo verificará:

(1) La carencia de informes por tráfico de estupefacientes y actividades conexas, de que trata el artículo 78 del Decreto-ley 019 de 2012, reglamentado por el Decreto 048 del 14 de enero de 2014, en la forma prevista en el literal (g) del numeral 3.6.3.2.6.

(2) El Certificado de Existencia y Representación Legal de la empresa que está solicitando renovación del Permiso de operación y/o funcionamiento. En aquellos casos en que la empresa no se encuentre en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), debe aportar, con su solicitud, el documento actualizado que acredite su existencia y representación legal.

(3) El cumplimiento de todos los requisitos y obligaciones establecidas en el permiso de operación y/o funcionamiento y en caso de encontrar algún incumplimiento, se abstendrá de iniciar dicho trámite comunicándolo por escrito al interesado, y

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

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

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

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

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

a. Que se trate de tramitación ya iniciada ante la Aerocivil en donde solo falte el cumplimiento de requisitos exclusivamente administrativos.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- b. Que con el otorgamiento del permiso, licencia o autorización provisional no se comprometa en forma alguna la seguridad aérea.
- c. Que la UAEAC tenga fundadas razones para considerar que la tramitación administrativa pendiente se cumplirá en breve tiempo.

**PARAGRAFO:** El plazo estipulado en este numeral podrá prorrogarse cuando se trate de empresas autorizadas de conformidad con los acuerdos o instrumentos internacionales en que Colombia sea parte. Así mismo, y previa solicitud por parte del interesado, para las empresas de servicios aéreos comerciales y actividades conexas, se podrá prorrogar el permiso de operación o de funcionamiento hasta por un (1) mes, a partir del día siguiente al vencimiento del permiso respectivo.

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.2.8.5. [Reservado]

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

### 3.6.3.2.8.6. Reservado.

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

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

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

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

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

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

- Número de sillas de las aeronaves con las cuales iniciará la operación;
- Porcentaje de ocupación estimado presentado en el estudio de factibilidad;
- Número de vuelos promedio por aeronave, de acuerdo con la información del proyecto;

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- Tarifa promedio calculada con la media de la tarifa mínima y máxima vigente a la fecha de cálculo para las rutas del proyecto.

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.2.9. Requisitos adicionales

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

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

### 3.6.3.2.10. Condiciones subsiguientes al otorgamiento.

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

### **3.6.3.2.12. Cancelación de los permisos de operación.**

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### **3.6.3.3. Clases de servicios**

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

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 3.6.3.3.1. Transporte público interno.

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.3.1.2. Empresas troncales

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

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.3.1.4. Transporte aéreo comercial secundario

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

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

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## 3.6.3.3.1.5. Transporte Aéreo Comercial Regional

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

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

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

Las Empresas que a la fecha de expedición de la presente resolución cuenten con permiso de operación vigente en la modalidad de transporte aéreo comercial secundario o de aerotaxi, podrán acogerse a esta modalidad, para lo cual deberán enviar solicitud escrita a la Oficina de Transporte Aéreo, acreditando el cumplimiento del capital, número mínimo de aeronaves, e indicando las rutas que pretende servir. Dicha solicitud se acompañará de la información técnica y operacional correspondiente a las rutas pretendidas por la Empresa.

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## 3.6.3.3.1.6. Transporte aéreo no regular - aerotaxi

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

- a. Prestar el servicio con aeronaves apropiadas para tal operación, cuyo Peso Bruto Máximo de Operación (PBMO) no exceda los 21.000 kg ni su capacidad máxima en configuración de fábrica sobrepase las cincuenta (50) sillas para pasajeros, excluyendo sillas de tripulación;
- b. Cuando el servicio se preste con aeronaves de ala rotatoria, el Peso Bruto Máximo de operación (PBMO) no podrá exceder los 13.500 kilos;
- c. Poseer como mínimo dos (2) aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente ya sean propias o arrendadas; y

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

d. Poseer un capital pagado mínimo de mil quinientos (1.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación. Si la empresa explotase una o más aeronaves con peso bruto máximo de operación superior a los 12.500 Kg (sin exceder los 21.000 Kg) el capital mínimo será de tres mil quinientos (3.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

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

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

a. No se podrá ofrecer o publicitar, por ningún medio, en forma directa ni indirecta, servicios de transporte público no regular de pasajeros, sobre rutas, horarios, o itinerarios definidos;

b. No podrán efectuarse, en una misma ruta (desde un mismo origen, hacia un mismo destino) y a la misma hora -más o menos 20 minutos- más de tres (3) vuelos, en un lapso igual o inferior a una semana, ni más de cinco (5) vuelos en un lapso igual o inferior a un mes; u operar tales vuelos, dentro de los límites señalados, durante más de dos (2) meses consecutivos, a menos que medie un contrato directo entre el operador no regular y un cliente único que así lo contemple.

c. Para poder efectuar una serie de vuelos entre un mismo origen y destino, en cantidades superiores a las señaladas según el literal (b) anterior, la empresa interesada deberá tener un contrato con un cliente que así lo estipule; dicho contrato, mientras esté vigente, permanecerá en las oficinas de la empresa a disposición de la Oficina de Transporte Aéreo, quién, en cualquier momento podrá solicitar su exhibición, o copia del mismo.

d. No podrán efectuarse reservas individuales a solicitud directa del o los pasajeros.

e. No podrá prestarse el servicio en modo alguno, bajo contratos individuales de transporte aéreo con los diferentes pasajeros, ni venderles o expedirles individualmente tiquetes físicos o electrónicos, debiendo hacerse en cada caso o para cada vuelo, directamente con un cliente único para el transporte del personal por él designado y sin intervención de ningún tipo de agente o intermediario. No obstante, con fines de seguridad y control, deberán elaborarse listados de pasajeros para un determinado vuelo, por parte del cliente y expedírseles tarjetas de embarque, por parte del transportador.

f. Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros que operen con aeronaves cuyo peso supere los 12.500 Kg (sin exceder de 21.000 Kg) o su capacidad exceda de 19 sillas de pasajeros deberán cumplir, respecto de tales aeronaves y en relación con su aeronavegabilidad, mantenimiento, operación y tripulación, con los mismos estándares aplicables a las empresas y aeronaves de servicios aéreos comerciales de transporte público regular secundario.

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.3.1.8. Transporte aéreo de carga

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

1. Salvo lo previsto en los puntos 2 y 3 siguientes, solo se podrá efectuar el transporte hasta de dos (2) pasajeros diferentes a la tripulación en aeronaves de transporte Aéreo Comercial de Carga con peso bruto máximo de operación interior a 25.000 kilogramos cuatro (4) pasajeros diferentes a la tripulación en aeronaves de Transporte Aéreo Comercial de Carga cuyo peso máximo de operación sea superior a 25.000 kilogramos.
2. Las empresas de Transporte Aéreo especial de carga a que se refiere el inciso segundo del numeral 3.6.3.3.1.8. anterior, podrán transportar hasta quince (15) pasajeros en sus aeronaves. En estos casos, cuando la empresa cubra rutas autorizadas y servicios por empresas regulares de pasajeros, solo podrán efectuar el transporte de pasajeros como vuelos no regulares en la modalidad de «charter», sin expedición de tiquetes, no podrán publicitar estos servicios.
3. En aeronaves DC-3 de categoría de transporte, dotadas de sillas del tipo «hamaca», podrán transportarse hasta 20 pasajes en servicios mixtos (carga y pasajeros) o exclusivos de pasajeros, cuando operen en las siguientes regiones:
  - a) Desde, hacia y entre los aeródromos autorizados para estos tipos de aviones, situados al Oriente de la Cordillera Oriental. La operación en estas regiones podrá tener como origen o destino los aeropuertos de Cúcuta, Villavicencio y Neiva.
  - b) Desde, hacia y entre los aeródromos, autorizados para operación de estos tipos de aviones, situados al Occidente de la Cordillera Occidental. La operación en estas regiones podrá tener como origen o destino los aeropuertos de Medellín (José María Córdova), Cali y Turbo.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

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

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

**3.6.3.3.1.8.3.** Sin perjuicio de lo previsto en los numerales precedentes, la autoridad aeronáutica podrá autorizar a las empresas clasificadas como de transporte aéreo de carga o especial de carga, para prestar *servicios combinados y simultáneos de pasajeros y carga*, en aeronaves configuradas para esta modalidad (*combi*) en las rutas o regiones allí contempladas o uniendo dichas regiones con ciudades principales, para lo cual se observarán las siguientes condiciones:

- a) Deberá tratarse de rutas en las cuales no operen servicios regulares previamente establecidos con autorización de la UAEAC.
- b) Cuando la empresa respectiva tenga permiso de operación en la modalidad de carga o especial de carga, la autorización no estará sometida al procedimiento de audiencia pública ante el Grupo evaluador de Proyectos Aerocomerciales.
- c) Las aeronaves empleadas para éste servicio tendrán un peso bruto máximo de operación limitado a 30.000 Kg o menos y capacidad de pasajeros no superior a 24. Dichas aeronaves y su configuración estarán certificadas como aptas para la operación simultánea con pasajeros y carga —*combi*— de acuerdo a su certificado tipo (TC) o certificado tipo suplementario (STC) y serán tripuladas y operadas de acuerdo con el mismo.
- d) Deberán observarse los requerimientos propios de la operación hacia y desde los correspondientes aeropuertos.
- e) Para el transporte de pasajeros, las aeronaves estarán equipadas con sillas apropiadas y certificadas, dotadas de sus respectivos cinturones de seguridad, ubicadas en cabina separada de la de carga y contarán con salidas de emergencia, suministro de oxígeno, anuncios de seguridad y demás facilidades propias del transporte de pasajeros exigibles en estos

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Reglamentos para su categoría. Si la configuración fuese superior a 19 sillal, la aeronave llevará auxiliar de servicios a bordo y estará equipada con baño.

f) Con respecto al transporte de carga, el correspondiente compartimiento estará aislado del de pasajeros y dispondrá de los elementos necesarios para la adecuada sujeción de la misma. No podrán transportarse mercancías peligrosas en dicho compartimiento, ni en los de equipaje, mientras se transporten pasajeros.

g) Los aspectos relativos a la aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de estas aeronaves se regirán por los Capítulos VI y XV de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

h) Respecto del servicio a pasajeros, deberá informarse a la Oficina de Transporte Aéreo acerca de las rutas y horarios a servir y sobre las tarifas correspondientes. Dicho servicio, queda sometida a lo previsto en el Capítulo X (Numerales 3.10 y siguientes.) de la ésta Parte, respecto de los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo.

i) Para la prestación de estos servicios, la empresa respectiva deberá ser explotadora de al menos una aeronave configurada y certificada al efecto, la cual será adicional al número mínimo de aeronaves requerido para sus servicios autorizados de carga.

j) La empresa explotadora deberá contar con los correspondientes seguros para el transporte de pasajeros.

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

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

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

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

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

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

PARAGRAFO. Las empresas que sean autorizadas para desarrollar el transporte aéreo especial de carga a que se refiere el inciso segundo del numeral 3.6.3.3.1.8 deberán cumplir con los siguientes requisitos especiales:

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

- a) Se presenten circunstancias de fuerza mayor debidamente comprobadas que de manera súbita e imprevista disminuyan la flota de aeronaves de la empresa, o impidan que complete el número mínimo establecido.
- b) Razones técnicas impidan mantener la vigencia del certificado de aeronavegabilidad de una aeronave, tales como el cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad, Boletines de Servicio, u otras circunstancias asociadas al control técnico y operacional de la aeronave.

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

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

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

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

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

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

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

**Parágrafo:** Cuando se trate de empresas con permiso de operación en una modalidad diferente a la de servicios de transporte aéreo regular, para hacer efectiva la suspensión automática del permiso de

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

operación por las causales previstas en los ordinales 7 y 8 del numeral 3.6.3.2.2.1, la Autoridad Aeronáutica verificará que además de las situaciones previstas en las citadas causales, se afecte la capacidad técnica, administrativa y financiera de la empresa, de manera tal que mantener su actividad de vuelo represente riesgo para la seguridad aérea, o genere incumplimiento en el servicio que presta a los usuarios o conduzca a la situación financiera prevista en las causales 11 y 12 del citado numeral. En caso que no se produzca tal afectación, la empresa podrá mantener su actividad de vuelo con las aeronaves restantes, hasta por un plazo máximo de un año, dentro del cual deberá completar nuevamente el número mínimo de aeronaves requerido. Durante este plazo, la empresa podrá presentar solicitudes de adición de equipo o tramitar modificaciones a su permiso.

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.3.2. Transporte público internacional.

#### 3.6.3.3.2.1. Explotadores nacionales

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

- a) Razón social de la empresa.
- b) Identificación adecuada de la ruta o rutas para las cuales se pide el permiso, especificando la clase de servicio. La identificación de cada ruta ha de incluir el nombre de cada terminal y puntos intermedios que se solicitan y que deban hacerse constar en el permiso que se conceda.
- c) Capacidad técnica, económica y administrativa de la empresa solicitante para establecer o ampliar el servicio que propone.
- d) Fecha desde la cual la empresa estaría en capacidad de explotar el servicio.
- e) Libertades de aire a que aspira en cada punto a ser servido.
- f) Equipo especificando si las aeronaves son propias, arrendadas o fletadas (Res. 01 50 de Enero 14/82).
- g) Frecuencias y horarios.
- h) Análisis de la ventaja competitiva del servicio propuesto en relación con las otras empresas que sirven la misma ruta.
- i) Análisis del potencial de pasajeros y carga.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- j) Necesidad pública del nuevo servicio y conveniencia para la compañía.
- k) Capacidad del equipo para atender el mercado, indicando capacidad neta y sillas ofrecidas.
- l) Informe detallado sobre la capacidad financiera y administrativa para atender el servicio propuesto.
- m) Estimación detallada del posible ingreso operacional en esa ruta o rutas por concepto de transporte de pasajeros o carga.
- n) Estimación detallada de los costos totales incluyendo pasajeros kilómetro, hora vuelo y mínimo de utilización económicamente aconsejables para dicha ruta o rutas.
- ñ) Descripciones de las instalaciones y servicio que establecerá la empresa en los aeropuertos a ser servidos.
- o) Cualquier información adicional que demuestre la justificación de la solicitud y las demás que la Aerocivil considere necesarias en cada caso.

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.3.2.2. Explotador extranjero

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

- a) Cuando exista tratado o convenio con el Estado Bandera la designación, permiso de funcionamiento y demás aspectos administrativos se sujetarán en primer lugar, a las disposiciones expresadas en el tratado o convenio vigente y luego a las normas legales y reglamentarias colombianas sobre la materia.
- b) Cuando no existe tratado o convenio con el país de Bandera, el permiso de funcionamiento se concederá o no teniendo en cuenta las conveniencias nacionales, la seguridad pública, los intereses económicos del transporte aéreo, los tratados o Páctos Internacionales suscritos por Colombia y con sujeción al principio de reciprocidad real y efectiva.
- c) La solicitud de permiso de operación para establecer un servicio internacional de transporte público, exista o no tratado o convenio con el país bandera, debe elevarse a la Aerocivil, por intermedio del representante en papel común en idioma castellano y adjuntando los siguientes datos y documentos (Ley 39 de 1981).
  1. Razón social y domicilio.
  2. Escrituras de constitución de la empresa con sus reformas.
  3. El nombre, el apellido y domicilio de representante legal de la compañía.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

4. Designación o permiso otorgado por un país de bandera para operar la ruta o rutas solicitadas.
5. Descripción detallada de las rutas, escalas y libertades a que aspira en cada una de estas.
6. Equipo apropiado especificando si las aeronaves son propias, arrendadas o fletadas. (Res.0150 de Enero 14/82).
7. Los seguros de responsabilidad civil a los pasajeros, daños a terceros, personas y cosas en la superficie y daños provenientes del abordaje, por un monto no menor al fijado en las convenciones internacionales.
8. Certificado oficial. de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa está en poder de nacionales del país bandera.
9. Vinculación con empresas colombianas.
10. Clase y tipo de servicio
11. Frecuencias y honorarios
12. Fecha en la cual estaría en capacidad de iniciar la explotación de la ruta o rutas solicitadas.
13. Descripción completa de la red de rutas internacionales que opera la empresa por sí misma o por sistemas de «pook» u otros acuerdos comerciales intercompañías.
14. Análisis del potencial de pasajeros y carga en la ruta o rutas solicitadas.
15. Descripción de la capacidad neta, indicando el número de sillas ofrecidas.
16. Tarifas.
17. Cumplimiento de los demás requisitos jurídicos, administrativos técnicos y operacionales contemplados en la legislación colombiana.

d) Los documentos expedidos en el exterior y que se pretendan hacer valer en Colombia deben presentarse en idioma castellano y debidamente autenticados por autoridades colombianas competentes.

e) Cuando se ha aprobado una solicitud para establecer servicios a una empresa extranjera, antes de iniciar operaciones debe cumplir con los siguientes requisitos:

- 1 Incorporación de la empresa al país, conforme a la legislación vigente.
2. Comprobar los seguros para amparar responsabilidad civil a los pasajeros, por daños a terceros, (personas y cosas en la superficie) y daños provenientes del abordaje, por un monto no menor al fijado en las convenciones internacionales.
3. Relacionar las frecuencias, itinerarios y tarifas discriminados por trayectos. En ningún caso, las tarifas podrán ser diferentes a las aprobadas por el gobierno de Colombia.

(Conc. numeral 3.6.3.4.3.15.1 )

4. Caución a favor de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil que ampare el cumplimiento de todas la obligaciones derivadas de los respectivos permisos de operación,

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

incluyendo las obligaciones contraídas con la Entidad, excepto las derivadas de los contratos de arrendamiento de áreas en los aeropuertos.

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

- f) Las solicitudes de explotadores extranjeros se tramitarán mediante el procedimiento de audiencia pública, provisto en el numeral 3.6.3.2.6 Literal b).
- g) La empresa de aviación extranjera a la cual se le otorgue permiso de operación queda obligada a:
  - 1. Establecer una oficina en el territorio colombiano y acreditar a un representante o apoderado domiciliado en el territorio nacional.
  - 2. Cumplir todas las leyes y reglamentos aeronáuticos colombianos.
  - 3. Suministrar a la Aerocivil los datos estadísticos y otros que se le soliciten.
- h) La Aerocivil podrá en cualquier tiempo revocar el permiso para mantener en el país una aeronave extranjera y en este caso se concederá un plazo de 24 horas para sacarla del territorio nacional.  
Este plazo se contará desde el momento en que se notifique al propietario la cancelación del permiso de permanencia, o en subsidio a Agente Diplomático o Consular del país de nacionalidad de la aeronave.
- i) La Aerocivil podrá ordenar que se retenga cualquier aeronave de matrícula extranjera cuando no se haya cancelado el total de los derechos de aterrizaje u otros servicios en aeródromos de propiedad nacional.
- j) Todos los permisos para empresas y aeronaves extranjeras a que se refiere este Reglamento no eximen a las entidades o personas a quienes se les otorga, del cumplimiento de las normas legales o reglamentarias sobre aduanas y policía Sanitaria, etc., vigentes en el territorio nacional y demás disposiciones legales y reglamentarias vigentes.

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

- a. Acreditar la calidad de explotador sobre la aeronave;
- b. Marcas de nacionalidad y matrícula, marca, modelo, serie, peso máximo de despegue expresado en kilogramos, capacidad de carga y/o pasajeros (Número de sillas), número de tripulantes de la aeronave;
- c. Certificación de cumplimiento de etapa de ruido emitida por una autoridad aeronáutica o establecimiento de cumplimiento de los niveles de ruido o etapa en el Manual de vuelo aprobado de la aeronave;

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- d. Certificado de aeronavegabilidad.
- e. Seguros de responsabilidad civil (contractual y extracontractual) vigentes de la aeronave; y
- f. Concepto técnico favorable emitido por la Secretaria de Seguridad Aérea de la UAEAC.

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.3.3. Trabajos aéreos especiales

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

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

#### a. Aeronaves:

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

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

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

#### d. Capital:

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

**3.6.3.3.3.3.** Las aeronaves y dispositivos para el remolque de los avisos o para el lanzamiento de la propaganda, deben ser inspeccionados por la Aerocivil, a fin de comprobar sus condiciones generales de buen funcionamiento y para adicionar el correspondiente certificado de aeronavegabilidad con la nueva actividad de la aeronave.

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

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

g) Se prohíben las maniobras acrobáticas y los vuelos rasantes.

h) No deben arrojarse objetos que pongan en peligro a las personas o propiedades.

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

#### 3.6.3.4.1. Principio general

Las rutas aéreas nacionales y el derecho de explotación de las internacionales a las que el país tiene acceso, son bienes públicos que pertenecen a la nación y en consecuencia están fuera del comercio. Los explotadores de rutas aéreas no podrán por tanto vender, ceder o de cualquier otra forma traspasar o transferir los permisos otorgados por la Aerocivil.

#### 3.6.3.4.2. Solicitud de nuevas rutas.

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

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

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

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

- (a) Que la autorización se encuentre vigente, es decir, dentro del (los) plazo(s) establecido(s) por la UAEAC, conforme a lo previsto en el numeral 3.6.3.4.3.8.
- (b) Para el caso de empresas nacionales, contar con el concepto técnico operacional favorable emitido por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC o la revisión de las Especificaciones de Operación. En el caso de empresas extranjeras, se deberá contar con la Carta de Aceptación de las Especificaciones de Operación para operadores

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

extranjeros o su revisión, en donde se incluya la ruta o aeropuerto autorizado, según corresponda.

- (c) Para aeropuertos coordinados (Nivel 3) y/o facilitados (Nivel 2 y 1), la aerolínea deberá contar con un Slot aprobado y/o una franja horaria registrada, según corresponda, enviando la mensajería SSIM de que trata el Apéndice A del presente Reglamento.
- (d) Formalizar ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, mediante oficio radicado en la ventanilla única o por los medios electrónicos establecidos, el cumplimiento de los requisitos para la iniciación de la ruta y su inclusión en el itinerario vigente. En caso de que la nueva ruta no hubiese sido incluida en el registro de la programación de los itinerarios de la respectiva temporada, la solicitud deberá venir acompañada del recibo de pago por derechos de trámite.
- (e) Informar al Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo las tarifas que ofrezcan al público con sus respectivas condiciones, al día siguiente de ser publicadas, de acuerdo con los parámetros del sistema de información de la UAEAC. En el caso de tarifas promocionales, deberá informarse un día antes de su publicación en los sistemas de reserva.

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.4.3. Clasificación de las rutas

Las rutas aéreas comerciales y nacionales se clasifican así:

- a. Troncales
- b. Secundarias

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

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

BOGOTA CALI BOGOTA

BOGOTA MEDELLIN BOGOTA

BOGOTA BARRANQUILLA BOGOTA

BOGOTA BUCARAMANGA BOGOTA

BOGOTA PEREIRA BOGOTA

BOGOTA CARTAGENA BOGOTA

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

BOGOTA	CUCUTA	BOGOTA
BOGOTA	SANTA MARTA	BOGOTA
BOGOTA	MONTERIA	BOGOTA
CALI	MEDELLIN	CALI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Igualmente, la UAEAC podrá autorizar temporalmente a empresas de transporte aéreo operar en rutas regularmente servidas, cuando se produzcan restricciones que afecten la prestación normal del servicio

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

de transporte aéreo. Corresponde a la Oficina de Transporte Aéreo el otorgamiento de la prórroga o autorización establecida en este numeral.

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

### 3.6.3.4.3.8.1. [Reservado]

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

### 3.6.3.4.3.8.2.

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.4.3.9.1. Régimen Especial de los Servicios Pioneros

Se dará aplicación al Régimen Especial de Servicios Pioneros, a las empresas de transporte aéreo regular de pasajeros, que siendo titular de un permiso de operación vigente, les haya sido aprobada una ruta nacional no servida y de inicio a la prestación efectiva del servicio. Esta protección se mantendrá durante el primer año de operación efectiva e ininterrumpida, con el fin de propiciar la consolidación y estabilidad de los Servicios Pioneros.

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

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

a) Cuando una aerolínea este prestando un servicio regular en una ruta en la cual es el único operador, deberá avisar con una anticipación mínima de dos (2) meses a la Autoridad Aeronáutica, Oficina de Transporte Aéreo, su determinación de suspender o cancelar el servicio, indicando lo siguiente:

- b)
- Motivación clara y detallada de las razones en que se basa para suspender o cancelar el servicio.
  - Soportes estadísticos y/o económicos de la motivación.
  - Carta compromiso manifestando que cumplirá con las obligaciones derivadas de los contratos de transporte.

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

b) Cuando una aerolínea este prestando un servicio regular en una ruta en la cual concurren otros operadores, deberá avisar con una anticipación mínima de quince (15) días a la Autoridad Aeronáutica, Oficina de Transporte Aéreo su determinación de suspender o cancelar el servicio, indicando lo siguiente:

- Motivación clara y detallada de las razones en que se basa para suspender o cancelar el servicio. - -
- Soportes estadísticos y/o económicos de la motivación
- Carta compromiso manifestando que cumplirá con las obligaciones derivadas de los contratos de transporte

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.4.3.11. Frecuencias

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## **3.6.3.4.3.12.**

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

## **3.6.3.4.3.12.1.**

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

## **3.6.3.4.3.12.2.**

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

## **3.6.3.4.3.12.3.**

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

## **3.6.3.4.3.12.4.**

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

## **3.6.3.4.3.12.5.**

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

## **3.6.3.4.3.12.6.**

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

## **3.6.3.4.3.12.8.**

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## **3.6.3.4.3.14.**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

## **3.6.3.4.3.15.1.**

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

## **3.6.3.4.3.15.2.**

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

## **3.6.3.4.3.15.3.**

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

## **3.6.3.4.3.15.4.**

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3.6.3.4.3.18.**

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

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**3.6.3.4.3.24.1.** Vencido el plazo de que trata el numeral 3.6.3.4.3.23. anterior y/o su prórroga, sin que el interesado en la constitución de una empresa de servicios aéreos comerciales nacionales haya demostrado su capacidad administrativa y financiera, y agotado al menos la Fase IV del proceso de certificación ante la Secretaría de Seguridad Aérea de la UAEAC, deberá pagar a favor de la Unidad

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Administrativa Especial de Aeronáutica Civil una suma de dinero equivalente al 1% del capital exigible según la modalidad por cada ruta que le fue autorizada, para el caso de los proyectos sobre servicios de transporte aéreo regular de pasajeros. Para las demás modalidades y privilegios, deberá pagar una suma total equivalente al 10% del capital exigible según la modalidad.

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

#### **3.6.3.5.1.1.**

#### **3.6.3.5.2.**

#### **3.6.3.5.3.**

#### **3.6.3.5.4.**

**NOTA:** Los numerales inmediatamente anteriores que aparecen sombreados, fueron reemplazados y reenumerados, de acuerdo con lo establecido en el APENDICE 25 del RAC 91

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

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

- (a) Nombre de la empresa y del representante legal y/o responsable en Colombia, dirección postal, dirección electrónica, fax y teléfono.
- (b) Autorización y/o permiso otorgado por el país de bandera para realizar los referidos vuelos, si se trata de empresa extranjera.
- (c) Objeto o propósito del vuelo o vuelos, con indicación clara del mismo.
- (d) Nombre del operador y designador OACI.
- (e) Ruta o rutas, con indicación de origen y destino con sus siglas OACI, derechos de tráfico a ejercer, cantidad de vuelos, fechas de realización y horas de operación (en hora local colombiana).
- (f) Equipo de vuelo con indicación de su propietario y/o explotador, modelo, marcas de nacionalidad y matrícula, peso bruto máximo de operación (PBMO) en Kg y capacidad en sillas y/o toneladas, según se trate de transporte de pasajeros o carga. En el caso de empresas colombianas, esta información podrá consultarse en los registros o bases de datos que al efecto disponga la UAEAC.
- (g) Certificación de Análisis de Rendimiento de Aeronave(s) conforme al anexo del Formato de Solicitud de Vuelos No Regulares (Chárter), suscrito por el representante legal de la empresa o Director de operaciones en la que indique la(s) empresa(s) que ejecutará(n) el mantenimiento, despacho y atención de la aeronave durante la operación en Colombia, Empresa de Servicios de Escala o Handling que prestará los servicios en tierra, si se trata de empresa extranjera, a menos que opere la ruta.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (h) Recibo de pago por derechos de trámite, en la cuantía prevista en la Resolución 4895 de diciembre 24 de 1997 o la que la remplace o modifique.
- (i) Cuando se trate de empresas extranjeras, estas deberán aportar, además:
  - (1) Copia de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad de la(s) aeronave(s) con las cuales pretende efectuar la operación, a menos que éstas se encuentren debidamente inscritas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, con ocasión a su operación regular desde y hacia Colombia.
  - (2) Copia de los seguros de responsabilidad civil a pasajeros, daños a terceros y abordaje vigentes, que ampare a la(s) aeronave(s) con la(s) cual(es) se efectuará(n) el(los) vuelo(s), a menos que éstas se encuentren debidamente inscritas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, con ocasión de su operación regular desde y hacia Colombia.
  - (3) Copia de las especificaciones de operación en la cual se incluya la o las aeronaves del operador en calidad de explotador, cuando se trate de empresas extranjeras, a menos que éstas se encuentren debidamente inscritas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, con ocasión de su operación regular desde y hacia Colombia.

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

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

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

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

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

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

**3.6.3.5.11.**

**3.6.3.5.11.1.**

**3.6.3.5.11.1.1.**

**3.6.3.5.11.1.2.**

**3.6.3.5.11.1.3.**

**3.6.3.5.11.1.4.**

**3.6.3.5.11.2.**

**3.6.3.5.11.3.**

**3.6.3.5.11.4.**

**3.6.3.5.12.**

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**3.6.3.5.12.1.**

**3.6.3.5.12.2.**

**3.6.3.5.12.3.**

**3.6.3.5.12.4.**

**3.6.3.5.12.5.**

**NOTA:** Los numerales inmediatamente anteriores que aparecen sombreados, fueron reemplazados y reenumerados, de acuerdo con lo establecido en el **APENDICE 25 del RAC 91**

### **3.6.3.6. Reglas relativas a la competencia.**

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### **3.6.3.7. Otras actividades que requieren permiso.**

#### **3.6.3.7.1. Arrendamiento de aeronaves.**

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

#### **3.6.3.7.2. Cambio de actividad**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

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

## **3.6.3.7.3.1. Acuerdos de Código Compartido.**

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### **3.6.3.7.3.1.1. Requisitos**

- a) Presentar solicitud ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo, suscrita por el representante legal o apoderado de la empresa, acreditando tal representación sustentando la petición y demostrando mediante el respectivo permiso o certificado correspondiente, expedido por la autoridad competente, que la aerolínea operadora cuenta con los derechos de tráfico o autorizaciones necesarias para efectuar las operaciones acordadas y que la aerolínea comercializadora cuenta con las autorizaciones necesarias para ofrecer y vender dichos servicios.
- b) Anexar copia del acuerdo comercial de código compartido entre aerolíneas, suscrito por los representantes o apoderados de las empresas, acreditando tal representación.
- c) En caso de que el acuerdo de código compartido haya sido suscrito en un idioma distinto al castellano, dicho acuerdo debe presentarse con la correspondiente traducción oficial al castellano

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- d) Cuando las aerolíneas participantes operen en la misma ruta total o parcialmente (en uno o más segmentos o tramos de la ruta), deberán poseer el certificado de operador para la explotación de servicios aéreos comerciales y los permisos o autorizaciones aeronáuticas correspondientes.
- e) Cuando alguna de las aerolíneas participantes no opere servicios aéreos en las rutas objeto del Acuerdo Comercial, solo la que los opere efectivamente deberá contar con el respectivo certificado de operador para explotación de servicios aéreos comerciales y/o permisos correspondientes emitidos por la autoridad competente.
- f) Además de las cláusulas propias de la figura de código compartido, éste debe contener:
  - i. Una cláusula que establezca con claridad la responsabilidad solidaria de los transportistas, por los daños o perjuicios que se ocasionaren a los pasajeros, a la carga o a terceros durante la ejecución del acuerdo.
  - ii. Una cláusula que indique con claridad que las operaciones que se realicen bajo el código compartido, se entenderán realizadas bajo el concepto legal de transporte sucesivo cuando la ruta incorpore varios trayectos que se realizan por distintos transportadores aéreos, unos a continuación de otros con el objeto de cubrir un determinado itinerario.
  - iii. Especificar las denominaciones del código designador de cada aerolínea parte en el acuerdo de código compartido.
  - iv. Especificar las rutas en las cuales se aplicará el acuerdo de código compartido; distinguiendo con claridad en cuales se actúa como operador y en cuales como comercializador.
  - v. El plazo de vigencia de las autorizaciones para la comercialización mediante acuerdo de código compartido será el que las partes acuerden en los contratos, no obstante lo anterior, la Autoridad Aeronáutica se reserva el derecho de vigilar la ejecución del citado acuerdo, así como de efectuar en cualquier momento evaluaciones para verificar que en virtud de este contrato no se trasladen derechos aerocomerciales o se ejerzan actividades anticompetitivas.

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

### 3.6.3.7.3.1.2. Aprobación

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

### 3.6.3.7.3.1.3. Obligaciones de las partes

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

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

### 3.6.3.7.3.2. Acuerdos de Fletamento

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

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

### 3.6.3.7.3.2.1. Requisitos

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- a) Presentar solicitud ante la Unidad de Correspondencia de la UAEAC o vía web dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo, suscrita por el representante legal o apoderado de la empresa, debidamente acreditada, sustentando la necesidad y conveniencia para la operación en fletamento y por lo menos con 15 días antes de la fecha programada para el vuelo o vuelos. Este plazo se podrá reducir en caso de situaciones imprevistas.
- b) La solicitud debe venir acompañada del Contrato de Fletamento suscrito entre fletante y fletador, debidamente apostillado, legalizado y traducido al idioma castellano
- c) En caso de prórroga o modificación del contrato, anexar el respectivo Otrosí debidamente apostillado, legalizado y traducido al idioma castellano.
- d) Cuando se trate de una aerolínea extranjera, deberá anexar además:
  - i. Autorización y/o permiso otorgado por el país bandera para realizar los vuelos.
  - ii. Cuando las aeronaves no se encuentran inscritas en Colombia, copia de las Especificaciones de Operación del fletador (transportador contractual) en la cual se incluyan la(s) operaciones en fletamento, copia de los certificados de aeronavegabilidad, y de registro de la(s) aeronave(s) con la(s) cual(es) pretende efectuar la operación.
  - iii. Certificación de análisis de rendimiento de la(s) aeronave(s), en la cual conste el cumplimiento de los requisitos exigidos por Colombia en cuanto a equipamiento (ACAS II TAWS y demás requeridos por estos Reglamentos), nivel de ruido (Etapa III), e indicar quien va a realizar el mantenimiento, despacho y atención de la aeronave durante la operación en Colombia, firmada por el representante legal y/o director o persona encargada del área de Operaciones de la aerolínea fletante (empresa operadora)
  - iv. Copia de los seguros para amparar la responsabilidad civil por daños a los pasajeros, por daños a terceros (personas y cosas en la superficie), y daños provenientes de abordaje, por un monto no menor al fijado en las convenciones internacionales.

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

### 3.6.3.7.3.2.2. Aprobación

- (a) Una vez evaluada la solicitud y habiéndose determinado que la misma cumple los requisitos exigidos, la Autoridad Aeronáutica a través de la Oficina de Transporte Aéreo en un plazo de diez (10) días calendario resolverá si procede o no otorgar la autorización respectiva, de conformidad con la Ley, la política aerocomercial vigente, la conveniencia de la operación propuesta, y adicionalmente los instrumentos bilaterales aplicables en caso de operación internacional. En todo caso la citada dependencia podrá hacer requerimientos, solicitar las aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que considere necesarias, en cuyo caso se interrumpirá el término previsto para resolver la petición. La petición se resolverá en el plazo señalado sin perjuicio de lo establecido en los convenios internacionales suscritos por Colombia, cuando apliquen.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (b) Para efectos de asignaciones de horarios dentro de las veinticuatro (24) horas previas a la operación de un vuelo (en los casos autorizados en este Apéndice), las solicitudes serán atendidas la Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad – FCMU. En el caso de que la solicitud de asignación de horarios para el aeropuerto Eldorado se realice con un margen superior a las veinticuatro (24) horas previstas para la operación de un vuelo, la misma se deberá requerir al Coordinador de Slots, mediante su envío por mensajería SSIM.
- (c) Para ejecutar la operación en fletamento aprobada y en caso que el fletador (transportador contractual) sea una empresa colombiana, ésta deberá tener incluida las operaciones solicitadas en sus Especificaciones de Operación.
- (d) Para ejecutar la operación en fletamento aprobada y en caso de que el fletante (transportador de hecho) sea una empresa colombiana, ésta deberá obtener concepto técnico de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, si la(s) ruta(s) no está(n) en las Especificaciones de Operación de la empresa.
- (e) La responsabilidad del fletador (transportador contractual) y del fletante (transportador de hecho), respecto de la operación de los vuelos en fletamento autorizados, es solidaria, incluso de la obligación del pago de los cargos por servicios aeroportuarios y aeronáuticos, en virtud de lo dispuesto en el artículo 41 del Convenio de Montreal de 1999 y artículo 991 del Código de Comercio.

**Nota:** Sección modificada conforme al Artículo PRIMERO de la Resolución No. 02473 del 28 de Octubre de 2021. Publicada en el Diario Oficial No. 51.841 del 28 de Octubre de 2021.

### 3.6.3.7.3.2.3. Obligaciones de las partes

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

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

### 3.6.3.7.4. [Reservado]

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

### 3.6.3.7.4.1. [Reservado]

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

(a) En casos especiales, la UAEAC podrá otorgar autorizaciones temporales hasta por el máximo de un (1) año, para que aeronaves de matrícula extranjera operen en Colombia en la modalidad de trabajos aéreos especiales, siempre y cuando la empresa extranjera explotadora de la aeronave cumpla, entre otros, con los siguientes requisitos:

- (1) Aportar prueba documental donde conste que se ha contratado la ejecución de dichos trabajos dentro del territorio colombiano. Así mismo, en la solicitud el interesado debe indicar la base de operación principal de la aeronave y la (s) zona (s) de operación.
- (2) Aportar el respectivo Certificado de Operación junto con sus Especificaciones de operación que incluyan la(s) aeronave(s) que se operará(n) en Colombia o permiso de operación otorgado pro la autoridad a Aeronautica respectiva.
- (3) Aportar el(los) Certificado(s) de Matrícula vigente(s), junto con sus respectivo(s) Certificado(s) de aeronavegabilidad vigente.
- (4) Indicar claramente el nombre del propietario de la aeronave y de su explotador, adjuntando los contratos respectivos.
- (5) Aportar la respectiva caución de responsabilidad civil extracontractual donde se ampare la operación de la aeronave en Colombia, conforme con lo previsto en la norma colombiana.

**Nota:** La responsabilidad civil extracontractual está prevista en los artículos 1835 y 1900 del Código de Comercio y el valor del gramo oro lo tasa oficialmente el Banco de la Republica.

- (6) Aportar los documentos que soporten la vigencia, idoneidad y habilitación del personal que operará y efectuará el mantenimiento de la aeronave.
- (7) Cumplir con los requisitos de ingreso de bienes al país ante la autoridad aduanera colombiana.
- (8) Pagar los respectivos derechos del trámite, cuando sea aplicable.

(b) Para operar estas aeronaves en el país, el explotador de la aeronave extranjera se ceñirá en todo, a las disposiciones legales vigentes que reglamentan las actividades aéreas civiles, especialmente a las que hacen relación a la seguridad aérea, operación, mantenimiento y al empleo del personal colombiano, licencias aeronáuticas, y normas que establecen en tiempos de vuelo, servicio y descanso del personal, etc.

(c) Cuando se trate de aeronaves nuevas en producción o no hayan operado previamente en Colombia, la UAEAC podrá conceder permisos para efectuar vuelos de demostración hasta por el término de treinta (30) días. Estas aeronaves no podrán efectuar operación comercial de ninguna índole y su actividad se limitará únicamente a demostraciones técnicas. En las primeras demostraciones participarán funcionarios de la UAEAC, a quienes se les proveerá de los respectivos manuales de

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

operación y mantenimiento, dichos ejemplares serán llevados y conservados en los archivos de la UAEAC.

- (d) Salvo que se trate de documentación técnica de la aeronave o explotador, todo documento que se allegue con la solicitud debe presentarse ante la UAEAC en idioma Español (Castellano); en el caso de encontrarse en un idioma diferente, deberá aportarse la traducción oficial del mismo. Además, si dichos documentos son expedidos en el extranjero, deben contar con la diligencia de apostilla o de consularización, según sea el caso.
- (e) La autorización que al efecto expida la Oficina de Transporte Aéreo, no exime al interesado del cumplimiento de requisitos técnicos exigidos por la Secretaría de Seguridad Aérea ni de los requisitos propios del Registro Aeronáutico que sean aplicables a las aeronaves. Además, los vuelos a desarrollar conforme a la autorización deben ser coordinados previamente, por el interesado con la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y contar con los permisos especiales de las autoridades cuando se requiera.

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

**Nota:** Las precedentes disposiciones sombreadas estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha a partir de la cual quedarán derogadas de conformidad con lo previsto en el Artículo Segundo, literal (j) de la Resolución 01173 del 21 de junio de 2021, Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 Jun-2021.

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

### 3.6.4.1. Concepto

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

### 3.6.4.2. Aviación ejecutiva

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- g) Cualquier otra información que considere útil el interesado para justificar la solicitud y otras que la Aeronáutica Civil considere necesarias en cada caso.

### 3.6.4.3. Aeroclubes

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

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

### 3.6.4.4. Aviación de turismo

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

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

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

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

#### 3.6.4.5.1. Concepto

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

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

#### 3.6.4.5.2. Requisitos

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

- a. Certificado de tradición y libertad en donde conste la propiedad sobre el predio a asperjar;
- b. Escritura Pública o contrato de compraventa donde conste que se es propietario de la aeronave a ser utilizada; con el fin de que sea expedido su certificado de matrícula (RAC 20.5.3.2.2.).
- c. Copia de la licencia de piloto privado PPA, (con la certificación, emitida por la escuela, respecto del curso de piloto de aviación agrícola) o comercial PCA, con la habilitación pertinente a la aeronave que ha de tripular, e igualmente su habilitación especial a piloto de aviación agrícola, la cual deberá coincidir, respecto del titular, con los literales (a), (b) y (c).
- d. Concepto técnico favorable de la Secretaría de Seguridad Aérea; y,
- e. Cualquier otra información que se considere útil para sustentar su solicitud y que la Aeronáutica Civil considere necesario en cada caso.

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

### 3.7. Otras actividades.

#### 3.7.1. CENTROS DE INSTRUCCIÓN AERONÁUTICA (CIA)

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

##### 3.7.1.1. Solicitud

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

### 3.7.1.2. Expedición del permiso

Para la expedición del Permiso de operación y/o funcionamiento de un CIA, el interesado debe remitir a la Oficina de Transporte Aéreo todos los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos legales, administrativos, así:

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

socios con una participación igual o superior el veinte por ciento (20%) del capital suscrito. Tratándose de socios que sean personas jurídicas (nacionales o extranjeros), la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes se extenderá también a los representantes legales, miembros de junta directiva y socios con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital suscrito para dicha sociedad, para lo cual se deben aportar los documentos de identificación legibles de cada uno de ellos.

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

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

### 3.7.1.3. Vigencia.

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

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

### 3.7.1.4. Bases auxiliares de instrucción.

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

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

## 3.7.2. TALLERES AERONÁUTICOS.

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

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

### 3.7.2.1. Solicitud

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

### 3.7.2.2. Expedición del permiso

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- CLASE 1 ó 2 Cien (100) salarios mínimos mensuales vigentes.
  - CLASE 3 Doscientos (200) salarios mínimos mensuales vigentes.
- (d) Balance suscrito por el representante legal, contador público y/o revisor fiscal en los casos en que éste sea obligatorio donde se refleje el capital pagado mínimo exigido.
- (e) Obtener Certificado de Funcionamiento con sus respectivas especificaciones de operación por parte de la Secretaria de Seguridad Aérea.
- (f) Pagar los respectivos derechos del trámite.
- (g) Acreditar el cumplimiento de los demás requisitos jurídicos, administrativos, técnicos y operacionales contemplados en la legislación colombiana.
- (h) Acreditar la disponibilidad de áreas, sean éstas en propiedad o bajo contrato específico de uso de áreas, para desarrollar apropiadamente las actividades autorizadas en el permiso. Cuando se trate de actividades de mantenimiento en aeropuerto, la empresa interesada deberá acreditar el documento de utilización de áreas respectivo.
- (i) Cualquier otra información que la empresa considere útil para sustentar su solicitud y las demás que la UAEAC considere necesarias conforme a la naturaleza de los trabajos a desarrollar.
- (j) La UAEAC verificará el Certificado de existencia y representación legal del solicitante de un permiso de operación y/o funcionamiento. En aquellos casos en que el solicitante no se encuentre en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), debe aportar el documento actualizado que acredite su existencia y representación legal.
- (k) Igualmente, la UAEAC internamente verificará la carencia de informes por tráfico de estupefacientes de que trata el artículo 78 del Decreto – Ley 019 de 2012, reglamentado por el Decreto 048 del 14 de enero de 2014, la cual se extenderá a los representantes legales, miembros de Junta directiva, socios con una participación igual o superior el veinte por ciento (20%) del capital suscrito. Tratándose de socios que sean personas jurídicas (nacionales o extranjeros), la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes se extenderá también a los representantes legales, miembros de junta directiva y socios con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital suscrito para dicha sociedad, para lo cual se debe aportar los documentos de identificación legibles de cada uno de ellos.

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

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

### 3.7.2.3. Vigencia.

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

## 3.7.2.4. Bases auxiliares de taller.

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

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

## 3.7.3. EMPRESAS DE SERVICIOS DE ESCALA EN AEROPUERTO (HANDLING)

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

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

### 3.7.3.1. Solicitud

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

### 3.7.3.1.1. Servicios de despacho de aeronaves.

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

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

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

### 3.7.3.1.2. Mantenimiento de tránsito.

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

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

### 3.7.3.2. Expedición del permiso

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

- (a) Escritura de constitución con sus respectivas reformas y/o documento equivalente.
- (b) Indicar la fecha en la cual estaría en capacidad de iniciar sus actividades.
- (c) Acreditar el pago del capital mínimo requerido, según el caso:
  - (1) Doscientos (200) salarios mínimos mensuales vigentes para empresas de servicios de escala en aeropuerto que tengan el propósito de prestar servicios de mantenimiento de tránsito.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

### 3.7.3.3. Vigencia.

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

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

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

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

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

### 3.7.3.5. Reservado.

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

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

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

### 3.7.3.7. Información al personal

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

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

### 3.7.3.8. Inspecciones Comprobatorias para todos los servicios.

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

o económico de oficio o a solicitud del interesado.

### 3.7.3.9. Reservado.

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

### 3.7.3.10. Reservado.

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

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

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

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

#### 3.7.4.1. Concepto

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

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

#### 3.7.4.2. Responsabilidad

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

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

#### 3.7.4.3. Requisitos

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

### 3.7.4.4. Vigencia.

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

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

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

## 3.8. FORMULARIOS Y ESTADÍSTICAS.

### 3.8.1. Estadísticas de operación

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

- a- **Origen-Destino:** Estadísticas mensuales de pasajeros, carga y correo desde su lugar de origen a su destino final, indicando la regularidad de la operación. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas regulares de pasajeros y de carga, nacionales y extranjeras.
- b- **Tráfico por equipo:** Estadísticas mensuales de sillas y carga ofrecidas, pasajeros, correo y carga abordado y en tránsito y, distancia, tiempo, regularidad y tipo de equipo por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas regulares de pasajeros y de carga, nacionales y extranjeras.
- c- **Tráfico aerotaxis:** Estadísticas mensuales de pasajeros, correo y carga abordado; distancia, tiempo, matrícula y tipo de equipo por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas no regulares de pasajeros y carga Regionales y Aerotaxis.
- d- **Tráfico de vuelos internacionales de carga:** Estadísticas mensuales de carga ofrecida, carga abordado y en tránsito y; distancia, tiempo, regularidad, matrícula y tipo de equipo por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas de carga, nacionales que operen internacionalmente y extranjeras.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- e- **Tráfico de Helicópteros:** Estadísticas mensuales de pasajeros, correo y carga abordo; distancia, tiempo, matrícula, tipo de equipo y tipo de operación por vuelo y ruta. Este formato lo deben enviar dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información, las empresas aéreas que operen con este equipo.
- f- **Vuelos Charters:** Estadísticas mensuales de pasajeros y carga por ruta y equipo, indicando el tipo de tráfico. Esta información debe ser remitida por las aerolíneas que se les autorice esta operación, dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.
- g- **Aviación Agrícola:** Estadísticas mensuales de hectáreas fumigadas, tipo de cultivo, número de aplicaciones y horas voladas, por matrícula, tipo de equipo, localización y empresa. Esta información debe ser remitida por las empresas de trabajos aéreos especiales en la actividad de fumigación aérea, dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.
- h- **Trabajos Aéreos Especiales:** Estadísticas mensuales de servicios y horas de vuelo por matrícula, tipo de equipo, localización, actividad y empresa. Esta información debe ser remitida por las empresas de trabajos aéreos especiales diferentes a la actividad de fumigación aérea, dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde.
- i- **Centros de Instrucción:** Estadísticas semestrales de formación de personal con el fin de obtener licencias aeronáuticas, que deben enviar las instituciones de enseñanza, indicando; formación básica o avanzada, especialidad, número de semestres, intensidad horaria, número de alumnos que ingresan, por semestre y graduados, dentro de los 45 días calendario siguientes al semestre que se reporta.
- j- **Servicios de Mantenimiento:** Estadísticas mensuales de servicios por categoría y equipos autorizados, este formato lo deben remitir los talleres aeronáuticos dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información.
- k- **Servicios Aeroportuarios Especializados:** Estadísticas mensuales de servicios por categoría, equipos autorizados, empresa y aeropuerto. Este formato lo deben remitir las empresas de servicios aeroportuarios dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información.
- l- **Cumplimiento:** Estadísticas mensuales de vuelos programados, cancelados, demorados y cumplidos, indicando la causas de las cancelaciones y demoras (Comerciales, técnicas, operacionales e incontrolables). Este formato lo deben enviar las empresas regulares de pasajeros (nacionales y extranjeras), dentro de los 10 primeros días calendario del mes siguiente al cual corresponde la información.
- m- **Formularios OACI:**
  - Formulario A: Tráfico de los Transportistas Aéreos Comerciales. La aerolíneas con equipos mayores a 200 toneladas métricas deben diligenciar y remitir este formulario trimestralmente y en un plazo no mayor a un mes al período reportado.
  - Formulario A-S: Tráfico de los Transportistas Aéreos Comerciales. Las empresas de transporte con base principal en Colombia deben remitir este formulario anualmente dentro de los cuatro meses siguientes al período reportado.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- Formulario B: Origen y Destino por Vuelo. Líneas Aéreas nacionales que ofrecen servicios regulares internacionales deben remitir este formulario trimestralmente y en un plazo no mayor a un mes al período reportado.
- Formulario C: Tráfico por Etapas. Las líneas aéreas que presten servicios regulares internacionales, anualmente y dentro del mes siguiente al período reportado deben enviar este formulario.
- Formulario D: Flota y Personal – Transportistas Aéreos Comerciales. Este formulario lo deben enviar los transportistas aéreos, anualmente y dentro de los dos meses siguientes al período reportado.
- Formulario EF: Datos Financieros – Los Transportistas Aéreos Comerciales. Este formulario lo deben enviar los transportistas aéreos que diligencian el Formulario A, anualmente y dentro de los cuatro meses siguientes al año reportado.
- Formulario I: Tráfico de aeropuertos. Este formulario lo deben diligenciar los administradores y/o explotadores de aeropuertos que tengan operación regular internacional de pasajeros y carga y enviar trimestralmente, dentro del mes siguiente al período reportado.
- Formulario J: Datos Financieros de los aeropuertos. Los administradores y/o explotadores de aeropuertos con operación internacional regular de pasajeros y carga deben enviar este formulario anualmente antes del 30 de abril del año siguiente al cual se está reportando.

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

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

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

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

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

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

También debe señalar el número de aeronaves y las horas bloque y ciclos por tipo de equipo. Este formato deben enviarlos las empresas de transporte aéreo y de trabajos aéreos especiales, dentro de los 20 primeros días calendario del mes siguiente al período al que corresponde la información

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

### 3.10. TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE PASAJEROS

#### DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS

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

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

#### 3.10.1. RESERVAS Y TIQUETES

##### Derechos del pasajero y Deberes del transportador

##### 3.10.1.1. Información.

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

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

- (a) Los vuelos disponibles, precisando claramente si se trata de vuelos directos y sin escala (non stop), de vuelos con escala o con conexión, debiendo quedar señalado el lugar y hora previstas para las mismas, según el itinerario programado y si se trata de un vuelo en virtud de un acuerdo de código compartido entre aerolíneas.
- (b) El tiempo de antelación requerido para presentación y chequeo en los mostradores del Aeropuerto de Salida, diferenciando si el vuelo es nacional o internacional, de conformidad con lo previsto en 3.10.2.20.
- (c) Los tipos de tarifas disponibles en la aerolínea en que solicita el servicio; en caso de tratarse de una agencia de viajes, los tipos de tarifas de las distintas compañías aéreas para el vuelo solicitado su vigencia, la indicación clara, veraz, completa y suficiente de las restricciones aplicables en caso de existir y las condiciones de reembolso.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (d) El valor del tiquete conforme a la tarifa aplicada, discriminando cualquier suma adicional (IVA, tasa aeroportuaria, impuesto de salida o cualquier otro sobrecosto autorizado) que deba ser pagado por el pasajero.
- (e) Los aeropuertos y terminales aéreos de origen y destino del vuelo ofrecido.
- (f) El tipo o capacidad de la aeronave prevista para el vuelo.
- (g) Las condiciones del transporte respecto a reservas y cancelaciones, adquisición de tiquetes, tarifas y sus condiciones, limitaciones de equipaje, elementos que no se pueden transportar, y en general los derechos, deberes, restricciones y requisitos que debe cumplir el pasajero para que le presten un adecuado servicio de transporte aéreo, como también las indicadas anteriormente. Dicha información deberá ser suministrada de manera escrita, legible y clara al pasajero una vez adquirido su tiquete aéreo, indicando cuando corresponda, el link al que puede acceder el pasajero para obtener la información.
- (h) Las normas legales o reglamentarias, internas o internacionales, según el caso, aplicables al contrato de transporte aéreo, las cuales deben estar mencionadas también en el texto de dicho contrato.
- (i) Cuando no se le informe directamente al pasajero sobre las condiciones generales del contrato de transporte aéreo, el transportador o la agencia de viajes deberá tener disponibles los medios necesarios visibles para que el pasajero consulte dicha información o indicarle el lugar o medio en donde pueda encontrarla. La anterior información deberá estar contenida entre otras, en el contrato de transporte que se incorpore en el tiquete. Dicho tiquete, si es en medio físico, deberá contener además de la información señalada en la ley, el texto del respectivo contrato de transporte aéreo de la aerolínea, en letra clara, de tamaño legible, en idioma Castellano (cuando sea expedido en Colombia) y en un color de tinta que haga contraste con el del papel. En el caso de expedición de tiquetes por vía electrónica, dicho texto deberá ser puesto a disposición del usuario, mediante un vínculo o link de fácil acceso y visible para el pasajero, al momento de la expedición del tiquete que permita descargarlo cuando se trate de pasajes electrónicos.

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

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

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

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

**3.10.1.2. Solicitud de Reserva** La reserva puede ser solicitada personalmente, por teléfono, o por cualquier medio electrónico o mensajes de datos, en cuanto sean disponibles, contactando directamente

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

a la aerolínea respectiva o por conducto de una agencia de viajes o a través de otro intermediario autorizado.

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

### 3.10.1.3. Récord de reserva

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

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

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

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

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

### 3.10.1.5. Respeto de la reserva

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

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

### 3.10.1.6. Información sobre cambios

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

### 3.10.1.7. Adquisición de tiquetes

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

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

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

#### 3.10.1.7.1. Vigencia

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

Una vez expirado el término anterior, si el pasajero decide viajar, la aerolínea o la agencia reexpedirá un nuevo tiquete, sin perjuicio de los costos adicionales que deba asumir el pasajero en consideración

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

a la tarifa vigente. Del mismo modo, si el pasajero decide no viajar tendrá derecho a que la aerolínea le reembolse el valor pagado por el tiquete, sin perjuicio de las reducciones a que haya lugar.

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

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

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

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

#### **3.10.1.8.1. Desistimiento.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

(a) Podrá ser ejercido, a través de cualquier canal de atención del vendedor, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas corrientes siguientes a la operación de compra.

(El texto sombreado de este literal fue suspendido provisionalmente mediante Auto de noviembre 28 de 2019 – CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO – SECCION PRIMERA – Aplica el artículo 47 la Ley 1480 de 2011, Publicada en el Diario Oficial N° 48.220 de 12 de octubre de 2011)

(b) Solo podrá ser ejercido con una anterioridad igual o mayor a ocho (8) días calendario entre el momento de su ejercicio oportuno y la fecha prevista para el inicio del vuelo para operaciones nacionales. En caso de operaciones internacionales, el término será igual o mayor a quince (15) días calendario.

(El literal b, sombreado, fue suspendido provisionalmente mediante Auto de noviembre 28 de 2019 – CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO – SECCION PRIMERA – Aplica el artículo 47 la Ley 1480 de 2011, Publicada en el Diario Oficial N° 48.220 de 12 de octubre de 2011)

(c) Aplica para las ventas efectuadas a través de métodos no tradicionales o a distancia a que se refiere el Decreto 1499 de 2014.

(d) Las anteriores condiciones, son indispensables y no son excluyentes entre sí.

(e) La retención que se hace al pasajero se efectuará a favor del transportador. Será equivalente a sesenta mil pesos (\$60.000.00) para tiquetes nacionales o a cincuenta dólares estadounidenses (US\$50) para tiquetes internacionales, aplicando la tasa de cambio oficial aprobada por el Banco de la República para el día en que el pasajero comunique al transportador o agente de viajes su decisión de retractarse. En todo caso, el valor retenido no podrá ser superior al diez por ciento (10%) del valor recibido por concepto de tarifa, excluyendo tasas, impuestos y tarifa administrativa.

(El literal e, sombreado, fue suspendido provisionalmente mediante Auto de noviembre 28 de 2019 – CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO – SECCION PRIMERA – Aplica el artículo 47 la Ley 1480 de 2011, Publicada en el Diario Oficial N° 48.220 de 12 de octubre de 2011)

(f) Las sumas establecidas en el presente numeral, serán reajustadas el primero de febrero de cada año de acuerdo con el aumento en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del año inmediatamente anterior.

(g) La aerolínea o agente de viajes que vendió el tiquete, deberá reembolsar el dinero al pasajero en un plazo máximo de treinta (30) días calendario a partir de la comunicación del retracto.

(h) Si el pasajero ejerce su derecho de retracto ante la agencia de viajes que realizó la venta del tiquete como intermediario, esta procederá al reembolso del dinero a que haya lugar, una vez la aerolínea ponga

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

a su disposición el monto correspondiente, sin perjuicio del plazo de treinta (30) días previsto en el inciso anterior para que el reembolso del dinero al pasajero se haga efectivo.

(i) El pasajero tendrá derecho a la devolución de la tasa aeroportuaria. Se excluyen aquellas tasas, impuestos y o contribuciones que por regulación no sean reembolsables.

(j) El vendedor deberá informar al comprador tanto en el proceso de adquisición del servicio, como en el momento de haberse expedido el tiquete o boleto aéreo, las condiciones para ejercerlo, como también todas aquellas consecuencias que se desprendan de su ejecución, de conformidad con lo previsto en el numeral 3.10.1.1 del RAC, artículo 46 de la Ley 1480 de 2011.

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

### 3.10.1.9. Transporte de menores

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

(b) En trayectos internacionales (con origen en Colombia), a cada niño menor de dos (2) años, se le cobrará una tarifa máxima equivalente al 10 % del precio total pagado por el adulto acompañante. Lo anterior siempre que la reserva del menor se haga en el mismo momento junto con la del adulto acompañante.

(c) A los niños menores de doce (12) años, se les cobrará en vuelos nacionales una tarifa máxima equivalente a las dos terceras partes (2/3) de la tarifa correspondiente, con derecho a ocupar silla.

(d) Los beneficios de que tratan los párrafos anteriores no serán obligatorios para la aerolínea cuando se trate de tarifas promocionales.

(e) Los pasajeros menores de que trata el presente numeral, en caso de no viajar con sus padres o representante legal o un adulto responsable autorizado por aquellos, deberán hacerlo recomendados a la aerolínea, conforme a las condiciones señaladas por ésta, la cual podrá cobrar cargos adicionales en caso de requerirse la asignación de personal adicional para la custodia del menor o cualquier cuidado adicional que implique costos para ella; dichos cargos deben ser de público conocimiento y serán informados a quién, a nombre del menor pasajero, adquiera el tiquete, al momento de hacerlo.

(f) Los padres o representantes legales del menor, deberán dar los datos personales de la persona autorizada para recibir o recoger al menor en el lugar de destino, respecto de la cual y para este efecto, se entiende que cuentan con la autorización del titular de esos datos.

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

**3.10.1.9.1.** Las aerolíneas en el transporte de los pasajeros menores de que trata esta parte, deben sujetarse a lo establecido en la Ley 1098 de 2006 de infancia y adolescencia, principalmente en lo establecido en los artículos 89 numeral 11, de dicha Ley; en lo referente al apoyo de la autoridad policial, de migración y demás autoridades competentes, en lo tocante a la vigilancia permanente del tránsito de

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

niños, niñas y adolescentes en los terminales terrestres, aéreos y marítimos y el artículo 110 en lo referente a los permisos para salir del país.

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

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

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

- a) Abstenerse de ofrecer a pasajeros y público en general, expresa o subrepticamente, planes de turismo o servicios de transporte que de forma alguna incluyan explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.
- b) Abstenerse de suministrar información a pasajeros y público en general, directamente o por interpuesta persona, sobre lugares desde donde se coordinen o practique explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.
- c) Abstenerse de conducir a pasajeros o público en general, directamente o a través de terceros, a establecimientos o sitios donde se practique la explotación sexual de niños, niñas y/o adolescentes.
- d) Abstenerse de conducir, directamente o a través de terceros, niños, niñas o adolescentes a establecimientos o sitios, incluso si se trata de buques fondeados o en altamar con propósitos de explotación sexual.
- e) Abstenerse de facilitar aeronaves en rutas con fines de explotación o de abuso sexual con niños, niñas y adolescentes.
- f) Adoptar las medidas del caso para garantizar que en los contratos con sus proveedores, que se celebren con posterioridad a la vigencia de la presente resolución, esté claramente indicado la exigibilidad de las previsiones contenidas en el Código de Conducta.
- g) Denunciar ante las autoridades competentes los hechos que, en desarrollo del servicio de transporte aéreo, hubiere tenido conocimiento fundamentado, así como la existencia de sitios relacionados con explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.
- h) Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público, en sus procedimientos internos, se asegurarán de cumplir con los procedimientos establecidos para la denuncia ante las autoridades competentes de todos aquellos hechos relacionados con la presunta explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- i) Diseñar y divulgar, al interior de la empresa y sus proveedores de bienes o servicios, relacionados con la prestación del servicio de transporte aéreo, las medidas para prevenir toda forma de explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.
- j) Dar a conocer e informar a todo su personal vinculado, la existencia de disposiciones legales sobre prevención de la explotación sexual de niños, niñas y adolescentes y demás medidas que sobre este aspecto adopte la empresa.
- k) Informar a todos sus usuarios o clientes sobre las consecuencias legales en Colombia de la explotación y el abuso sexual de niños, niñas y adolescentes.
- l) Dar a conocer a sus empleados el Código de Conducta para la prevención de la explotación sexual de niños, niñas y adolescentes, a través de los medios o mecanismos de difusión de que disponga la empresa.
- m) Publicar en su página Web el Código de Conducta para la prevención de la explotación sexual de niños, niñas y adolescentes.

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

### 3.10.1.10. Errores en la expedición del tiquete

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

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

### 3.10.1.11. Cumplimiento de promociones

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

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

#### 3.10.1.11.1 Programas de viajero frecuente.

A los efectos de esta norma, se consideran programas de viajero frecuente, los ofrecidos por las aerolíneas como estrategia de mercadeo para estimular la fidelidad de sus clientes, permitiéndoles

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

acumular millas a medida que viajen en los vuelos de dicha aerolínea o mediante el uso de otros servicios previamente definidos, las cuales podrían ser utilizadas en la adquisición de tiquetes para viajes posteriores en las rutas que ellas ofrecen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

las facultades consagradas en el artículo 3.10.1.8, así como las eventuales condiciones para realizar cambio de tiquete.

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

### 3.10.1.12. Paquetes todo incluido

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

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

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

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

### 3.10.1.13. Veracidad de la Información

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

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

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

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

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

**3.10.1.14.1.** Para la ejecución del transporte, no será necesario que el pasajero confirme previamente la reserva efectuada, a menos que el transportador lo solicite. No obstante, cuando el pasajero, habiendo adquirido tiquete y reserva para vuelo de ida y vuelta (round trip) o con conexión(es) decida no usar el tiquete para el trayecto de ida, o el previo a la conexión, por haber realizado dicho trayecto en otro vuelo de la misma o de otra empresa, o empleando otro medio de transporte; deberá avisar a la aerolínea, que si volará el trayecto siguiente o el de regreso, si así lo decide, confirmando de ese modo dicho cupo, lo cual deberá hacerse antes de la salida del vuelo correspondiente al primer trayecto, o a más tardar una hora después. De no hacerlo, la aerolínea podrá disponer de la reserva hecha para el trayecto subsiguiente a la conexión y/o el de regreso, según el caso.

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

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

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

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

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

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

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

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

### 3.10.1.16. Plazos para adquisición de tiquete

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

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

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

### 3.10.1.17. Pago del precio

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

#### 3.10.1.17.1. Excedentes

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

## 3.10. 2. EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE

### Derechos del Pasajero y Deberes del Transportador

#### 3.10.2.1. Expedición de pasabordo

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

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

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

## **3.10.2.3. Admisión del pasajero**

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

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

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

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

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

## **3.10.2.5. Transporte del pasajero**

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

## **3.10.2.6. Tratamiento al pasajero**

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 3.10.2.7. Información sobre cambios o demoras

El transportador suministrará al pasajero información suficiente, veraz, clara y oportuna sobre demoras en los vuelos, cancelación y desvío de los mismos. Durante el vuelo, al pasajero se le suministrará la información que requiera relativa al viaje, en cuanto esté al alcance de la tripulación y no entorpezca sus labores.

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

### 3.10.2.8. Anuncios sobre seguridad

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

### 3.10.2.9. Pasajeros especiales

Los pasajeros con alguna limitación y los adultos mayores, que requieran asistencia especial, así como los niños menores de cinco (5) años y las mujeres embarazadas, junto con sus acompañantes (en caso de ser necesario), tendrán prelación para el embarque; y serán atendidos en fila preferencial, si el espacio disponible en las instalaciones aeroportuarias, lo permite.

La aerolínea deberá brindar a estos pasajeros la asistencia necesaria para su ubicación en la aeronave y en lo posible asignarles el asiento más cómodo en su clase. En el caso de enfermos graves que requieran viajar con un médico, la aerolínea deberá asignar cupo y embarcar prioritariamente tanto al enfermo como al médico acompañante.

Para el transporte de enfermos, la aerolínea, el pasajero y las dependencias de Sanidad Portuaria de los aeropuertos deberán cumplir lo dispuesto en el Capítulo VIII del Manual de Operaciones Aeroportuarias. El transportador deberá contar con el equipamiento y la logística apropiada para el embarque, desembarque y movilización segura de este tipo de pasajeros, evitando todo procedimiento que de forma alguna pueda ponerlos en riesgo, causarle dolor, o agravar su condición.

**Nota:** Numeral modificado conforme al Artículo PRIMERO de la Resolución No. 02245 del 05 de Octubre de 2021. Publicada en el Diario Oficial No. 51.8 del 06 de Octubre de 2021.

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Para el transporte de tales pasajeros, la aerolínea deberá exigir un certificado suscrito por un médico expedido con una antelación no superior a doce (12) horas al vuelo, conforme lo exige el capítulo VIII del Manual de Operaciones Aeroportuarias, con indicación de su respectivo registro profesional, en donde consten las condiciones de salud del pasajero y su aptitud para el viaje. Del mismo modo y dependiendo de las condiciones del pasajero, se podrá exigir que un médico o cualquier otra persona idónea para el caso, lo asista a su costa durante el viaje, a menos que el médico certifique que no es necesario.

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

### 3.10.2.9.2. Cláusulas de exoneración

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

### 3.10.2.9.3 Veteranos de la fuerza pública

Los veteranos, de la Fuerza Pública, definidos en la Ley 1979 de 2019 y el Decreto 1079 de 2015, adicionado por el Decreto 1345 de 2020, tendrán el mismo tratamiento que los pasajeros especiales de que trata el numeral 3.10.2.9. precedente.

**Nota:** Numeral adicionado conforme al Artículo SEGUNDO de la Resolución No. 02245 del 05 de Octubre de 2021. Publicada en el Diario Oficial No. 51.8 del 06 de Octubre de 2021.

### 3.10.2.10. Exoneración del transportador

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

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

### 3.10.2.12. Mujeres en estado de embarazo

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

### 3.10.2.13. Incumplimientos y compensaciones

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

#### 3.10.2.13.1. Cancelación, interrupción o demora

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

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

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

#### 3.10.2.13.2. Compensaciones al pasajero

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

(a) **Demoras.** Cuando haya demora en la iniciación del vuelo (inicio del rodaje inmediatamente precedente al despegue) y no se cumpla con el horario programado del vuelo, autorizado por la UAEAC, se observará lo siguiente:

- (1) Cuando la demora sea mayor de una (1) hora e inferior a tres (3), se suministrará al pasajero un refrigerio y una comunicación telefónica que no exceda de tres (3) minutos o por el medio más ágil disponible al lugar de destino, o al de origen en caso de conexiones, a requerimiento

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

del pasajero. No obstante, cuando la causa de la demora haya sido superada y sea previsible la pronta salida del vuelo, (dentro de los quince (15) minutos siguientes), el transportador podrá abstenerse de suministrar esta compensación, si al hacerlo se diera una mayor demora.

- (2) Cuando la demora sea superior a tres (3) horas e inferior a cinco (5), además de lo anterior, se deberá proporcionar al pasajero alimentos (desayuno, almuerzo o cena, según la hora).
- (3) Cuando la demora sea superior a cinco (5) horas, además de lo anterior, el transportador deberá compensar al pasajero conforme a lo establecido en el literal (f) de este numeral. Sin embargo, cuando esta demora sobrepase de las 10: 00 PM (hora local), la aerolínea deberá proporcionarle, además, hospedaje (si no se encuentra en su lugar de residencia) y gastos de traslado entre el aeropuerto y el lugar de hospedaje y viceversa, a menos que el pasajero acepte voluntariamente prolongar la espera cuando sea previsible que el vuelo se va a efectuar dentro de un plazo razonable.
- (b) **Interrupción del transporte.** En los casos de interrupción del transporte, conforme a lo previsto en el numeral anterior, si el pasajero no opta por la devolución de la parte proporcional del precio correspondiente al tramo no cubierto, se le compensará la demora sufrida hasta la reanudación del viaje, conforme a lo indicado en el literal (a) precedente.

- (c) **Cancelación.** En los casos que la aerolínea decida cancelar el vuelo, teniendo el pasajero reserva confirmada, sin que se hubiese reintegrado el precio del pasaje conforme lo establece el numeral 3.10.2.13.1, se le sufragarán al pasajero los gastos de hospedaje (si no se encuentra en su lugar de residencia) y gastos de traslado entre el aeropuerto y el lugar de hospedaje y viceversa. Además, si se presenta demora antes de la cancelación del vuelo, el pasajero recibirá las compensaciones previstas en el literal a) según corresponda.

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

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

- (d) **Sobreventa.** Si el embarque es denegado por sobreventa o por cualquier otro motivo imputable a la aerolínea, teniendo el pasajero reserva hecha y habiéndose presentado oportunamente en el aeropuerto, el transportador deberá proporcionar el viaje del pasajero a su destino final en el siguiente vuelo disponible de la propia aerolínea, en la misma fecha y en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportador deberá hacer las gestiones necesarias, por su cuenta, para embarcar al pasajero en otra aerolínea, a la mayor brevedad posible.
- (e) **Anticipación del vuelo.** Cuando la aerolínea anticipe el vuelo en más de una hora, sin avisar al pasajero, o cuando habiéndole avisado le resulte imposible viajar en el nuevo horario impuesto, se le deberá proporcionar el viaje a su destino final en el siguiente vuelo que le resulte conveniente de la propia aerolínea, en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportador deberá

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

hacer las gestiones necesarias, por su cuenta, para embarcar al pasajero en otra aerolínea, a la mayor brevedad posible. En estos casos el pasajero no pagará ningún excedente si el nuevo cupo correspondiera a una tarifa superior; de no aceptar el pasajero ninguna de estas alternativas, podrá exigir la devolución del precio pagado por el trayecto o trayectos, sin penalización alguna.

(g) **Compensación adicional.** La aerolínea deberá compensar al pasajero con una suma adicional, equivalente mínimo al treinta por ciento (30%) del valor del trayecto pagadera en dinero efectivo, a menos que el pasajero acepte expresamente otra forma, como tiquetes en las rutas de la aerolínea, bonos para adquisición de tiquetes, reconocimiento de millas, etc., en los siguientes casos:

- (1) Sobreventa, cuando no medie acuerdo directo con el pasajero, en el que éste acepte voluntariamente no viajar en el vuelo previsto.
- (2) Demora superior a cinco (5) horas, por causas imputables al transportador.
- (3) Cancelación del vuelo por causa imputable al transportador.

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

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

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

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

### 3.10.2.13.3. [Reservado]

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

### 3.10.2.13.4. [Reservado]

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

### 3.10.2.14. Reembolsos

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

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

#### 3.10.2.14.1. Por desistimiento del pasajero

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

Cuando el desistimiento del pasajero se produzca como consecuencia de cualquier variación imputable a la aerolínea en la hora del vuelo, o de sus condiciones a tal punto que bajo las nuevas circunstancias, él estime que ya no le resulte útil o conveniente, no habrá lugar a ninguna penalidad o porcentaje de reducción para el reembolso.

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

### 3.10.2.14.2. Por pérdida del tiquete

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

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

### 3.10.2.14.3. Por incumplimiento del pasajero

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

### 3.10.2.14.4. Tipo de moneda

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

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

### 3.10.2.14.5. Inmediatez del reembolso

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

A los fines de este numeral, se considerará que el reembolso ha sido inmediato, en el caso de pagos hechos de contado, en dinero efectivo, si el mismo se produce dentro de las seis (6) horas hábiles

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

siguientes a la solicitud. En el caso de pagos hechos mediante tarjeta de crédito, u otros medios de pago diferidos, o medios electrónicos, si dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la solicitud, se produce la orden a la entidad financiera u otro intermediario, según corresponda, para que proceda a hacer efectiva la devolución.

Si se presentasen circunstancias que impidieran el reembolso, en los términos indicados, estas deberán informarse al pasajero, indicándole la fecha en que este tendrá lugar, el cual en todo caso deberá hacerse dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al vencimiento del término correspondiente. En cualquier caso, la aerolínea podrá hacer las averiguaciones que estime conducentes a establecer la pertinencia del reembolso y en caso de no serlo, así lo informará al pasajero dentro del término correspondiente, lo cual no impide que éste adelante las acciones judiciales o administrativas que considere necesarias.

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

### 3.10.2.15. Suministro de alimentos y bebidas

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

### 3.10.2.16. Obligación de resultado para el transportador

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

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

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

### 3.10.2.17. Daños al pasajero

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

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

### 3.10.2.18. Instancias de reclamación.

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

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

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

### 3.10.2.19. Listas de espera

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

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

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## Deberes del Pasajero y Derechos del Transportador

### 3.10.2.20. Presentación del pasajero

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

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

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

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

### 3.10.2.21. Identificación del pasajero

El pasajero deberá identificarse y presentar sus documentos de viaje (tiquete, pasaporte, etc.) cuando se lo solicite el transportador o las autoridades de migración, policiales o aduaneras en los aeropuertos. Si el pasajero no presenta los documentos de identificación exigidos, la aerolínea podrá rehusarse a su embarque.

Para el transporte de menores de edad, sus padres o representantes deberán presentar una copia del registro civil o documento equivalente para su identificación.

### 3.10.2.22. Sala de embarque

En los aeropuertos en que existan salas de embarque, el pasajero deberá acatar la instrucción del transportador de ingresar a esta en el tiempo indicado, una vez se haya producido el chequeo y le sea asignado el respectivo pasabordo; y procederá al embarque cuando se le indique.

### 3.10.2.23. Requisitos y procedimientos de control

El pasajero está obligado a acatar las normas sobre seguridad y operación aeroportuaria vigentes y a someterse a las requisas y demás procedimientos de control y medidas de seguridad dispuestos por la autoridad aeroportuaria o la aerolínea respectiva durante el embarque, el vuelo y el desembarque. En caso de pedirse identificar el equipaje antes del embarque, ni el pasajero ni su equipaje podrá embarcar si tal procedimiento no se agota.

### 3.10.2.23.1. Requisa de objetos valiosos

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

El pasajero deberá someterse a las requisas dispuestas en los aeropuertos antes y durante el embarque. No obstante, en caso de portar objetos valiosos debidamente declarados o de padecer alguna limitación, podrá exigir que dicha requisita se efectúe en privado.

### 3.10.2.24. Asignación de sillas

El pasajero deberá ocupar la silla que le sea asignada al momento del chequeo, a menos que por justificado requerimiento de la tripulación se le solicite ocupar otra, o que la misma se lo autorice.

#### 3.10.2.24.1. Asignación a pasajeros especiales

Los pasajeros menores de edad, enfermos o que tengan alguna limitación, así como aquellos que por cualquier motivo requieran de la asistencia de otra persona, no deberán ocupar asientos contiguos a las puertas de acceso o salidas de emergencia de la aeronave, a fin de facilitar una eventual evacuación. En el caso de usar muletas, sillas de ruedas o cualquier otro dispositivo, estos deberán ubicarse de modo que no obstruyan la circulación dentro de la aeronave o impidan la evacuación en una situación de emergencia.

### 3.10.2.25. Comportamiento del pasajero

Es obligación del pasajero acatar las instrucciones del transportador y de sus tripulantes, relativas a la seguridad o al comportamiento durante el vuelo, impartidas desde las operaciones de embarque, así como durante el carreteo, despegue, vuelo, aterrizaje y desembarque. De acuerdo con la Ley, el comandante es la máxima autoridad a bordo de la aeronave, por lo que los demás tripulantes y todos los pasajeros durante el viaje, estarán sometidos a su autoridad.

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

#### 3.10.2.25.1. Actos indebidos o contra la seguridad

El pasajero deberá abstenerse de todo acto que pueda atentar contra la seguridad del vuelo, contra su propia seguridad o la de las demás personas o cosas a bordo, así como de cualquier conducta que atente contra el buen orden, la moral o la disciplina a bordo o en los aeropuertos; o que de cualquier modo implique molestias a los demás pasajeros.

Particularmente los pasajeros deberán abstenerse de:

- a. Desabrochar su cinturón de seguridad, levantarse de su asiento o permanecer de pie al interior de la aeronave mientras esta se encuentre en movimiento, en tierra o en vuelo, contrariando las instrucciones de la tripulación.
- b. Operar durante el vuelo o sus fases preparativas, teléfonos celulares o satelitales, radios transmisores o receptores portátiles computadores, y demás equipos electrónicos que puedan interferir con los sistemas de vuelo, comunicaciones o navegación de la aeronave, contrariando las instrucciones de la tripulación.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- c. Sustraer, o hacer mal uso de los chalecos salvavidas y demás equipos de emergencia u otros elementos existentes a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, o manipularlos innecesariamente.
- d. Abrir o manipular innecesariamente cualquier salida de emergencia en las aeronaves o aeropuertos.
- e. Obstruir el acceso a las salidas normales o de emergencia de la aeronave o la circulación de personas al interior de la misma, mediante la colocación inapropiada de equipajes de mano u otros objetos, o entorpecer indebidamente los procedimientos de evacuación.
- f. Obstruir las alarmas y sistemas de detección de incendio u otras contingencias instaladas en la aeronave.
- g. Fumar en cualquier parte de la aeronave durante operaciones nacionales, o en áreas no autorizadas de la aeronave durante aquellas operaciones internacionales, en las que sea permitido hacerlo.
- h. Asumir actitudes o expresar comentarios que puedan generar pánico entre los demás pasajeros.
- i. Agredir física o verbalmente a cualquiera de los pasajeros o tripulantes de la aeronave o personal de tierra al servicio de la misma, o a representantes de la autoridad aeronáutica.
- j. Causar indebidamente, molestias o cualquier tipo de perturbación a otros pasajeros.
- k. Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, armas, o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma.
- l. Llevar consigo, o en el equipaje de mano o facturado, cualquier elemento clasificado como mercancía peligrosa, o elementos o sustancias prohibidas, en violación de las normas de seguridad aplicables.
- m. Asumir conductas o ejecutar actos obscenos a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos.
- n. Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por el transportador, sin su autorización.
- ñ. Embarcar o permanecer a bordo de la aeronave en avanzado o evidente estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de sustancias psicoactivas, drogas prohibidas, o ingresar a ella tales drogas.
- o. Ingresar a la aeronave o permanecer en ellas sin autorización de la aerolínea, o de la tripulación, o negarse a desembarcar cuando se le haya dado instrucciones en tal sentido.
- p. Moverse masiva o tumultuariamente al interior de la aeronave, de modo que pueda verse afectado su centro de gravedad, salvo caso de emergencia que lo ameriten.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- q. Obstruir o impedir por cualquier medio la movilización, remolque o rodaje de la aeronave en que viaja o ha de viajar, o de cualquiera otra.
- r. Desacatar las instrucciones de la tripulación, fomentar desorden o incitar a otros a que lo hagan.
- s. Llevar animales vivos o mascotas en la cabina de pasajeros en los casos en que no sea permitido, contrariando las normas vigentes al respecto, o las instrucciones de la tripulación.
- t. Llevar consigo o en el equipaje de mano o registrado, objetos valiosos, dinero en efectivo, divisas, piedras o metales preciosos, cuyo valor exceda los cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin declararlos al transportador (sin perjuicio de la declaración que deba hacerse a la autoridad aduanera u otras que sean competentes) o en cantidades tales que, declaradas o no, puedan en manera alguna, poner en peligro la seguridad del vuelo o de las personas a bordo o en los aeropuertos.
- u. Ejecutar cualquier acto que innecesariamente, imponga demoras a la salida del vuelo u obligue a su interrupción o desvío.
- v. Cualquier otro acto o hecho que se considere como indebido por parte de la aerolínea o de la autoridad aeronáutica y que se encuentre definido en las condiciones generales del contrato de transporte o en las normas aeronáuticas, penales o policivas, o que atente contra la seguridad, el orden o la disciplina a bordo.

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

### 3.10.2.25.2. Incumplimiento del pasajero

Cuando un pasajero incumpla una cualquiera de las anteriores obligaciones o asuma a bordo de la aeronave, o en el aeropuerto, conductas perturbadoras o ejecute actos que afecten la seguridad del vuelo, el buen orden, o la disciplina, la aerolínea podrá considerar terminado el contrato del transporte y, dependiendo de las circunstancias, abstenerse de transportarlo en dicho vuelo; o interrumpir el transporte que hubiera iniciado.

En tales casos el transportador podrá reclamar o retener del pasajero los valores correspondientes a los costos o demoras en que incurra con ocasión de tales conductas, quedando el reembolso del valor del tiquete sometido a las reducciones de que trata el numeral 3.10.2.14.3.

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

### 3.10.2.26. Pasajeros en condiciones jurídicas especiales

Para el transporte de un pasajero bajo condiciones jurídicas especiales, que viaje a órdenes de cualquier autoridad judicial, administrativa, policiva, o encontrándose privado de la libertad por estar sindicado de algún delito, deberán observarse estrictamente las especiales medidas de seguridad previstas en el Plan Nacional de Seguridad Aeroportuaria, o circulares expedidas por la Autoridad Aeronáutica al efecto, y las adicionales que la aerolínea requiera con fundamento en la especial condición del mismo. La persona o funcionario responsable de la custodia de dicho pasajero deberá, al ingresar al aeropuerto de origen, contactar a las autoridades de policía, a las de seguridad aeroportuaria y a la propia aerolínea,

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

reportando a dicho pasajero a efectos de que se adopten las medidas pertinentes. En caso de inobservancia de las medidas en cuestión, la aerolínea rechazará al pasajero.

### 3.10.3. Equipajes

#### Derechos del Pasajero y Deberes del Transportador

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

#### 3.10.3.1. Tipo de equipaje

El pasajero tiene derecho a transportar consigo y en el mismo vuelo la cantidad de equipaje que le indique el transportador de acuerdo con la capacidad de la aeronave y en todo caso, dentro de los cupos previstos en las normas aplicables.

A falta de otra estipulación aprobada a la aerolínea, la cantidad de equipaje se limitará para vuelos nacionales a 20 Kilos en clase económica y a 30 en clase ejecutiva. Para vuelos internacionales el límite será de 40 Kilos. En aeronaves de menor capacidad estos cupos podrán ser reducidos.

El equipaje puede ser transportado como equipaje de mano en la cabina de pasajeros, cuando por su peso, características y tamaño sea factible; o como equipaje facturado o registrado en las bodegas de la aeronave. El transporte del equipaje, dentro del peso permitido, va incluido en el precio del pasaje.

Se entiende como equipaje de mano u objetos de mano, aquellos elementos requeridos por el pasajero que no sean prohibidos o peligrosos y cuyo peso y volumen permita su transporte en los portaequipajes ubicados arriba de los asientos o debajo de estos. Su peso no afectará el peso máximo admisible del equipaje de cada pasajero.

#### 3.10.3.2. Talón de equipaje

El transportador deberá entregar al pasajero como constancia de recibo del equipaje registrado para bodega, un talón o talones que permitan determinar el número de bultos o piezas, su peso y destino. Dichos documentos se anexarán al tiquete y al bulto a que corresponda. La entrega del equipaje se hará contra presentación del talón. La falta de tal presentación da derecho al transportador a verificar la identidad del reclamante pudiendo diferir la entrega hasta cuando ello se verifique. Para estos casos, el pasajero deberá marcar adecuadamente su equipaje con su nombre, país, ciudad y número de teléfono.

#### 3.10.3.3. Condiciones para el transporte de equipaje

El contrato de transporte impreso en el tiquete, así como en el vínculo o *link* con información sobre las condiciones del transporte, en el caso de tiquetes electrónicos; deberán incluir claramente las estipulaciones previstas para el transporte de equipajes.

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 3.10.3.4. Transporte y conservación del equipaje

En el transporte de equipaje facturado o de cosas, el transportador debe recibirlas, conducir las y entregarlas al pasajero en el estado en que las recibió, el cual se presume en buen estado, salvo constancia en contrario. De acuerdo con la Ley, el transportador es responsable por el equipaje desde el momento de su recibo en el aeropuerto de origen hasta su entrega en el de destino, pero no lo será mientras se encuentre a órdenes de la autoridad aduanera, policiva o de otra autoridad.

### 3.10.3.5. Pérdida, retraso, saqueo o daño

En el supuesto de pérdida, retraso, saqueo o daño del equipaje facturado, el pasajero tiene derecho a las indemnizaciones previstas en el Código de Comercio, para el transporte aéreo interno y en los Convenios del Sistema Varsovia/29- La Haya /55, Montreal/99 o Decisión 619 de la Comunidad Andina, según aplique, para el transporte aéreo internacional, o los que en el futuro los sustituyan.

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

**3.10.3.5.1.** Si el equipaje no llegara en el mismo vuelo del pasajero, el transportador deberá entregarlo de manera que su propietario pueda verificar su estado.

### 3.10.3.6. Tiempo para reclamación por fallas en el transporte de equipaje

El transportador deberá atender la reclamación por pérdida, saqueo, destrucción total o parcial, avería, o retraso, del equipaje facturado, siempre que ésta sea presentada por el pasajero dentro de los siguientes términos:

- a) En caso de pérdida, saqueo, destrucción total o parcial, o avería del equipaje, el pasajero deberá presentar al transportador una protesta escrita inmediatamente después de haber sido notada esta, o a más tardar, dentro de un plazo de siete (7) días, a partir de la fecha de su recibo, o de la fecha en que dicho equipaje debió llegar a su destino.
- b) En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de (21) veintiún días, a partir de la fecha en que el equipaje debió llegar a su destino, o de la fecha en que haya sido puesto a su disposición.
- c) En aplicación del Artículo 1028 del código de comercio, una vez recibido el equipaje transportado, sin observaciones, se presumirá cumplido el contrato. En los casos de pérdida parcial, saqueo o avería notorios o apreciables a simple vista, la protesta deberá formularse en el acto de la entrega y recibo del equipaje.

Cuando por circunstancias especiales que impidan el inmediato reconocimiento del equipaje, sea imposible apreciar su estado en el momento de la entrega, podrá el destinatario recibirlo bajo la condición de que se haga su reconocimiento. El examen se hará en presencia del transportador o de la persona por él designada, dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha de la entrega.

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

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 3.10.3.6.1. Equipajes no reclamados

Pasado un (1) mes a partir de la fecha de la llegada del equipaje, sin que el pasajero o un representante suyo portador del talón de equipaje acuda a retirarlo, la aerolínea lo requerirá para que, dentro de los dos (2) meses siguientes, retire el correspondiente equipaje.

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público deberán establecer las condiciones para el manejo de equipajes no reclamados u objetos abandonados por los pasajeros en las aeronaves, incluyendo los aspectos generales entre las condiciones del contrato de transporte aéreo, las cuales deberán ser aprobadas por la UAEAC, según lo previsto en el numeral 3.10.6. y divulgadas junto con las demás condiciones de dicho contrato, conforme se establece en los literales (f) y (g) del numeral 3.10.1.1. de éste Reglamento.

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

### 3.10.3.7. Perjuicios por pérdida, saqueo, destrucción, avería, o retraso de equipajes

En caso de pérdida, saqueo, destrucción total o parcial, avería, o retraso, el pasajero tiene derecho a ser indemnizado conforme a lo previsto en el Código de Comercio, cuando se trate de transporte en vuelos domésticos; o, para vuelos internacionales, de conformidad con lo estipulado en los convenios del sistema Varsovia/29- La Haya/55, o Montreal/99 y Decisión 619 de la Comunidad Andina, según sean aplicables, o los que en el futuro los sustituyan.

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

### 3.10.3.7.1. Compensaciones

Además de lo indicado anteriormente, si el equipaje acompañado o no, de un pasajero no llega, o si llega en otro vuelo, de modo que implique espera para su dueño o que tenga que regresar al aeropuerto para reclamarlo, el costo de los traslados hasta y desde el aeropuerto si son necesarios, serán asumidos por el transportador. En tales casos, el transportador también le sufragará al pasajero los gastos mínimos por elementos de aseo personal, o le suministrará tales elementos. Si la demora del equipaje fuera superior veinticuatro (24) horas, la compensación incluirá además, una suma suficiente para adquirir prendas básicas de vestir, en todo caso no inferior al veinte por ciento (**20%**) del valor del trayecto por cada día de retraso, a cada pasajero afectado.

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

## Deberes del Pasajero y Derechos del Transportador

### 3.10.3.8. Exceso de equipaje.

El pasajero deberá pagar la cantidad estipulada por el exceso de equipaje que presente, aceptando que éste sea transportado en otro vuelo, en caso de ser necesario.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 3.10.3.9. Restricciones y prohibiciones

El pasajero no deberá portar como equipaje de mano elementos cuyo peso o tamaño impidan su transporte seguro, que provoquen incomodidad a las demás personas a bordo, o que de cualquier modo obstruyan el tránsito de personas durante una eventual evacuación de emergencia. En todo caso, los objetos de mano, deberán ser ubicados en los compartimentos de la aeronave destinados al efecto, o debajo del asiento según instrucción de la tripulación de cabina.

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

#### 3.10.3.9.1. Mercancías peligrosas

El pasajero no deberá embarcar a la aeronave ningún tipo de elemento, sustancias o materiales, que pueda ser considerado como mercancía peligrosa (explosivos, inflamables, tóxicos, corrosivos, radiactivos, etc.), según la Parte Décima de estos Reglamentos, lo cual incluye entre otros, fósforos, fuegos artificiales, combustibles, pinturas, disolventes, pegantes, blanqueadores, ácidos, gases comprimidos o insecticidas. Del mismo modo deberá el pasajero abstenerse de embarcar cualquier tipo de elemento, droga o sustancia cuyo porte, tenencia, comercio o consumo sea prohibido. Cualquier elemento ordinario, cuyo carácter sea dudoso, deberá ser reportado al momento del chequeo, para que se determine si puede admitirse a bordo o no.

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

#### 3.10.3.9.2. Porte de armas

En caso de portar cualquier tipo de arma o munición legalmente permitida, el pasajero deberá previo al embarque, presentarla ante las autoridades policiales en el aeropuerto de origen, acompañada de sus respectivos documentos de salvoconducto, debidamente descargada, para que sea inspeccionada y llevada a un lugar seguro. Si el transportador acepta su transporte, exigirá la entrega del arma y su munición, asumiendo su custodia hasta la llegada del pasajero al terminal de destino. El transportador podrá cobrar un valor adicional por el transporte del arma, proporcional a los costos administrativos y operacionales en que incurra con ocasión de su transporte. En estos casos se entregará al pasajero un recibo o constancia para reclamar el arma y su munición completa según haya sido recibida, una vez concluido el vuelo. El arma será devuelta inmediatamente después de la llegada del vuelo a su destino y, en condiciones normales, a más tardar dentro de la hora siguiente, en los sitios designados para ello en los aeropuertos. Las armas o municiones cuyo porte resulte ilegal, o en cantidades superiores a las permitidas en la Parte Décimo Séptima de estos Reglamentos, no serán admitidas a bordo.

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

#### 3.10.3.9.3. Artículos de difícil transporte

El pasajero no podrá incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, piedras o metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores; dinero en efectivo, pasaportes, cámaras fotográficas o de video, filmadoras, computadoras, tabletas electrónicas, teléfonos móviles, calculadoras, lentes, botellas con licor o perfumes, entre otros, respecto de los cuales

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

el transportador no se responsabiliza si se transportan en esas condiciones. Tales elementos deben ser transportados a la mano, o en el equipaje de mano, si sus características lo permiten, bajo la custodia y responsabilidad del propio pasajero.

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

### 3.10.3.9.4. Otros objetos restringidos

Además de los elementos mencionados anteriormente, el pasajero se abstendrá de ingresar a las áreas restringidas de seguridad del aeropuerto, o a la aeronave, portando a la mano o como equipaje de mano, objetos cortantes, punzantes, corto punzantes, líquidos, geles, spray o aerosoles, entre otros, los cuales eventualmente pudieran ser utilizados indebidamente para atentar o poner en riesgo la seguridad de la aviación. Tales elementos, si se admiten, deben viajar en el equipaje facturado.

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

### 3.10.3.10. Objetos valiosos

Los objetos valiosos, papel moneda, divisas, títulos valores, joyas, piedras o metales preciosos, si se admiten, deberán transportarse bajo manifestación de valor declarado, para lo cual las aerolíneas deberán disponer de formatos especialmente destinados a dicho fin. Si el valor declarado es aceptado por el transportador, este responderá hasta el límite de ese valor. No obstante, en estos casos el transportador podrá exigir al pasajero condiciones o medidas de seguridad adicionales, para el transporte de tales objetos.

Cuando el transportador acepte llevar a cabo este tipo de transporte, en cuantía o cantidad superior a la indicada en el numeral 3.10.2.25.1., literal (t), deberá aplicar las medidas de seguridad exigidas para el transporte aéreo de valores.

*Nota:* El protocolo aplicable al transporte aéreo de valores está contenido en la Circular Externa No. 029 de octubre 2 de 2008, emanada de la Superintendencia de Seguridad Privada, o disposiciones que en el futuro la modifiquen o remplacen.

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

### 3.10.3.11. Transporte de animales o mascotas.

No se podrá llevar en la cabina de pasajeros de una aeronave, animales o mascotas que puedan provocar riesgos para la seguridad aérea o para la salubridad, ni molestias para las demás personas a bordo.

a) Tratándose de perros y gatos domésticos que sean tenidos como mascota o animal de compañía, que no representen ningún riesgo o molestia, estos podrán transportarse en la cabina de pasajeros, previa autorización del transportador con sujeción a las siguientes condiciones:

- 1) Los animales deben ser de tamaño pequeño.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- 2) No se admitirá el transporte de animales agresivos o peligrosos, o cuyo transporte, tenencia o comercialización esté prohibido.
- 3) La edad mínima del animal a transportar será de ocho (8) semanas. Animales menores de esta edad, no deben viajar en avión.
- 4) El interesado deberá informar al transportador aéreo, con una antelación no inferior a cuarenta y ocho (48) horas a la salida del vuelo, sobre su intención de viajar llevando consigo un animal en cabina de pasajeros, con el fin de que el transportador tenga tiempo suficiente para hacer los arreglos pertinentes y asegurar la disponibilidad de cupo en el avión. Este tiempo podrá reducirse a veinticuatro (24) horas, pero en todos los casos, el transporte del animal estará sujeto a disponibilidad de cupo, conforme a lo previsto en el numeral quince (15) siguiente.
- 5) Antes del transporte, el pasajero interesado deberá dar cumplimiento, en relación con el animal, a todos los requerimientos en materia de salubridad e higiene formulados por las autoridades competentes en el aeropuerto de origen, de conformidad con las normas aplicables, lo cual deberá ser acreditado al transportador presentando:
  - i) Para vuelos nacionales, carnet o certificado de vacunación, suscrito por un veterinario con indicación de su número de matrícula profesional.
  - ii) Para vuelos internacionales, carnet o certificado de vacunación, certificado de salud del animal expedido y firmado por un veterinario, con indicación de su número de matrícula profesional, e inspección del animal por parte de la autoridad competente en el aeropuerto de origen.
  - iii) El pasajero interesado deberá cerciorarse que el animal cumpla, no solo con los requisitos para la salida en el aeropuerto de origen en Colombia, sino con los que puedan ser exigibles para la admisión o tránsito del animal en el país y aeropuerto de destino, escala o conexión; así como los exigibles en Colombia, para la admisión de los que llegan del exterior.
- 6) El animal deberá viajar en una jaula, guacal o contenedor flexible o maleable adecuado de que disponga el pasajero; o en su defecto, en uno previamente solicitado al transportador, si este último ofreciere ese servicio y tuviese disponibilidad del mismo. Tratándose de perros, dependiendo de su tamaño y raza, el transportador podrá exigir que estos utilicen bozal, de acuerdo con sus políticas al respecto, siempre y cuando sus características morfológicas lo permitan, sin dificultar su respiración.
- 7) El contenedor deberá ser de un tipo o modelo homologado, o en su defecto, ser apto para el transporte y permitir el cierre total del mismo, sin impedir la correcta respiración del animal.
- 8) El peso total en conjunto del animal y el guacal o contenedor en que se transporta, no será superior a 10 Kg.
- 9) Las dimensiones del guacal o contenedor no podrán ser superiores a 55 x 35 x 25 cm. Sin embargo, el transportador podrá admitir contenedores que excedan ligeramente alguna de esas dimensiones, siempre y cuando, no se constituya en un obstáculo para una eventual evacuación

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

de emergencia y el límite de peso indicado en el literal anterior, se mantenga. En todo caso, la forma y dimensiones del contenedor serán tales, que este quepa y pueda ser alojado holgadamente debajo de una silla de pasajero en la correspondiente aeronave; lo cual implica que, en ciertos casos, tales dimensiones también puedan ser inferiores, dependiendo del tipo y configuración de la aeronave o las características de las sillas con que esté dotada.

- 10) El pasajero a cargo de la mascota, será responsable de las precauciones y medidas necesarias para la conservación de las condiciones mínimas de higiene y sanidad por parte de la mascota.
- 11) El pasajero deberá ubicar el contenedor debajo del asiento inmediatamente delante del suyo, evitando causar molestias a quien ocupe dicho asiento, o debajo del asiento que él ocupa, evitando en este caso molestias al pasajero que se encuentre detrás de él.
- 12) El contenedor no podrá ubicarse de ningún modo que pueda obstruir una salida de emergencia o el acceso a ella, como tampoco en un pasillo u otro lugar que impida la fácil movilización de los pasajeros o tripulantes.
- 13) El pasajero deberá abstenerse de abrir el contenedor durante el vuelo, a menos que siendo indispensable, cuente con autorización del transportador.
- 14) Un pasajero solo podrá llevar un contenedor con un animal en un mismo vuelo.
- 15) No se podrá transportar en un mismo vuelo y/o aeronave, más de cuatro (4) contenedores con animales en la cabina de pasajeros, cuando esta tenga una capacidad igual o inferior a cien sillas (100) sillas, ni más de seis (6) cuando tenga capacidad superior a la indicada. Excepcionalmente, se podrá disminuir la cantidad de contenedores, en atención a las limitaciones de peso y balance de la aeronave.
- 16) La presencia de animales a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos, no debe constituir riesgos para la seguridad aérea o para la salubridad, ni un obstáculo para una eventual evacuación de emergencia.
- 17) El pasajero a cargo del animal deberá en todo momento atender las instrucciones y políticas que sobre el particular tenga o le imparta el transportador aéreo.
- 18) Si el animal asumiera una actitud agresiva o peligrosa durante su permanencia en el aeropuerto, o durante su embarque o transporte, deberá ser trasladado a la bodega de carga de la aeronave, en tanto sea posible. En todo caso, el transporte de cualquier animal agresivo aún efectuándose en bodega de carga, estará sujeto a la disponibilidad de condiciones para su transporte sin riesgos para las personas, para el vuelo y para el propio animal.
- 19) El transporte bajo las anteriores condiciones, únicamente será admisible respecto de vuelos nacionales o internacionales que no sean transoceánicos, a menos que el transportador aéreo lo autorice expresamente.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- 20) Los costos derivados de vacunas, carnets o certificaciones de salud del animal transportado; así como los derivados de la guarda o cuarentena del mismo, serán a cargo del pasajero interesado en su transporte.
  - 21) Los costos o tarifas que el transportador establezca por el transporte de animales, así como las condiciones de dicho transporte, deberán ser informados por él a los usuarios a través de su página web y de los canales de ventas que disponga.
  - 22) Los animales de que trata este Reglamento, deberán permanecer, con collar, correa y bozal (salvo que sus características morfológicas dificulten su respiración, impidiendo el uso de este último) durante todo el tiempo en que se encuentren fuera de su contenedor en un aeropuerto.
  - 23) Los animales que no cumplan con las anteriores condiciones, deberán viajar en las bodegas de carga, con sujeción a la disponibilidad de espacio y a la observancia de las condiciones de seguridad previstas en el numeral dieciocho (18) precedente.
  - 24) Si de acuerdo con sus políticas y protocolos internos, un transportador aéreo decidiera admitir otro tipo de animales (diferentes de perros y gatos) en la cabina de pasajeros, tales como aves ornamentales; se deberá dar cumplimiento a las disposiciones de este Reglamento y tener en cuenta que no se trate de roedores, especies protegidas o en vía de extinción o cuyo transporte y/o tenencia estén prohibidos; todo lo cual deberá ser demostrado por el pasajero interesado. Esta consideración también deberá tenerse en cuenta para el transporte de animales en las bodegas de carga y equipaje de cualquier aeronave, a menos que el transporte sea solicitado o autorizado por una autoridad competente sobre la materia.
- (b) En el caso de perros lazarillos de personas invidentes o con alguna limitación visual, o animales guía entrenados y capaces de realizar ciertos trabajos requeridos, o que proporcionen soporte emocional a personas cuya limitación esté relacionada con la salud mental, estos se podrán transportar en la cabina de pasajeros, en el entendido que no representen ningún riesgo o molestia, dando cumplimiento a los numerales (2), (3), (4), (5), (10), (14) (16), (17), (18) y (24) del literal anterior.
- 1) Si la limitación de las personas aquí previstas no fuese evidente, deberá acreditarse con dictamen médico, psiquiátrico o psicológico según el caso.
  - 2) El animal podrá ubicarse en la aeronave de manera que pueda brindar al pasajero interesado que lo requiera, el soporte o ayuda al cual está destinado, previendo que no obstruya ninguna salida de emergencia o el acceso a los equipos de emergencia o supervivencia de la aeronave, ni constituya un impedimento para una eventual evacuación.

Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 00675 del 14 de Marzo de 2017. Publicada en el Diario Oficial N° 50.177 del 16 de Marzo de 2017.

### 3.10.3.12. Transporte de alimentos y plantas

El pasajero no podrá incluir en su equipaje registrado o de mano, productos cuyo ingreso al país o a otros países, o su traslado de unas regiones a otras dentro del país, sea prohibido o restringido, por el riesgo de ser portadores de plagas o enfermedades para los seres humanos, animales o plantas; tales

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

como, semillas, flores, frutas, hierbas aromáticas, verduras, plaguicidas, plantas con o sin tierra, productos biológicos, cárnicos y subproductos de origen animal o vegetal. Tales productos pueden ser retenidos y destruidos por las autoridades sanitarias en los aeropuertos.

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

### **3.10.3.13. Acatamiento de instrucciones**

Al arribar al aeropuerto de destino, todo pasajero deberá permanecer en su puesto y con su cinturón de seguridad ajustado hasta tanto se le indique, luego de haberse detenido la aeronave completamente.

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

### **3.10.3.14. Responsabilidad del pasajero por incumplimiento**

El incumplimiento de sus obligaciones por parte del pasajero constituye violación al contrato de transporte aéreo, en cuyo caso el transportador no será responsable de los perjuicios sufridos por dicho pasajero como consecuencia de tal incumplimiento. En tales casos y dependiendo de la gravedad de la situación el transportador, representado por el comandante de la aeronave en los términos de ley, podrá inadmitir al pasajero, disponer su desembarque si la aeronave estuviese en tierra o durante el siguiente aterrizaje o escala, ya sea que esta fuese prevista o efectuada con ese exclusivo propósito, solicitando si fuera necesario, el apoyo de las autoridades aeroportuarias o policivas en el respectivo aeropuerto. Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad de dicho pasajero y de las acciones legales en su contra, por los daños inferidos al transportador o a otros pasajeros.

Interrumpido el transporte bajo las anteriores condiciones, el transportador quedará relevado de su obligación de conducir al pasajero hasta el destino convenido, sin que haya lugar al reembolso y sin perjuicio de que éste acepte llevarlo en el mismo o en otro vuelo, cuando existan razones para creer que la situación de peligro o incumplimiento ha cesado y no se producirán nuevos hechos similares. En estos casos el transportador informará inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica, sobre las decisiones adoptadas.

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

Toda empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que opere en Colombia, deberán disponer de un Sistema de Atención al Usuario, con módulos en cada aeropuerto donde opere, a través del cual deberá recibir y atender, de manera inmediata y personal, las quejas, reclamos o sugerencias de los pasajeros, ofreciendo las soluciones inmediatas que sean pertinentes de acuerdo a las circunstancias, y en su defecto, deberá transferir inmediatamente el requerimiento correspondiente a la persona o dependencia que deba darle solución a la mayor brevedad posible. Este sistema también será aplicable para la reclamación de los pasajeros cuando consideren que se vulneran sus derechos de protección de datos personales, suministrados a transportadores aéreos, sus agentes o intermediarios.

El servicio de atención al usuario funcionará en coordinación con el servicio de asistencia a familiares de víctimas de accidentes de que trata el numeral 3.10.2.17.1.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

**3.10.4.1.** El Sistema de Atención al Usuario en cada aeropuerto, podrá ser implementado con personal especial, dispuesto para el efecto ó con el personal que ordinariamente tenga la aerolínea para otras labores siempre y cuando esté convenientemente capacitado y sus labores habituales se lo permitan.

**3.10.4.2.** El sistema de atención al usuario funcionará durante las horas en las cuales la empresa tenga operaciones y para cada aeropuerto donde opere, lo activará cada día, como mínimo una (1) hora antes del primer vuelo según esté programado en el itinerario, hasta una (1) hora después del último que allí realice, ya sea llegando o saliendo. No obstante, podrá interrumpirlo cada vez que para ella transcurran en dicho aeropuerto, intervalos previamente programados, superiores a dos (2) horas sin ninguna operación y reactivarlo una (1) hora antes de la siguiente según la programación hecha.

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

**3.10.4.3.** Para la presentación de la queja, reclamo o sugerencia, las empresas deberán diseñar y tener disponible para el público formatos de fácil diligenciamiento. Dichos formatos contendrán la información contemplada en el modelo incluido como apéndice de este Capítulo. Cuando las empresas operen internacionalmente, los formatos empleados serán escritos en español y al menos en idioma inglés.

**3.10.4.4.** Una vez implementado el correspondiente Sistema de Atención al Usuario, cada empresa deberá informarlo a la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, indicando su forma y horario de atención, su modus operandi y anexando copia de los formatos implementados.

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

## **3.10.4.5. Difusión**

Las disposiciones relativas a derechos y deberes de los usuarios y de los transportadores aéreos contenidas en este Reglamento, son de obligatorio cumplimiento por parte del personal de las empresas de aviación y de agencias de viaje a cargo de las ventas de pasajes, reservas y chequeo en mostradores (Counters), así como por parte de los tripulantes y del personal responsable de la atención al usuario, conforme a los numerales precedentes; en consecuencia, debe formar parte de programa entrenamiento que la empresa aérea imparte a dicho personal.

Igualmente, para los vuelos nacionales, las aerolíneas, sus agentes e intermediarios, darán a conocer el texto de las presentes disposiciones a su personal y a sus usuarios, debiendo tener copia de las mismas en los puntos de atención, en los mostradores, en las centrales de reserva; así como también, a bordo de las aeronaves un ejemplar en el bolsillo de cada una de las sillas de pasajeros, o en su defecto incluir información suficiente sobre sus deberes y derechos en la revista de abordaje, si tuvieran tal publicación.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

De la misma manera, tales disposiciones sobre derechos y deberes de los usuarios y transportadores aéreos, deberán publicarse de forma constante en la página web del transportador o la agencia de viajes, a través de un vínculo (link) o ventana especial principal.

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

### 3.10.5. INCUMPLIMIENTO

El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones anteriores por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, sus agentes o intermediarios, así como por parte de los usuarios; será sancionable de conformidad con lo previsto en la Parte Séptima de estos Reglamentos, sin perjuicio de las eventuales acciones civiles o penales a que pudiera haber lugar.

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

### 3.10.6. Disposiciones finales

De conformidad con los artículos 1875 y 1878 del Código de Comercio, los contratos de transporte y reglamentaciones que sean impuestas por las aerolíneas y sus enmiendas, deberán sujetarse a lo dispuesto en este reglamento, lo cual será tenido en cuenta como criterio general para la aprobación por parte de la autoridad aeronáutica.

Las empresas de servicios aéreo comerciales de transporte público autorizadas para operar en Colombia, deberán someter a aprobación de la Autoridad Aeronáutica –Oficina de Transporte Aéreo– las estipulaciones y reglamentaciones de que trata el párrafo anterior.

**PARÁGRAFO TRANSITORIO:** Las empresas que ya tenían aprobación de sus contratos o reglamentaciones, efectuarán las modificaciones que sean necesarias con ocasión de la expedición y entrada en vigencia de las presentes disposiciones, y las someterán a aprobación de la Autoridad Aeronáutica, dentro de un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la publicación de esta Resolución, en el Diario Oficial.

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

**Nota:** Otras disposiciones de la Resolución No. 06818 del 30 de Noviembre de 2009. Publicada en el Diario Oficial No. 47.560 del 11 de Diciembre de 2009

**Artículo Segundo. Transitorio.** Los establecimientos aeronáuticos que de acuerdo con lo establecido en el presente acto administrativo deban implementar alguna modificación u, obtener la correspondiente autorización administrativa de la autoridad aeronáutica (Permiso, certificación o similar), disponen de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia del presente acto administrativo, para cumplir con lo establecido en esta resolución; pasado el término antes indicado sin adoptar las modificaciones del caso, quedarán suspendidos de toda actividad y para recobrarla, deberán someterse al correspondiente proceso administrativo ante la Autoridad Aeronáutica para obtener el respectivo permiso de operación o funcionamiento según corresponda.

Las empresas de servicios aeroportuarios especializados, en adelante Empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling), que a la fecha de entrada en vigencia del presente acto administrativo, tenían

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

su respectivo permiso de funcionamiento vigente, el requisito sobre capital mínimo se entenderá cumplido cuando tales empresas acrediten que su patrimonio al 30 de Junio de 2010, es igual o superior al monto mínimo de capital establecido, tomando el salario mínimo vigente en la mencionada fecha.

La empresa que opte por esta alternativa para acreditar el cumplimiento del capital mínimo, deberá remitir a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, el respectivo balance general donde se acredite el referido capital, a más tardar, el 30 de junio de de 2010.

En el mismo sentido, las empresas que a la entrada en vigencia del presente acto administrativo o con posterioridad al mismo inicien gestiones para la obtención de un permiso de operación o funcionamiento, cumplirán con lo establecido en el presente acto administrativo.

## 3.11. REGISTRO, APROBACIÓN Y MODIFICACIÓN DE ITINERARIOS

### 3.11.1. Generalidades

La programación de itinerarios aprobada por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, se realizará exclusivamente para las temporadas de invierno (Winter) y verano (Summer), tanto para empresas con permiso de operación definitivo como provisional. Estas aerolíneas deben efectuar sus operaciones ajustadas a la programación de itinerarios aprobados, los cuales deberán corresponder a rutas y equipos de vuelo que se encuentren incorporados en las respectivas especificaciones de operación y/o rutas y equipos de vuelo que llegasen a incorporarse en el curso de la temporada.

#### 3.11.1.1. Programación de Itinerarios

Para el caso de la programación de itinerarios que incluyan operaciones en aeropuertos Nivel 3, los mismos serán planteados con fundamento en los Slots Aeroportuarios que han sido asignados por el Coordinador de Slots, acorde a lo señalado en el Apéndice A de este Reglamento.

En cuanto a la programación de itinerarios hacia o desde aeropuertos Nivel 2 y 1, las aerolíneas deberán planificar sus operaciones conforme a los horarios de operación y capacidad operacional de dichos aeropuertos, lo cual deberá incluir las restricciones por obras y trabajos de mantenimiento de infraestructura, con el propósito de permitir a las aerolíneas elaborar una programación ajustada de sus operaciones, y evitar una afectación a los Slots históricos en aeropuertos Nivel 3, como consecuencia de las modificaciones forzosas de itinerarios en aeropuertos Nivel 2 y 1. En caso de contingencias, las mismas se tratarán mediante los parámetros de la toma de decisiones en colaboración (CDM), y se divulgarán por medio del AIP Colombia (Publicación de Información Aeronáutica), Circulares (AIC), NOTAMS publicados por el Servicio de Información Aeronáutica (AIS) y la información distribuida por el explotador aeroportuario. En general, se deberá contemplar toda información que permita una apreciación de la situación que afecta la operación.

Las aerolíneas regulares que cuentan con permiso de operación, deberán programar los itinerarios y designar sus vuelos únicamente dentro de los rangos de números de vuelos autorizados.

Los nuevos explotadores de rutas aéreas, previo a la programación de sus itinerarios, deben solicitar a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, se asigne un rango de números de vuelo disponible. El

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Grupo de Planeación de Franjas Horarias, asignará rangos de números de vuelo únicamente a las empresas de transporte aéreo regular de pasajeros, conforme con la cantidad de rutas que pretenda iniciar. Lo anterior de conformidad con el numeral 3.11.1.2. de este Reglamento.

## 3.11.1.2. Identificación de los vuelos

Para la individualización de los vuelos de las diferentes aerolíneas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, colombianas y/o extranjeras que operan hacia, en o desde Colombia; la Oficina de Transporte Aéreo, a través del Grupo de Planeación de Franjas Horarias, atribuirá a cada una de ellas un bloque o rango de caracteres numéricos, de los cuales tomarán el número que asignarán a cada uno de sus vuelos, a efectos de identificarlos ante la autoridad aeronáutica y los servicios de tránsito aéreo, así como ante los usuarios y el público en general.

- (a) Los números de vuelos asignados para la programación de itinerarios tendrán como máximo cuatro (4) dígitos.
- (b) Los números asignados a vuelos internacionales regulares, iniciarán preferentemente con un cero (0), el cual irá seguido de los otros tres (3) dígitos.
- (c) Los números asignados a vuelos nacionales regulares, iniciarán en todos los casos, con un número diferente de cero (0), el cual irá seguido de los otros tres (3) dígitos.
- (d) Para el caso de vuelos adicionales, la aerolínea utilizará números de vuelos que correspondan a los últimos números del rango asignado, preferiblemente entre los últimos cinco (5) números del rango.
- (e) Cada vuelo se identificará y se ofrecerá al público con el número asignado.
- (f) En cualquier caso, solo puede existir un vuelo de salida o un vuelo de llegada programado para un mismo día con el mismo número de vuelo.
- (g) Los vuelos correspondientes a una misma ruta, se identificarán con números pares en su(s) trayecto(s) de ida, e impares en su(s) trayecto(s) de regreso, o viceversa. El (los) trayecto(s) de regreso se identificará(n) con el número inmediatamente siguiente al de el(los) trayecto(s) de ida.
- (h) El Grupo de Planeación de Franjas Horarias podrá autorizar cambio de rangos ó números de vuelo entre las aerolíneas que lo soliciten. De la misma manera el Grupo podrá, previa concertación, reorganizarlos.

## 3.11.2 Procedimiento para el registro, aprobación y modificación de Itinerarios

### 3.11.2.1. Registro y aprobación

El itinerario programado por una empresa de transporte público regular de pasajeros, se entenderá como el registrado por parte de la aerolínea en el sistema de información SCORE, o el que en el futuro lo remplace o sustituya, siempre y cuando exista la confirmación del procesamiento del mensaje SSIM,

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

enviada por el Coordinador de Slots, de conformidad con el procedimiento del “Apéndice A” de este Reglamento.

Para la respectiva aprobación de los itinerarios de las aerolíneas regulares de pasajeros, el Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo, surtirá el siguiente procedimiento:

- (a) Revisará la solicitud formal de aprobación de itinerarios presentada por la aerolínea, la cual será remitida con oficio radicado en la ventanilla única del Grupo de Atención al Ciudadano dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo o a través de los medios electrónicos establecidos para cada una de las dos (2) temporadas anuales en que se programan los itinerarios, debiendo cumplir y contener las siguientes condiciones e información:
  - (1) La solicitud para la aprobación de los itinerarios deberá ser suscrita por el representante legal, apoderado o persona designada de la empresa respectiva y presentarse a la Oficina de Transporte Aéreo, a más tardar el último día hábil de enero de cada año para el primer período - Temporada de Verano (Summer) y el último día hábil de agosto de cada año para el segundo período - Temporada de Invierno (Winter). En esa solicitud, la aerolínea deberá señalar las variaciones y/o novedades respecto al itinerario de la temporada inmediatamente anterior, en la que se relacionen las rutas suspendidas o canceladas en ese periodo, así como las rutas nuevas que iniciará y las novedades asociadas con la disminución o aumento de frecuencias en rutas internacionales.
  - (2) Adjuntar el recibo de pago por derechos a trámite de aprobación y registro inicial de itinerarios prevista en la Resolución 4895 de diciembre 24 de 1997 o la que la remplace o modifique.
  - (3) Adjuntar el itinerario operacional de la aerolínea en el formato denominado; “FORMATO ITINERARIO OPERACIONAL”, en el cual se demuestre la cantidad de aeronaves aeronavegables y disponibles, incluidas en sus Especificaciones de Operación, que destinará la empresa para cubrir el itinerario propuesto. El itinerario operacional debe corresponder a cada una de las aeronaves a utilizar, discriminando la cantidad de horas bloque diarias para cada una de ellas.

En el caso que una o varias aeronaves estén en proceso de incorporación a la flota de una aerolínea y aún no estén incluidas en sus especificaciones de operación, dicha aerolínea deberá informar en la correspondiente solicitud, el tipo de aeronave y la fecha estimada de puesta en servicio para la operación. Una vez incorporada, se deberá enviar la actualización del itinerario operacional.

- (b) Consultará en el sistema de información SCORE el registro de los itinerarios programados, conforme al procedimiento realizado por la aerolínea y señalado en el “Apéndice A” de este Reglamento. En caso de no existir registro alguno, se entenderá que la misma no registró la programación de su itinerario, lo cual se notificará, aclarando que la empresa NO podrá realizar operaciones hasta tanto se subsane esta situación, sin perjuicio de las actuaciones administrativas que se puedan adelantar, por incumplimiento a las normas vigentes de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) Evaluará el registro de los itinerarios en relación con sus rutas (autorización, suspensión, cancelación, comercialización anticipada), frecuencias, derechos de tráfico, equipos de vuelo, etc., el cual se aprobará si cumpliera con todos los requisitos, o se desaprobará total o parcialmente. Tales determinaciones se comunicarán a la empresa dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud, formulando las observaciones encaminadas a que se hagan correcciones, si a ello hubiera lugar.
- (d) Si hubiera errores en la programación de itinerarios registrados por la empresa, ésta deberá efectuar las correcciones pertinentes en el sistema SCORE dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al recibo de las observaciones. En caso de no realizarse los ajustes del itinerario por parte de los explotadores de aeronave bajo la modalidad de transporte público regular en el tiempo estipulado, se informará al Coordinador de Slots o Facilitador, para la inhabilitación de la franja horaria (Slot). La Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC no dará curso, ni aprobará ninguna programación de itinerarios incompleta o que no se avenga a los períodos de antelación y vigencia señalados en el inciso a) de este numeral, y en consecuencia la devolverá del mismo modo en que hubiera sido recibida.

Una vez validado el cumplimiento de los requisitos anteriores, la Oficina de Transporte Aéreo emitirá la comunicación de aprobación de los itinerarios de la temporada en cuestión.

### 3.11.2.2. Modificaciones

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que hayan presentado su programación de itinerarios con la debida antelación y obtenido su aprobación, podrán solicitar la modificación parcial de tales itinerarios, entendiéndose como modificación a los itinerarios, los siguientes casos:

- (a) Cambios en la programación de los itinerarios aprobados de la temporada en curso, por variación de datos, tales como: equipo, número de vuelo, ruta, vigencia del vuelo, horas, días de operación y aumento o disminución de frecuencias.
- (b) Inclusión de nuevas rutas en el período de ejecución de un itinerario ya aprobado.
- (c) Suspensión y cancelación de rutas en el itinerario aprobado para la temporada en curso. Para estos casos, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público deberán cumplir con lo establecido en el numeral 3.6.3.4.3.10. que será verificado por el Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo.

Las solicitudes de modificaciones al itinerario, se aceptarán únicamente mediante el envío del mensaje SSIM al sistema de información SCORE de acuerdo con el procedimiento señalado en el "Apéndice A" de este Reglamento, con una antelación no inferior a veinticuatro (24) horas a la fecha y hora prevista de la operación del vuelo que se pretende modificar. En todo caso, el término de la vigencia de la modificación no puede exceder el día en que culmina la temporada vigente.

En el evento de presentarse casos en los cuales la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público, inevitablemente tuviera que efectuar modificaciones a su itinerario debido a

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

cierres no programados de aeropuerto, sin la posibilidad de incluirlas antes de las veinticuatro (24) horas mencionadas, dichos cambios se deberán tramitar directamente con la Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad – FCMU.

Para el caso de las modificaciones del itinerario relacionadas con la disminución de frecuencias internacionales en rutas con control de capacidad, la empresa de servicios aéreos comerciales deberá informar dicha decisión mediante oficio radicado en la ventanilla única o por los medios electrónicos establecidos, especificando el número de frecuencias semanales que disminuirá.

En el caso del aumento de frecuencias internacionales, cuando se trate de rutas con control de capacidad, los explotadores de rutas internacionales, previo al envío del mensaje SSIM de modificación (códigos de acción C/R o C/L) del itinerario, deberán contar con una autorización formal de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC.

**Nota:** Sección modificada conforme al Artículo PRIMERO de la Resolución No. 02473 del 28 de Octubre de 2021. Publicada en el Diario Oficial No. 51.841 del 28 de Octubre de 2021.

### 3.11.3. Publicación de Itinerarios

Los itinerarios aprobados a cada empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, o sus modificaciones, podrán ser ofrecidos al público siempre y cuando hayan cumplido con el trámite de autorización requerido, bien a través del procedimiento de registro de los itinerarios, o mediante autorización especial que conceda la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC para los casos de iniciación de nuevas rutas y/o frecuencias.

Los únicos itinerarios que podrán ofrecerse al público sin cumplirse primero el procedimiento de registro de los itinerarios, son aquellos que estén asociados con Slots históricos y que fueran previamente confirmados por el Coordinador de Slots como conservados, los cuales se podrán comercializar exclusivamente hasta la vigencia de la temporada, por cuanto los Slots históricos podrían perderse de una temporada a otra. Lo anterior, con el fin de permitir a las aerolíneas ofrecer sus itinerarios en un tiempo razonable.

### 3.12. Vuelos adicionales

De acuerdo con las necesidades de la demanda, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público, nacionales y extranjeras, podrán programar vuelos adicionales en las rutas autorizadas, dentro de los horarios de operación de los aeropuertos.

No se requiere autorización formal de la Oficina de Transporte Aéreo para los vuelos adicionales nacionales.

En el caso de vuelos adicionales internacionales, tampoco se requerirá autorización formal de la Oficina de Transporte Aéreo, cuando se trate de rutas respecto de las cuales haya sido acordada libertad de frecuencias con derechos de tráfico hasta de cuarta libertad del aire.

Para aquellos vuelos adicionales, nacionales e internacionales, que no se incluyeran dentro del proceso inicial de programación de itinerarios por parte de las empresas servicios regulares, se observarán las siguientes reglas:

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) Las peticiones de estos vuelos, serán atendidas de forma transparente, teniendo en cuenta el orden cronológico de llegada de las solicitudes al sistema SCORE y surtiendo el procedimiento establecido en el “Apéndice A” de este RAC (envío de mensaje SSIM), para operaciones en aeropuertos Niveles 3, 2 y 1.
- (b) Ningún explotador de servicios aéreos comerciales de transporte público regular nacional, podrá ejecutar mensualmente vuelos adicionales, por fuera del itinerario aprobado, en una proporción superior a la que se indica a continuación:

Porcentaje de vuelos adicionales permitidos	
RANGOS DE VOLUMEN OPERACIÓN MENSUAL (salidas y llegadas)	PORCENTAJE
>5000 vuelos	1%
2000 a 5000 vuelos	3%
<2000 vuelos	6%

- (c) El Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, en caso de ser necesario o atender algún requerimiento de información sobre los vuelos adicionales, validará si efectivamente se registró el vuelo en el sistema SCORE como un vuelo adicional (código de acción G). En el evento que no apareciera como un vuelo adicional, se comunicará al Grupo de Planeación de Franjas Horarias para lo pertinente.
- (d) Los vuelos de itinerario que por motivos de demora u otra circunstancia se efectúen en el mismo día, por fuera del horario aprobado, se tomarán como demorados, si se hicieran durante el mismo día calendario (de acuerdo a hora local colombiana) en que estaban programados y bajo ninguna circunstancia se considerarán como vuelos adicionales.
- (e) Si un vuelo no pudiera efectuarse en el día calendario y hora en que estaba programado (de acuerdo a hora local colombiana) haciéndose necesario realizarlo en un día posterior y ese día posterior la empresa tuviese programado el mismo vuelo (mismo destino y número de vuelo), quedando dos (2) vuelos con el mismo número en la misma fecha; dicho vuelo podrá efectuarse como adicional, con la condición de que la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público cambie el número de vuelo, usando uno de los asignados dentro de su “rango de número de vuelos” de modo que permita una diferenciación; de conformidad con lo previsto en el numeral 3.11.1.2 literal (d) de este Reglamento. Las solicitudes serán atendidas de la siguiente manera:
- (1) Para los casos en que se presente esta situación en horario laboral de lunes a viernes (8 a.m.- 5 p.m.) y en aeropuertos coordinados (Nivel 3) y/o facilitados (Nivel 2), la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular solicitarán al Grupo de Planeación de Franjas Horarias de la Oficina de Transporte Aéreo, se gestione ante el explotador aeroportuario la disponibilidad de la infraestructura y servicios necesarios para la operación y ante la Dirección de Servicios a la

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Navegación Aérea la asignación para lo referente a operar el respectivo vuelo.(ATFCM).

- (2) En los horarios diferentes a la jornada laboral ordinaria y/o días festivos, en aeropuertos coordinados (Nivel 3) y/o facilitados (Nivel 2) la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular solicitarán a la Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad – FCMU, se gestione ante el explotador aeroportuario la disponibilidad de la infraestructura y servicios necesarios para la operación.
- (f) La autorización del vuelo adicional dentro de las 24 anteriores a la salida del mismo se otorgará por parte la Posición OCS en la FCMU, siempre y cuando la aerolínea informe el motivo operacional por lo cual se debió cancelar el vuelo que estaba programado en el itinerario aprobado por la Oficina de Transporte Aéreo.
- (g) El vuelo no efectuado en su fecha y hora programada se considerará cancelado, a menos que la diferencia entre el momento en que debía efectuarse según itinerario y el momento de la salida del adicional sea inferior a seis (6) horas, caso en el cual se considerará como una demora, aun teniendo número de vuelo diferente (adicional). Tales cancelaciones y demoras estarán sujetas a las compensaciones previstas en este Reglamento.”

**Nota:** Sección modificada conforme al Artículo PRIMERO de la Resolución No. 02473 del 28 de Octubre de 2021. Publicada en el Diario Oficial No. 51.841 del 28 de Octubre de 2021.

### “APÉNDICE A

#### ASIGNACIÓN DE SLOTS PARA LAS OPERACIONES AÉREAS EN AEROPUERTOS COORDINADOS NIVEL 3 Y FACILITACIÓN DE HORARIOS EN AEROPUERTOS NIVELES 2 Y 1.

##### 1. Disposiciones generales

###### 1.1. Aplicabilidad

El presente apéndice regula la asignación de franjas horarias (Slots Aeroportuarios) para las operaciones aéreas hacia o desde los aeropuertos colombianos que, debido a su alto volumen de tráfico aéreo, sean clasificados como aeropuertos Nivel 3 (Coordinados), en aeropuertos en los que exista la probabilidad de congestión durante algunos periodos del día, de la semana o una temporada especial; sean clasificados como aeropuertos Nivel 2 o Nivel 1 (Facilitados)

###### 1.2. Necesidad de Slots aeroportuarios en aeropuertos coordinados

Para las operaciones hacia y desde aeropuertos Nivel 3, las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, deberán contar con un Slot (franja horaria) asignado y aprobado,

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

a más tardar 24 horas antes de iniciar el vuelo respectivo, salvo las excepciones que determine la UAEAC.

La UAEAC podrá, previo el cumplimiento de los requisitos contemplados en la ley, contratar los servicios de empresas y/o personas especializadas en la planeación y monitoreo de slots, para que se encarguen de la ejecución de actividades inherentes a la asignación de franjas horarias (Slots Aeroportuarios), para las operaciones aéreas hacia o desde los aeropuertos colombianos que, debido a su alto volumen de tráfico aéreo, sean clasificados como aeropuertos Nivel 3 (Coordinados). En cuyo caso, la UAEAC definirá las responsabilidades del Coordinador con respecto al contratista.

La UAEAC conserva en todo momento sus facultades de vigilancia y control, a la vez que se reserva la facultad de retomar las actividades que se contraten cuando así lo considere.

## 1.3. Coordinación de aeropuertos

La coordinación de aeropuertos es un método para gestionar la capacidad de los aeropuertos, lo cual conlleva la asignación Franjas Horarias o Slots de acuerdo a la capacidad aeroportuaria (restringida o limitada), a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público (aerolíneas) y otros explotadores de aeronaves para garantizar el funcionamiento viable del aeropuerto. La coordinación también es un procedimiento para incrementar al máximo el uso eficiente de la infraestructura aeroportuaria.

El principal objetivo de la coordinación de aeropuertos es lograr una eficiencia óptima en el uso de la infraestructura aeroportuaria, con el propósito de incrementar al máximo los beneficios para la mayor cantidad posible de usuarios del aeropuerto.

## 1.4. Niveles de congestión de aeropuertos

Los aeropuertos se clasifican según los siguientes niveles de congestión:

**Nivel 1:** Aeropuertos donde la capacidad de la infraestructura aeroportuaria es por lo general suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios del aeropuerto en cualquier franja horaria.

**Nivel 2:** Aeropuertos donde existe una probabilidad de congestión durante algunos periodos del día, la semana o la temporada, la cual puede resolverse mediante ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre las a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público (aerolíneas), el explotador aeroportuario y el facilitador. El Director General de la Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces designara a un Facilitador y su suplente para gestionar las operaciones previstas de las aerolíneas que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.

**Nivel 3:** Aeropuertos donde la infraestructura resulta insuficiente, o donde existan condiciones que imposibilitan satisfacer plenamente la demanda. El Director General de la Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces designará a un Coordinador y su suplente por Aeropuerto, para planificar y asignar Slots a las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves que utilizan o tengan previsto utilizar el aeropuerto como forma de gestionar los recursos limitados y publicados en la capacidad declarada.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

El aeropuerto deberá recibir la designación de Nivel 3 únicamente cuando los análisis y consultas permiten concluir que la demanda para la infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad declarada, y que no existe ninguna forma práctica de mitigar el problema a corto plazo. Un aeropuerto no deberá ser designado o seguir estando designado Nivel 3 por motivos distintos a una insuficiencia real de la infraestructura aeroportuaria, tal y como lo demuestre el análisis exhaustivo de la demanda y la capacidad.

El Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces, deberá suscribir y garantizar que un aeropuerto solo reciba la designación de Nivel 3, tras efectuar un análisis exhaustivo de la demanda y la capacidad, así como una consulta completa con todos los partícipes y partes interesadas.

El cuadro de clasificación de los aeropuertos según su nivel de congestión será publicado mediante circular emitida por la Oficina de Transporte Aéreo. Teniendo en cuenta que el “Nivel” de cada aeropuerto se revisará al final de cada temporada y podrá dar lugar a cambiar un o clasificar el aeropuerto en una categoría diferente a la que ostenta.

### 1.5. Actores involucrados

Los actores involucrados en relación con la gestión y uso de Slots son:

- (a) La autoridad aeronáutica y demás entes gubernamentales responsables de actividades inherentes al aeropuerto.
- (b) La autoridad ATS competente responsable del control del tráfico aéreo del aeropuerto y del espacio aéreo; actualmente asignada a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC.
- (c) El coordinador (es) y facilitador (es) responsable (s) de la coordinación y facilitación de los aeropuertos; actualmente asignados a la Oficina de Transporte Aéreo y su Grupo de Planeación de Franjas Horarias.
- (d) El explotador aeroportuario que administra y gestiona las instalaciones y servicios del respectivo aeropuerto.
- (e) Las empresa de servicios aéreos comerciales y otros explotadores de aeronaves que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.
- (f) Las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).
- (g) Las empresas y/o personas especialistas en planeación y monitoreo de slots que sean contratadas para ejecutar actividades inherentes a la asignación de franjas horarias.”

### 1.6. Principios orientadores de la asignación de Franjas Horarias (Slot) para las operaciones aéreas

La autoridad aeronáutica y demás actores involucrados, de conformidad con el numeral 1.5 precedente, observarán en relación con la solicitud, asignación y utilización de las franjas horarias, Slot, en aquellos aeropuertos que lo requieran; además de los principios orientadores de las actuaciones administrativas,

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

contendidos en el artículo 3º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo o disposiciones que en el futuro lo modifiquen o sustituyan, los principios siguientes:

- (a) **Transparencia:** Las actuaciones de la administración para la asignación de Slot y definición de capacidad de los aeropuertos estarán sometidas a procedimientos claros y visibles para los interesados. Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público (aerolíneas) y otros explotadores de aeronaves podrán acceder a la información sobre Slot y conocer su proceso de asignación, sin que ello signifique injerencia alguna en la toma de las decisiones.
- (b) **Igualdad y proporcionalidad:** El acceso a los Slot y su asignación, se darán en igualdad de condiciones y oportunidades para todas las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves. Sin embargo, la cantidad de Slot que puedan ser asignados a las diferentes empresas de servicios aéreos comerciales, será proporcional al tamaño e intensidad de sus operaciones, considerando el tamaño del mercado atendido, la frecuencia de las operaciones y las conexiones que se generan en el aeropuerto.
- (c) **Lealtad:** Al momento de solicitar Slot para sus operaciones, las empresas de servicios aéreos comerciales observarán criterios de lealtad respecto de otros explotadores, evitando toda práctica que de manera indebida afecte o restrinja el acceso o la obtención de Slot a otras empresas o explotadores.
- (d) **Cooperación:** Los explotadores aeroportuarios y explotadores de aeronaves en cualquiera de sus modalidades, cooperarán para lograr la mayor eficiencia posible en las operaciones aéreas hacia o desde aeropuertos coordinados, evitando reservar y retener Slot que no han de ser utilizados y procediendo a su oportuna cancelación y liberación cuando estimen que no serán necesarios.

## 2. Obligaciones de los diferentes actores por niveles de aeropuertos

### 2.1. Aeropuertos de Nivel 1

#### 2.1.1. Obligaciones de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público (aerolíneas).

Todas las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público, que operen o tengan la intención de operar vuelos en un aeropuerto de Nivel 1, deberán, según aplique:

- (a) Comunicar mediante la mensajería SSIM sus operaciones previstas en cada temporada. Las operaciones en los aeropuertos de Nivel 1 no se tratarán en la RMS.
- (b) Cuando atiendan sus propios vuelos, alcanzar los acuerdos necesarios con los explotadores aeroportuarios para gestionar eficazmente las operaciones previstas.
- (c) Las aerolíneas deberán comercializar sus vuelos en los mismos horarios e itinerarios que fueran aprobados por la Oficina de Transporte Aéreo y registrados en el sistema SCORE, o el sistema que en el futuro lo remplace o sustituya.

#### 2.1.2. Obligaciones de los explotadores aeroportuarios.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

El explotador aeroportuario de un aeropuerto de Nivel 1 deberá:

- (a) Supervisar la demanda de la infraestructura aeroportuaria y realizar su planificación para aumentar la capacidad para satisfacer dicha demanda. Colaborará con las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling) para evitar restricciones que puedan afectar las operaciones de las aerolíneas.
- (b) Realizar los análisis necesarios para calcular la capacidad aeroportuaria, con el fin de contar con una base de datos eficiente que sirva para la designación de nivel de aeropuertos cuando corresponda y proporcionar la infraestructura necesaria para gestionar las operaciones previstas de los explotadores de aeronaves en el marco de los niveles de servicio acordados.
- (c) Alcanzar, cuando corresponda, los acuerdos necesarios con las empresas de servicios de escala en aeropuerto o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos, para gestionar eficazmente las operaciones previstas.

### **2.1.3. Obligaciones de las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).**

Corresponderá a las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos:

- (a) Alcanzar los acuerdos necesarios con el explotador aeroportuario para gestionar eficazmente las operaciones previstas. En todo caso, la gestión de asistencia en tierra tendrá la responsabilidad principal de velar por evitar o mitigar las restricciones innecesarias debido a una planificación deficiente o a la presencia de recursos inadecuados en sus propias operaciones.

## **2.2. Aeropuertos de Nivel 2**

### **2.2.1. Obligaciones de a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público (aerolíneas).**

Todas las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público, que operen o tengan la intención de operar vuelos en un aeropuerto de Nivel 2, deberán, según aplique:

- (a) Proporcionar información actualizada de cada temporada sobre sus operaciones previstas al facilitador, mediante la mensajería SSIM y el formato empleado para el intercambio de datos con el facilitador. Las operaciones en los aeropuertos Nivel 2 se tratarán en la Reunión Mundial de Coordinación de Slots (RMS).
- (b) Cuando atiendan sus propios vuelos, alcanzar, los acuerdos necesarios con los explotadores aeroportuarios, para gestionar eficazmente las operaciones previstas.
- (c) Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público deberán comercializar sus vuelos en los mismos horarios e itinerarios que fueran aprobados por la Oficina de Transporte Aéreo y registrados en el sistema SCORE, o el sistema que en el futuro lo remplace o sustituya.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota 1.-** Se exceptúan del envío de la tabla de vinculación, las empresas de servicios aéreos comerciales que en el curso de la temporada y mediante mensajería SSIM, envíen la información de la rotación de sus aeronaves, y ésta corresponda a la realidad de sus operaciones.

**Nota 2.-** Las fechas límite para el envío de datos pueden consultarse en el calendario de actividades de coordinación. Los datos de contacto de los facilitadores pueden encontrarse en web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.iata.org/wasg](http://www.iata.org/wasg).

### 2.2.2. Obligaciones de los explotadores aeroportuarios.

El explotador aeroportuario deberá:

- (a) Prestar apoyo al facilitador a la hora de conseguir la plena cooperación de las aerolíneas en los aeropuertos de Nivel 2.
- (b) Proporcionar la infraestructura necesaria para gestionar las operaciones previstas de los explotadores de aeronaves en el marco de los niveles de servicio acordados.
- (b) Realizar los análisis necesarios para calcular la capacidad aeroportuaria, con el fin de contar con una base de datos eficiente que sirva para la designación del nivel de aeropuertos, cuando corresponda. Así mismo deberá mantener informado al facilitador y a todas las partes interesadas acerca de las limitaciones de capacidad y, especialmente, alertarles a tiempo en el caso de que una o varias de estas limitaciones puedan alcanzarse o superarse en un futuro próximo.
- (c) Tras consultarlo con las partes interesadas, informará al facilitador cualquier cambio producido en la capacidad y en los parámetros de coordinación. El facilitador, a su vez, informará a las aerolíneas lo pertinente. Esta declaración deberá realizarse como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (d) Alcanzar, cuando corresponda, los acuerdos necesarios con las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos, para gestionar eficazmente las operaciones previstas.
- (e) El explotador aeroportuario deberá priorizar la asignación de posiciones de parqueo acorde con la destinación definida para cada terminal (pasajeros y/o carga), acorde al cálculo de capacidad suministrada al Grupo de Planeación de Franjas Horarias de la UAEAC.

### 2.2.3. Obligaciones del facilitador.

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil designará a un facilitador y su suplente, quien deberá tener conocimientos previos sobre programación de itinerarios de aerolíneas y/o experiencia en facilitación de Slots.

Sus obligaciones frente a este proceso son:

- (a) Garantizar la viabilidad de los planes enviados por las aerolíneas de modo que no se superen los parámetros de planificación del aeropuerto.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (b) Poner a disposición de los demás actores involucrados, información detallada sobre los parámetros de facilitación y la utilización de la capacidad declarada.
- (c) Comunicar a las aerolíneas si las operaciones previstas superarán los parámetros de planificación y facilitar un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo para evitar que se superen dichos parámetros.

### 2.2.4. Obligaciones de las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).

Corresponderá a las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos:

- (a) Alcanzar los acuerdos necesarios con el explotador aeroportuario para gestionar eficazmente las operaciones previstas. En todo caso, la gestión de asistencia en tierra tendrá la responsabilidad principal de velar por evitar o mitigar las restricciones innecesarias debido a una planificación deficiente o a la presencia de recursos inadecuados en sus propias operaciones.

## 2.3. Aeropuertos de Nivel 3

### 2.3.1. Obligaciones de los explotadores de aeronaves.

Todos los explotadores de aeronaves, cualquiera que sea su modalidad, que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto de Nivel 3, deberán, según aplique:

- (a) Contar previamente con un Slot asignado por parte del Coordinador de Slots. Para participar de forma efectiva en el procedimiento de coordinación deberán disponer de los recursos, la experiencia y los sistemas adecuados.
- (b) Dado que los Slots en aeropuertos de Nivel 3 podrían no estar disponibles en las horas Pico o Punta, es fundamental que los explotadores de aeronaves que operen o tengan la intención de operar en ese aeropuerto estén preparados para desarrollar planes alternativos si no pueden obtener los Slots que necesitan a la hora que los pretenden. Algunos aeropuertos tienen pocos Slots adecuados disponibles, o incluso ningún Slot. En estos casos, deberán considerar operar a una hora distinta o en aeropuertos alternativos que puedan dar cabida a sus operaciones previstas.
- (c) Los explotadores de aeronaves con permiso de operación para servicios aéreos comerciales de transporte público regular, deben remitir al Grupo de Planeación de franjas horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo, la tabla de vinculación de sus operaciones (rotación de aeronaves), con la finalidad de determinar a través del sistema SCORE, el tiempo y recurso en tierra necesario para la atención de las aeronaves. Esta tabla debe ser remitida todos los días martes con la información correspondiente de la semana siguiente (lunes a domingo), en un archivo Excel con formato CSV (comma separated values), bajo la siguiente estructura:

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

TABLA DE VINCULACION								
OPERADOR ARR	No. SERV ARR	OPERADOR DEP	No .SERV DEP	FROM	TO	DOOP	WOOP	TD
SK	2119	SK	2672	27/10/2013	29/03/2014	1234567	1	0

Código escrito: SK, 2119, SK, 2672, 27-10-2013, 29-03-2014,1234567,1,0

- (d) Las aerolíneas deberán comercializar sus vuelos en los mismos horarios e itinerarios que fueran aprobados por la Oficina de Transporte Aéreo y registrados en el sistema SCORE, o el sistema que en el futuro lo remplace o sustituya.

**Nota 1.-** Se exceptúan del envío de la tabla de vinculación, las aerolíneas que en el curso de la temporada y mediante mensajería SSIM, envíen la información de la rotación de sus aeronaves, y ésta corresponda a la realidad de sus operaciones.

**Nota 2.-** Cuando se detecte que la información reportada sobre la rotación de las aeronaves, difiere más de un 20% con respecto a lo ejecutado, por causas atribuibles a la aerolínea, el Coordinador de Slots fijará una menor prioridad en la coordinación inicial de la temporada siguiente.

### 2.3.2. Obligaciones de los explotadores aeroportuarios.

El explotador aeroportuario deberá:

- (a) Velar porque se acuerden unos parámetros de coordinación adecuados con las partes interesadas y que dichos parámetros se actualicen para cada temporada o en el evento que se presentasen situaciones imprevistas.
- (b) En los casos en que persistan las restricciones del aeropuerto, examinará su capacidad y la incrementará en la medida que resulte necesario y posible para posibilitar una nueva designación de Nivel 2 o Nivel 1 lo antes posible.
- (c) Tras consultarlo con el Comité de Coordinación de Slots, informará al coordinador de cualquier cambio producido en la capacidad y en los parámetros de coordinación. El coordinador, a su vez, informará a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público. Esta declaración deberá realizarse como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (d) Suministrar la información pertinente al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, con estricta sujeción a los canales de comunicación, así como, a los contenidos, formatos y plazos que determine el jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, con el fin de contribuir a la aplicación de los criterios necesarios para la asignación de Slots.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (e) Tomar como base de planificación de sus recursos, únicamente la información oficial de los Slots aeroportuarios suministrada por la Oficina de Transporte Aéreo. Así mismo, dicha información deberá verse reflejada en los sistemas consultados por los usuarios del transporte aéreo.
- (f) Priorizar la asignación de posiciones de parqueo acorde con la destinación definida para cada terminal (pasajeros y/o carga), conforme al cálculo de capacidad suministrada al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots.
- (g) Alcanzar, cuando corresponda, los acuerdos necesarios con las empresas de servicios de escala en aeropuerto o las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, que atiendan sus propios vuelos para gestionar eficazmente las operaciones previstas.”

### 2.3.3. Obligaciones del Coordinador de Slots

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil designará un coordinador y su suplente con conocimientos previos sobre programación de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público, operaciones de aeropuertos y experiencia en coordinación de Slots, quien deberá estar en capacidad de asistir y participar en todas las RMS. Los coordinadores deberán disponer de sistemas informáticos capaces de realizar las funciones necesarias para cumplir tanto las directrices mundiales de Slots (WASG) como las normas y Reglamentos Aeronáuticos vigentes, sus obligaciones frente a este proceso son:

- (a) Recopilar datos sobre las operaciones previstas de todas las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, que operen o tengan la intención de operar en el aeropuerto.
- (b) Publicar en la página [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co), la información detallada sobre los parámetros de coordinación y la utilización de la capacidad declarada en cada temporada para consulta de las partes interesadas.
- (c) Facilitar un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo con las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- (d) Asignar Slots a las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, de forma imparcial, transparente y no discriminatoria, sobre la base de los parámetros de coordinación aplicables y de conformidad con las normas y Reglamentos Aeronáuticos vigentes.
- (e) Analizar las capacidades calculadas de pista, espacio aéreo y terminales, en función de los parámetros de coordinación tales como, posiciones de parqueo, flujo de pasajeros, puertas de abordaje, cintas de equipaje, módulos de embarque, para cada temporada y/o cuando existan variaciones que afecten la capacidad inicial, así como, obras de mantenimiento, intervenciones, etc.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (f) Analizar la demanda de los Slots (históricos, peticiones iniciales, Slots ad hoc, Slots en épocas especiales) para proyectar la disponibilidad de Slots en cada temporada y/o cuando existan variaciones que afecten la capacidad inicial.
- (g) Publicar información detallada sobre los parámetros de coordinación aplicables, las normas y Reglamentos Aeronáuticos vigentes, así como cualquier otro criterio empleado en la asignación de Slots, como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS, siempre que sea posible.
- (h) Publicar preferiblemente en el formato especificado en el capítulo 6 del SSIM y a través de cualquier medio informático, las listas de Slots asignados, los Slots restantes disponibles y los motivos por los que los Slots no se asignaron tal y como se solicitó.
- (i) Supervisar las cancelaciones realizadas con posterioridad a la fecha de referencia de históricos, con el fin de aplicar la norma "Úselo o piérdalo".
- (j) Supervisar la utilización de Slots prevista y real, con el fin de identificar cualquier no utilización de Slots aeroportuarios e iniciar un diálogo con la empresa de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves en cuestión, y aplicar la norma "Úselo o piérdalo".
- (k) Supervisar la utilización de Slots prevista y real para identificar los posibles casos de uso indebido de Slots e iniciar un diálogo con las empresa de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves en cuestión.
- (l) Ofrecer información y guía a las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, sobre todas las cuestiones que puedan mejorar la capacidad del aeropuerto o la flexibilidad de la asignación de Slots, y, en especial, sobre cualquier aspecto que contribuya a que el aeropuerto pueda volver al Nivel 2 o al Nivel 1.
- (m) Solucionar los problemas derivados de requisitos contradictorios, de forma que se evite la necesidad de intervención externa.
- (n) Emitir concepto previo para las solicitudes de nuevos operadores y/o nuevas rutas y/o incremento de frecuencias respecto a disponibilidad de Slots en aeropuertos coordinados, donde se pretenda prestar servicios regulares.
- (o) Revisar los casos de las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, que incurran en cualquier modalidad de uso indebido de slots, verificando el impacto operacional de cada uno (horario, demoras, congestión, etc.) con el fin de evaluar la pertinencia de informar a las áreas competentes, para el inicio de procesos sancionatorios de acuerdo con lo estipulado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y demás normas aplicables.
- (p) Las demás que le asigne en Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, en relación con la gestión de Slots.

### 2.3.4. Obligaciones de las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Corresponderá a las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos:

- (a) Alcanzar los acuerdos necesarios con el explotador aeroportuario para gestionar eficazmente las operaciones previstas. En todo caso, la gestión de asistencia en tierra tendrá la responsabilidad principal de velar por evitar o mitigar las restricciones innecesarias debido a una planificación deficiente o a la presencia de recursos inadecuados en sus propias operaciones.

### 3. Planificación estratégica de Franjas Horarias (Slots)

Para el proceso de coordinación de Slots (Nivel 3) y facilitación de horarios (Nivel 2), se hace necesario realizar una Planificación Estratégica basada en el análisis de la demanda y la capacidad ofrecida, en la que se debe evaluar dónde y cuándo es probable que la demanda exceda la capacidad aeroportuaria, con el fin de ajustar la demanda a la capacidad real. Esta planificación está a cargo del Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, la cual se realiza de conformidad con los plazos establecidos en el calendario IATA.

La Planificación Estratégica para la coordinación de Slots aeroportuarios, finaliza veinticuatro (24) horas antes de la fecha prevista para la operación de los vuelos programados. A partir de ese momento, la operación estará a cargo de la Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad - FCMU."

### 4. Análisis de capacidad y demanda

El análisis deberá hacerse con regularidad, aplicando las mejores prácticas al alcance del operador aeroportuario y el coordinador de slots. De igual manera, deberá sopesar de forma objetiva la aptitud de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda con los niveles de servicio deseados (tiempos de fila, congestión, demoras, etc.), teniendo en cuenta factores como los tiempos de espera y los niveles de congestión o de retrasos. En el análisis se deberá presuponer que las instalaciones del aeropuerto se gestionan de forma eficiente y que cuentan con una dotación completa de personal.

El análisis debe determinar los condicionantes operativos o las restricciones, medioambientales o de infraestructura que impidan satisfacer la demanda, como límites de capacidad de pista y/o terminal, entre otros, así mismo, encontrar alternativas para mitigar dichas insuficiencias mediante cambios y mejoras de la infraestructura, las operaciones o las políticas.

Los resultados del análisis de la capacidad y la demanda deberán ponerse a disposición de las partes interesadas con objeto de fomentar la cooperación, así como evaluar las posibles opciones para mitigar y solucionar el condicionante existente sobre la demanda.

**Nota.** - La actual distribución de la capacidad del aeropuerto Eldorado (aeropuerto Nivel 3), para la operación de vuelos regulares, corresponde al 80% del total de los Slots disponibles. Dicho porcentaje, de distribución de capacidad, podrá ser ajustada conforme al análisis de la capacidad y demanda para cada temporada.

#### 4.1. Objetivos

Son objetivos del análisis de capacidad y demanda:

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) Mejorar la capacidad del aeropuerto para satisfacer la demanda y evitar, siempre que sea posible, la necesidad de que el aeropuerto pase del Nivel 1 al Nivel 2, o del Nivel 2 al Nivel 3.
- (b) Identificar métodos para reducir o eliminar la necesidad de coordinación, lo cual daría lugar al cambio del aeropuerto del Nivel 3 al Nivel 2 o al Nivel 1, o bien del Nivel 2 al Nivel 1.

Es primordial desarrollar el análisis de la capacidad y la demanda cuando existan cambios significativos en la infraestructura, en las prácticas operativas o en los patrones de demanda de los aeropuertos.

### 4.2. Capacidad

#### 4.2.1. Datos para el análisis de capacidad

La información sobre la capacidad calculada, será suministrada dentro de los plazos establecidos por las directrices mundiales de coordinación de Slots, en el formato determinado para tal fin, y de conformidad con los siguientes lineamientos:

##### 4.2.1.1. Capacidad de infraestructura aeroportuaria

###### 4.2.1.1.1. Explotador aeroportuario

- (a) El explotador aeroportuario proporcionará los datos de la capacidad calculada (para llegadas y salidas) del terminal y sus plataformas, en la cual se debe considerar: posiciones de parqueo, puentes de embarque, salas de embarque y bandas de equipaje, filtros de inmigración y aduanas; mostradores o CUTE para chequeo de pasajeros y equipaje, sistemas de transporte de equipajes hasta las aeronaves, filtros para emigración, instalaciones de sanidad portuaria y control fitosanitario y demás instalaciones y servicios que afecten la disponibilidad del aeropuerto, estableciendo la capacidad máxima posible y su disminución o incremento por afectaciones en cualquiera de los elementos anotados hasta llegar a la capacidad real.

Así mismo, dentro de la capacidad calculada el explotador aeroportuario deberá tener en cuenta la programación de los trabajos de expansión, mantenimiento o reparación a la Infraestructura Aeroportuaria realizados por el mismo explotador. Tal cálculo deberá incluir los datos relativos a la disminución de capacidad del aeropuerto, situación que será informada al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots de la Oficina de Transporte Aéreo.

- (b) El explotador aeroportuario deberá determinar dentro del cálculo de la capacidad aeroportuaria, sus recursos principales tales como terminal y plataforma, definidos en un número de operaciones por hora, en la que se indique el parámetro de rotación, entendida como el número de aeronaves que pueden utilizar un puesto de estacionamiento (políticas operacionales). Lo anterior, basado en que la demanda de posiciones de parqueo de un aeropuerto está determinada fundamentalmente por la programación de vuelos regulares, el tipo de servicios ofrecidos (domésticos, internacionales, etc.) y las aeronaves que las utilizan.
- (c) El explotador aeroportuario deberá incluir dentro del cálculo de su capacidad, cualquier eventualidad en las instalaciones asignadas a las entidades que presten servicios de migración, aduanas y demás controles en los aeropuertos que afecten la capacidad temporal o permanente.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (d) El explotador aeroportuario informará al Coordinador de slots, en el momento que se conozca sobre cualquier variación en la capacidad, derivada de daños repentinos que requieran reparación inmediata o cualquier otra circunstancia que disminuya o incremente de manera temporal o permanente la capacidad de la infraestructura a su cargo.

### 4.2.1.1.2. Otros actores

Además de los datos suministrados por el explotador aeroportuario, se considerarán como otros actores: entes gubernamentales, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), o quien haga sus veces, y a la Dirección de Infraestructura Aeroportuaria de la Secretaría de Sistemas Operacionales de la UAEAC, quienes deberán suministrar al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, la información de todos los aeropuertos a nivel nacional de su competencia, acorde los siguientes lineamientos:

- (a) El cronograma del plan de obras para la temporada de verano (marzo – octubre), el cual deberá ser presentado dentro de los cinco (5) primeros días del mes de septiembre del año inmediatamente anterior, de conformidad con los términos del Calendario IATA.
- (b) El cronograma del plan de obras para la temporada de invierno (octubre – marzo), el cual deberá ser presentado dentro de los cinco (5) primeros días del mes de abril del año en curso, de conformidad con los términos del Calendario IATA.

### 4.2.1.2. Capacidad de pista y espacio aéreo.

- (a) La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC proporcionará los datos de la capacidad calculada (para llegadas y salidas) del recurso de pista o pistas con sus diferentes configuraciones, el espacio aéreo circundante del aeropuerto coordinado, en el área terminal (TMA) que le corresponda y su zona de tránsito de aeródromo (ATZ), así como de sus calles de rodaje, considerando las capacidades de los servicios de control de aproximación, control de aeródromo, control de superficie y servicios conexos de información y telecomunicaciones aeronáuticas, servicio de meteorología y las ayudas a la navegación aérea; así como las demás instalaciones y servicios que afecten la disponibilidad del aeropuerto o su espacio aéreo, estableciendo la capacidad máxima posible hora y su disminución o incremento por afectaciones en cualquiera de los elementos anotados, incidentes o daños que afecten el servicio, hasta llegar a la capacidad real o aproximada, en la cual se debe considerar los horarios operacionales con sus restricciones de todos los aeropuertos controlados a nivel nacional.
- (b) Así mismo, dentro de la capacidad calculada se deberá tener en cuenta la programación de los trabajos de instalación, mantenimiento o reparación a la restante infraestructura aeronáutica tales como: radioayudas, radares, iluminación, ayudas a la navegación, etc.
- (c) La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC informará al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, en el momento que se conozca sobre cualquier variación en la capacidad, derivada de daños repentinos que requieran reparación inmediata o cualquier otra circunstancia que disminuya o incremente de manera temporal o permanente la capacidad de la infraestructura a su cargo.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 4.3. Demanda

Los datos para el análisis de la demanda se tomarán con base en la información de referencia de históricos de la temporada equivalente e inmediatamente anterior (verano o invierno), y los datos de la planificación ajustada al término de la temporada, con el fin de determinar el aumento o disminución de Slots en las franjas pico y valle, para posteriormente proyectar la nueva demanda en la temporada a coordinar.

## 5. Declaración de capacidad

El responsable de la Coordinación de Slots, tomará como base para la capacidad a declararse, aquella que resulte menor de las dos (2) capacidades entre la capacidad aeroportuaria y la capacidad de pista, en la cual las operaciones aéreas planificadas, cualquiera que sea su modalidad; jamás podrán exceder la capacidad declarada.

La capacidad y limitaciones de un aeropuerto catalogado como coordinado (Nivel 3) o facilitado (Nivel 2), serán declaradas por el coordinador de Slots o facilitador, según corresponda, mediante la publicación en las páginas web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.iata.org/wasg](http://www.iata.org/wasg)., de conformidad con los plazos establecidos en el calendario que se establezca para cada temporada.

La capacidad declarada deberá contener mínimo la información detallada de los parámetros de coordinación o facilitación, tales como:

### 5.1. Pista

- (a) Límites de capacidad en pista (arribos y despegues).
- (b) Cambios de limitación en pista respecto a la temporada anterior.
- (c) Programación de restricciones para pista por obras de mantenimiento (arribos y despegues).
- (d) Programación de restricciones medioambientales para pista.
- (e) Programación de restricciones para calles de rodaje por obras de mantenimiento.
- (f) Tiempos promedio de rodaje taxi-in y taxi-out.

### 5.2. Espacio aéreo

- (a) Límites de capacidad en espacio aéreo en FIR.
- (b) Límites de capacidad en espacio aéreo en TMA.
- (c) Límites de capacidad en espacio aéreo en ATZ.

### 5.3. Terminal

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) Límites de capacidad en terminales con respecto a posiciones de parqueo (llegadas y salidas de contacto o remotas).
- (b) Cambios de limitaciones en terminales respecto a la temporada anterior.
- (c) Programación de restricciones para terminales con respecto a posiciones de parqueo (llegadas y salidas).
- (d) Programación de restricciones para check-in.
- (e) Programación de restricciones para el sistema de cintas de equipajes.
- (f) Programación de restricciones para mostradores (stand o CUTE).
- (g) Programación de restricciones para puentes de embarque.
- (h) Programación de restricciones para salas de abordaje.
- (i) Factor de ocupación por terminal.
- (j) Límites de capacidad con respecto a las instalaciones asignadas a las entidades que prestan servicios de migración, aduanas y demás controles en los aeropuertos.

### 5.4. Parámetros de Capacidad

Antes de la fecha establecida para el envío de información inicial en cada temporada, el coordinador de slots deberá informar al Comité de Coordinación acerca de la metodología utilizada en el análisis de capacidad, con la cual se obtuvieron los parámetros que se declaran.

Tales parámetros representarán la capacidad máxima disponible para asignación de slots durante la temporada correspondiente, teniendo en cuenta las limitaciones del aeropuerto, tales como capacidad de pista, terminal, espacio aéreo, restricciones ambientales, etc.

## 6. Principios, prioridades y criterios en la asignación de Slots (Nivel 3)

### 6.1. Principios claves de la asignación de Slots

Los principios clave de la asignación de Slots en un aeropuerto de Nivel 3 son:

- (a) Los Slots solamente serán asignados para fines de planificación por un coordinador debidamente designado.
- (b) Los Slots únicamente se asignarán a aerolíneas y demás explotadores de aeronaves que pretendan realizar operaciones en dicho aeropuerto.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) El Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo recibirá a través de la dirección electrónica [lot.fmu@aerocivil.gov.co](mailto:lot.fmu@aerocivil.gov.co), asignada al sistema de coordinación de Slot (SCORE); las solicitudes específicas de Slot mediante mensajería SSIM.
- (d) Antes de operar en un aeropuerto de Nivel 3, las aerolíneas u otros operadores de aeronaves deberán tener un Slot asignado. Algunos tipos de vuelos (por ejemplo, vuelos humanitarios, vuelos de ambulancia o vuelos de estado) podrán estar exentos o sujetos a procedimientos especiales.
- (e) Las aerolíneas y otros operadores de aeronaves no deben operar intencionadamente servicios a una hora distinta a la aprobada o utilizar Slots de una forma distinta a la asignada por el coordinador.
- (f) Una “Serie de Slots” es, un conjunto de cinco (5) o más Slots solicitados para la misma hora y el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si ello no fuera posible, asignados a la misma hora aproximadamente.
- (g) Una aerolínea, podrá seguir utilizando una serie de Slots basándose en su condición de histórico.
- (h) La condición de histórico se aplicará a una “Serie de Slots” que se hayan utilizado como mínimo el 80% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior.
- (i) No se podrán retirar los Slots históricos a una aerolínea para dar cabida a nuevos entrantes o a cualquier otra categoría de operador de aeronaves.
- (j) Los Slots podrán transferirse o intercambiarse entre aerolíneas, o bien usarse como arte de una operación conjunta, previa autorización del Coordinador de Slot, con sujeción a estas disposiciones.
- (k) Los coordinadores deberán actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- (l) La asignación de Slots será independiente de la asignación de derechos de tráfico derivados de acuerdos bilaterales de servicios aéreos comerciales.
- (m) Las aerolíneas y los coordinadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en los aeropuertos de Nivel 3.
- (n) Los tiempos de Slots se basarán en las horas previstas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas). Las horas reales de salidas y llegadas podrán variar debido a factores operacionales.

Todas las actividades relacionadas con los Slots, incluida la determinación de Slots históricos, se expresarán en Tiempo Universal Coordinado -UTC- (+5 horas de la hora local colombiana).

### 6.2. Prioridades generales para la asignación de Slots

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Los coordinadores deberán asignar la capacidad declarada basándose en el siguiente orden de prioridad general:

- (a) Operaciones de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que por su naturaleza operan ajustados a un itinerario. (Serie de servicios regulares).
- (b) Operaciones de servicios comerciales de transporte público regular de carga que operan que por su naturaleza ajustados a un itinerario (Serie de servicios regulares).
- (c) Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros (Servicios ad hoc).
- (d) Operaciones de vuelos chárter efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros (Servicios ad hoc)
- (e) Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga (Servicios ad hoc)
- (f) Operaciones de vuelos chárter efectuadas por empresas de servicios aéreos de carga (Otras operaciones).
- (g) Otras operaciones.
- (h) Están exentos de estas medidas los vuelos de ambulancia aérea en desarrollo de vuelos propios de ese servicio y otras operaciones aéreas civiles de apoyo humanitario o de búsqueda y salvamento, operaciones de la aviación de Estado en vuelo VIP –I, ó en misión de orden público, operaciones de la aviación de Estado o civil del Estado en vuelo VIP –II, Operaciones de las empresas trabajos aéreos especiales.

Para solicitar Slots con el grado de prioridad apropiado, las aerolíneas y otros operadores de aeronaves deberán usar los formatos de mensajes especificados en el capítulo seis (6) del SSIM y los códigos de acción correctos que se detallan en la tabla siguiente:

<b>SERVICE TYPES / TIPOS DE SERVICIO</b>			
<b>Service Type Code/ Código Tipo Servicio</b>	<b>Application/ Aplicación</b>	<b>Type of Operation/ Tipo de Operación</b>	<b>Description/ Descripción</b>
<b>J</b>	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Normal Service / Servicio Normal
<b>S</b>	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Shuttle Mode / Modo Traslado
<b>U</b>	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Service operated by Surface Vehicle/ Servicio Operado por Vehículo en Tierra

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

<b>F</b>	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/ Mail-Correo	Loose Loaded cargo and/or preloaded devices / Carga Suelta y/o dispositivos precargados
<b>V</b>	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/ Mail-Correo	Service operated by Surface Vehicle/Servicio Operado por Vehículo en Tierra
<b>M</b>	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/Mail-Correo	Mail only/ Solo Correo
<b>Q</b>	Scheduled/ Programado	Passenger-Cargo/ Pasajero-Carga	Passenger/Cargo in Cabin (mixed configuration aircraft)
<b>G</b>	Additional Flights/ Vuelos Adicionales	Passenger/ Pasajeros	Normal Service/Servicio Normal
<b>B</b>	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Passenger/Pasajeros	Shuttle Mode/Modo Traslado
<b>A</b>	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Cargo-Carga/Mail-Correo	Cargo-Mail/Carga-Correo
<b>R</b>	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Passenger-Pasajeros /Cargo-Carga	Passenger/Cargo in Cabin (mixed configuration aircraft)
<b>C</b>	Charter	Passenger/Pasajeros	Passenger Only/Solo Pasajeros
<b>O</b>	Charter	Special Handling/Manejo Especial	Charter requiring special handling (e.g. Migrants/immigrant Flights)/Charter require manejo especial (ej. Vuelos de deportados)
<b>H</b>	Charter	Cargo-Carga/Mail-Correo	Cargo and - or Mail/Carga y/o Correo
<b>L</b>	Charter	Passenger-Pasajeros /Cargo-Carga /Mail-Correo	Passenger and Cargo and-or Mail/Pasajeros y Carga y/o Correo
<b>P</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Non-revenue (Positioning/Ferry/Delivery/Demo)/ Sin fin de lucro (Posicionamiento/Ferry/Demostracion)
<b>T</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Technical Test/Prueba Técnica
<b>K</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Training (School/Crew check) /Entrenamiento (Escuelas/Chequeo Tripulaciones)
<b>D</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	General Aviation/Aviación General
<b>E</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Special (Government)/Especial (Gobierno)
<b>W</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Military/Militar
<b>X</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	Technical Stop (for Chapter 6 applications only)/ Parada Tecnica (Solo Aplicaciones Capitulo 6)
<b>I</b>	Others/Otros	Not specific/No especificado	State/Diplomatic/Air Ambulance (Chapter 6 only)/ Estado/Diplomatico/Aero ambulancia (Solo Capitulo 6)

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

N	Others/Otros	Not specific/No especificado	Business Aviation/Air Taxi-Aviación de negocios/Aero Taxi
---	--------------	------------------------------	---

### 6.3. Criterios principales para la asignación inicial de Slots

Siempre que se desarrolle un plan de asignación de Slots para la Reunión Mundial de Coordinación de Slots (RMS), basado en las solicitudes iniciales presentadas por las aerolíneas, los coordinadores deberán aplicar en su orden, los siguientes criterios:

#### 6.3.1. Slots históricos.

La primera prioridad de la asignación de Slots serán los Slots históricos. Para los cambios en los slots históricos que afecten los parámetros de coordinación, como un cambio en horarios, las aerolíneas deben indicar claramente el rango de flexibilidad que están dispuestas a aceptar, si corresponde, utilizando en su solicitud los códigos y el formato de la industria apropiados.

Para cualquier cambio solicitado que no pueda asignarse dentro del rango de flexibilidad aplicable, el coordinador debe reasignar los slots históricos -sin cambios- a la aerolínea en cuestión.

#### 6.3.2. Fondo de reserva:

- (a) Una vez que se hayan asignado las franjas horarias históricas sin cambios, el coordinador establecerá un fondo de reserva, que debe incluir las franjas horarias recién creadas.
- (b) El coordinador tratará las solicitudes de nuevos entrantes, junto con las solicitudes de no nuevos entrantes y las solicitudes de cambios, en los slots históricos, teniendo en cuenta los picos y valles durante todo el día en horas, franjas, etc. y utilizando los criterios principales, en el orden establecido en el presente anexo y, si es necesario, los adicionales.
- (c) El 50% de los slots disponibles en el fondo de reserva en la asignación inicial de slots, deben asignarse a las solicitudes de nuevos entrantes, de conformidad con lo dispuesto en el siguiente numeral, a menos que las solicitudes de nuevos entrantes sean inferiores al 50%. De igual manera, el 50% de los slots disponibles en el fondo de reserva, en la asignación inicial de slots, deben asignarse a solicitudes de no nuevos entrantes, a menos que dichas solicitudes sean inferiores al 50%.
- (d) Cuando este equilibrio 50/50 no se pueda lograr en una sola temporada (por ejemplo, cuando hay un número muy limitado de espacios disponibles en el fondo, el coordinador debe corregir este desequilibrio durante la próxima temporada equivalente (o temporadas, si eso no es posible) para garantizar que el fondo asigne de manera equitativa, entre los nuevos entrantes y los no nuevos

#### 6.3.3. Nuevos Entrantes

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) Por “nuevo entrante” se entenderá una aerolínea que solicita una serie de espacios en un aeropuerto en cualquier día en el que, si la solicitud de la aerolínea fuera aceptada, tendría menos de siete (7) slots (total sumando llegadas y salidas) en ese aeropuerto ese día.
- (b) Para el caso contemplado en el numeral anterior, la Oficina de Transporte Aéreo podrá utilizar un de slots diferente a siete (7) cuando lo considere necesario, informando al Comité de Coordinación de Slots los motivos correspondientes.
- (c) Solo las aerolíneas podrán optar a la categoría de nuevo entrante.
- (d) Un nuevo entrante al que se le hayan ofrecido Slots una hora antes o después del tiempo solicitado, pero que no haya aceptado esta oferta al final del primer día de la RMS, no conservará la categoría de nuevo entrante para esa temporada.
- (e) Si un nuevo entrante no quedara satisfecho con la respuesta del coordinador a su solicitud de Slot, podrá pedir reunirse con el Comité de coordinación para intentar resolver la situación.

### 6.3.4. Introducción de operaciones previstas para todo el año.

- (a) Dentro de cada categoría (solicitudes de nuevos entrantes, solicitudes de no nuevos entrantes y solicitudes de cambios en las franjas horarias históricas), una solicitud de extender una operación existente para que opere todo el año, debe tener prioridad sobre una nueva solicitud de slot.
- (b) Al evaluar si se aplica la prioridad durante todo el año, los coordinadores deberán permitir flexibilidad en los horarios, para atender los diferentes requisitos de los servicios de corta y larga distancia.

### 6.4. Criterios adicionales para la asignación inicial de Slots

Cuando los Slots no puedan asignarse utilizando los criterios principales definidos en el numeral 6.3, deberán tenerse en cuenta los siguientes factores:

- (a) **Periodo efectivo de operación:** deberá tener prioridad la programación que será efectiva durante un periodo de operación mayor en la misma temporada.
- (b) **Tipo de servicio y de mercado:** deberá tenerse en cuenta el equilibrio de los distintos tipos de servicios (regulares, chárter y carga) y los mercados (nacionales, regionales o de largo recorrido), así como el desarrollo de la red de rutas del aeropuerto.
- (c) **Competencia:** los coordinadores intentarán asegurarse de que se tengan en cuenta los factores competitivos en la asignación de los Slots disponibles.
- (d) **Prohibición:** cuando exista una prohibición en un aeropuerto, que genere un problema de Slots en cualquier otro lugar, deberá darse prioridad a la aerolínea cuya programación esté restringida por la prohibición.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (e) **Requisitos de los pasajeros y otros usuarios:** los coordinadores intentarán garantizar que las necesidades de los pasajeros y los transportistas se satisfagan en la máxima medida posible.
- (f) **Frecuencia de operación:** una mayor frecuencia como, por ejemplo, una mayor cantidad de vuelos por semana, no implicará en sí una mayor prioridad en la asignación de Slots.
- (g) **Factores operativos:** cuando los factores operativos (como el toque de queda) en un aeropuerto crean un problema de franjas horarias en otro lugar, lo que limita el horario de una aerolínea.
- (h) **Tiempo en la lista de espera:** si la solicitud de una aerolínea ha estado pendiente en la lista de espera por más tiempo que las solicitudes de la competencia.
- (i) **Conectividad:** Tratar de garantizar que se tenga debidamente en cuenta el desarrollo de la red de rutas aeroportuarias específicas y la conectividad para satisfacer las necesidades de los pasajeros y los cargadores.
- (j) **Medio ambiente:** Intentar asegurarse de que se tengan debidamente en cuenta los factores ambientales en la asignación de los espacios disponibles.”

### 6.5. Mantenimiento y devolución de Slots

- (a) Las aerolíneas solo podrán conservar los Slots que pretendan operar, transferir, intercambiar o utilizar en una operación conjunta.
- (b) Para garantizar que no se desperdicie la capacidad cuando ésta sea escasa, las aerolíneas deberán devolver inmediatamente cualquier Slot que no vayan a utilizar. Aunque se devuelvan con poca antelación, los Slots devueltos pueden volver a asignarse a otros operadores que los necesitan.
- (c) Específicamente, los Slots que una aerolínea no pretenda operar deberán devolverse antes de la fecha límite para la devolución de Slots: 15 de enero (verano) y 15 de agosto (invierno). Con posterioridad a esta fecha, el Coordinador de Slots se abstendrá de procesar modificaciones y devoluciones hasta después de la fecha de referencia de históricos.
- (d) Las aerolíneas que devuelvan intencionadamente series de Slots después de la fecha límite para la devolución de Slots, recibirán una prioridad inferior por parte del coordinador durante la Coordinación inicial de la siguiente temporada equivalente.
- (e) El coordinador mantendrá y publicará una lista de aerolíneas que hayan devuelto los Slots después de la fecha límite para la devolución de Slots en la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)

### 6.6. Norma "Úselo o Piérdalo"

- (a) La condición de histórico solo se concederá a una serie de Slots en el caso de que la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular pueda demostrar, que dicha serie se ha operado como mínimo durante el ochenta por ciento (80%) del tiempo del periodo asignado en la temporada equivalente anterior.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (b) Los Coordinadores deberán proporcionar de forma puntual información a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, acerca de los vuelos que puedan no cumplir el requisito de uso mínimo del ochenta por ciento (80%) durante la temporada, para permitirles que tomen las medidas oportunas. Para el efecto, los coordinadores mantendrán comunicación con estas con el objeto de desarrollar y adoptar acciones correctivas y/o de mejora que contribuyan con el cumplimiento de uso y administración de los slots asignados.
- (c) Se entenderá que esta norma de “Úselo o Piérdalo” se aplicará únicamente para la no utilización de Slots previamente asignados. En la contabilización de la no utilización de Slots, se exceptuarán los casos donde apliquen las justificaciones señaladas en el numeral 6.8. de esta Apéndice.
- (d) Cuando se evidencie que, durante una temporada, en una franja horaria determinada, una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, no operó un número de vuelos equivalente a una serie de slots asignados, el coordinador podrá disminuir una serie, dentro del total de series con condición de histórico en dicha franja horaria."

### 6.7. Elegibilidad para “Condición de Histórico”

Las siguientes directrices se utilizan para determinar qué Slots pueden optar por la *Condición de Histórico* y el número de operaciones necesarias para conseguir el uso del ochenta por ciento (80%):

- (a) Para determinar la elegibilidad de la condición de histórico se utilizará como base la serie de Slots conservados en la fecha de referencia de históricos a las 23:59 UTC del 31 de enero(verano) y las 23:59 UTC del 31 de agosto (invierno).
- (b) Para una serie de Slots asignados de nuevo después de la fecha de referencia de históricos, el número de Slots en la serie y en la fecha de la primera asignación se utilizará como base para calcular el uso del ochenta por ciento (80%).
- (c) Si el periodo de operación de una serie de Slots se amplía después de la fecha de referencia de históricos, la aerolínea podrá optar por la condición de histórico para el periodo de operación ampliado, sujeto al requisito del uso del ochenta por ciento (80%) de la serie ampliada.
- (d) Los Slots asignados con un régimen ad hoc no pueden optar por la condición de histórico. Sin embargo, los Slots solicitados como una serie pero que se hayan asignado inicialmente con un régimen ad hoc y que formen una serie al final de la temporada, sí podrán optar a la condición de histórico.
- (e) Si una aerolínea tiene más de una serie de Slots al mismo tiempo con periodos operativos idénticos o superpuestos, la utilización de cada serie se calculará individualmente.
- (f) Si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se considerará como una serie individual de Slots.
- (g) Los cambios de horario asignados por el coordinador para una parte de una serie de Slots (por ejemplo, horario de verano) no afectarán a la elegibilidad de condición de histórico, siempre y

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

cuando se cumpla el requisito del ochenta por ciento (80%) de uso durante todo el periodo operativo del servicio.

- (h) La condición de histórico se aplicará a los horarios más recientes aprobados por los coordinadores para una serie de Slots, a no ser que se acuerde lo contrario entre el coordinador y la aerolínea.
- (i) Las modificaciones ad hoc no relacionadas con el horario en una serie de Slots (por ejemplo, tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio) no afectarán a la elegibilidad para la condición de histórico. La utilización del ochenta por ciento (80%) se calcula durante todo el periodo operativo del servicio. La condición de histórico se aplica generalmente a la serie de Slots operados la mayoría del tiempo, a no ser que se acuerde lo contrario entre el coordinador y la aerolínea.

### 6.7.1. Cancelaciones antes de la fecha de referencia de Históricos

- (a) La cancelación de un vuelo en un determinado slot durante cinco (5) o más semanas en una temporada, reducirá el periodo elegible para la condición de histórico, o generará periodos individuales elegibles para la condición de histórico. Cuando los periodos individuales se reconozcan como parte del mismo servicio (por ejemplo, mismo número de vuelo, ruta, etc.), la utilización del ochenta por ciento (80%) se calculará para el número total de operaciones en todos los periodos.
- (b) La cancelación de los periodos de menos de cinco (5) semanas consecutivas no reducirá el periodo elegible para la condición de histórico, siempre y cuando el número total de cancelaciones sea del veinte por ciento (20%) o menos del periodo entre la primera y la última fecha de la serie de Slots."

### 6.7.2. Cancelaciones después de la fecha de referencia de Históricos

Todas las cancelaciones realizadas después de la fecha de referencia de históricos se considerarán como una no utilización de la serie de Slots en el cálculo del uso del ochenta por ciento (80%) (Úselo o Piérdalo), a no ser que la no utilización se justifique conforme a las disposiciones del punto 6.8. de este Apéndice.

### 6.8. No utilización justificada de Slots

Cuando se calcule la utilización del ochenta por ciento (80%) de una serie de Slots (Úselo o Piérdalo), los Slots no utilizados se considerarán como utilizados, siempre y cuando la no utilización esté justificada por uno de los motivos siguientes:

- (a) Interrupción de los servicios aéreos de la aerolínea debida a motivos imprevistos e inevitables que escapen del control de la aerolínea, por ejemplo, el cierre de un aeropuerto o espacio aéreo, condiciones climáticas adversas.
- (b) Acciones que pretenden afectar a estos servicios y que impiden que la aerolínea lleve a cabo sus operaciones programadas, por ejemplo, huelgas o paros sindicales.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Las aerolíneas deberán contactar con el coordinador lo antes posible, después de que se produzca la no operación o cancelación del vuelo, para confirmar que dichos vuelos no serán contabilizados como “no utilizados”.

### 6.9. Monitoreo de uso de Slots (Slot Monitoring)

El monitoreo de franjas horarias es el proceso continuo de conciliar las operaciones de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público y otros operadores de aeronaves con las franjas horarias asignadas por el coordinador en un aeropuerto de Nivel 3.

El monitoreo de franjas horarias podrá hacerse en dos fases para cada temporada: la de análisis previo y la posterior a la operación. El análisis previo a la operación busca identificar y prevenir posibles usos indebidos de slots antes del día de la operación. El análisis posterior a la operación, por su parte, busca determinar si se ha producido un uso indebido de las franjas horarias y si las aerolíneas logran una precedencia histórica para la siguiente temporada equivalente.

Cuando el coordinador de slots notifica a la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público u otro operador de aeronaves sobre un posible uso indebido, la aerolínea u otro operador de aeronaves debe responder en el tiempo solicitado por el coordinador y, si corresponde, tomar medidas correctivas tan pronto como sea posible, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones contempladas en el Capítulo 13 del RAC.

Los coordinadores realizarán el seguimiento de las franjas horarias, advertirán sobre las discrepancias y solicitarán acciones correctivas, y registrarán el uso indebido de las franjas horarias. Solo los coordinadores comunicarán el aparente uso indebido de las franjas horarias a las líneas aéreas y otros operadores de aeronaves. Los coordinadores deberán compartir información relevante con la entidad gestora del aeropuerto, así como con todas las demás partes interesadas.

Cuando lo considere necesario, el coordinador de slots podrá acudir a la asesoría del Comité de Coordinación, en los asuntos relacionados con el seguimiento y uso indebido de las franjas horarias.

#### 6.9.1. Principios Clave del Monitoreo de Slots

El seguimiento de las franjas horarias se hará con sujeción a los siguientes principios:

- (a) El monitoreo de slots está destinado a asegurarse de que las operaciones en un aeropuerto de Nivel 3 estén de acuerdo con las franjas horarias asignadas y garantizar la aplicación de la norma “Úselo o piérdalo”.
- (b) El monitoreo de slots busca garantizar que no se desperdicie la capacidad del aeropuerto y evitar el uso indebido de slots.
- (c) El monitoreo de slots implica un análisis previo y posterior a la operación.
- (d) El monitoreo de slots es aplicable a todo tipo de operaciones que requieran slots en un aeropuerto de Nivel 3.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (e) El monitoreo de slots requiere datos precisos y confiables.
- (f) La investigación del posible uso indebido de las franjas horarias debe basarse en el análisis de datos y servirá como soporte para la aplicación de las sanciones contempladas en el Capítulo 13 del RAC.
- (g) Los coordinadores podrán entablar un diálogo con las líneas aéreas y otros operadores de aeronaves para corregir el aparente mal uso de las franjas horarias lo antes posible, así como evaluar la pertinencia de iniciar los procesos tendientes a aplicar las sanciones contempladas en el RAC 13.

### 6.9.2. Análisis Previo a la operación:

Con el fin de evitar el uso indebido de las franjas horarias, el coordinador podrá realizar un análisis previo a la operación, mediante verificaciones anteriores al día de la operación, usando criterios objetivos, transparentes, no discriminatorios, sencillos de calcular y administrar.

Para tal efecto, los explotadores aeroportuarios, empresas de transporte aéreo y demás actores involucrados, están en la obligación de suministrar al coordinador de manera completa y oportuna los datos que este requiera para completar su análisis.

El coordinador de slots podrá, además, verificar datos de diversas fuentes, tales como sitios web de aerolíneas o agencias de viajes, sistemas de distribución, datos de aeropuerto o de asistencia en tierra, comparación entre pares, es decir, el desempeño de otros operadores que utilizan equipos similares y en rutas similares, teniendo en cuenta las limitaciones de las comparaciones cuando el equipo y las rutas no son idénticos.

Cuando el coordinador identifique cualquier discrepancia entre los datos publicados y el slot asignado, el coordinador debe comunicar esto a la empresa de transporte aéreo, en busca de acciones correctivas, sin perjuicio de aplicar las sanciones contempladas en el Capítulo 13 del RAC.

A pesar del proceso de análisis previo a la operación, la responsabilidad de evitar el uso indebido de las franjas horarias sigue siendo de la aerolínea u otro operador de aeronaves. El proceso de análisis previo a la operación no es un requisito previo para la aplicación de las sanciones contempladas en el Capítulo 13 del RAC y demás normas aplicables.

### 6.9.3. Análisis Posterior a la Operación:

El explotador aeroportuario proporcionará al coordinador una lista de las operaciones voladas, de manera oportuna y en el formato acordado. Los datos suministrados deben incluir la hora programada, los tiempos de bloque de encendido / apagado reales, el número de vuelo, el destino, el tipo de aeronave, el tipo de servicio, el número de asientos y cualquier otro dato necesario solicitado por el coordinador. De igual manera, el coordinador podrá utilizar toda la información emanada del sistema Harmony en relación con el desempeño real de la operación, así como fuentes de datos adicionales similares para identificar el posible uso indebido de las franjas horarias.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Los vuelos operados de acuerdo con las franjas horarias asignadas se acreditarán para el reconocimiento de precedencia histórica. Las discrepancias detectadas en el conjunto de datos, podrán ser investigadas para la aplicación de las sanciones establecidas en el Capítulo 13 del RAC.

De todos modos, cuando se identifique un posible uso indebido de las franjas horarias, el coordinador podrá entablar un diálogo con la empresa de transporte aéreo, con el fin de obtener las explicaciones del caso y solicitar acciones de mejora en el menor tiempo posible.

Además de la aplicación de las sanciones contempladas en el Capítulo 13 del RAC, el coordinador podrá tener en cuenta el uso indebido de slots para efectos de implementar medidas operacionales tendientes a disminuir la congestión, asignar slots en siguientes temporadas y, en general, lograr un uso eficiente del aeropuerto, tales como las siguientes:

- (a) Acudir a la asesoría del Comité de Coordinación del aeropuerto u otro organismo competente;
- (b) Aplicar la pérdida de precedencia histórica para la serie de slots involucrados en la próxima temporada equivalente;
- (c) Aplicar una prioridad más baja a la aerolínea involucrada para nuevas solicitudes futuras de franjas horarias en la próxima temporada equivalente;
- (d) Retirar el slot de la serie de slots involucrados para la porción restante de la temporada actual.

Existen circunstancias en las que el uso indebido de franjas horarias inicialmente no se considera intencional, pero puede llegar a ser intencional durante la temporada si la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público u otro operador de aeronaves en cuestión no toman medidas correctivas efectivas después de la correspondencia con el coordinador.

### 6.9.4. Uso indebido de slots

Dentro del proceso de monitoreo de uso de Slots, se realizará un seguimiento a la ocurrencia de las situaciones que se señalan a continuación:

- (a) Operación en un aeropuerto Nivel 3 sin contar con un slot previamente asignado por el Coordinador de Slots.

Se considera que un slot fue utilizado sin previa autorización, cuando:

- (1) Se evidencie que un vuelo en ningún momento hubiese cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de slot, mediante el envío de la mensajería SSIM con una antelación superior a 24 horas con respecto a la salida del vuelo (sistema Score).
- (2) Se evidencie un vuelo que, pese a que hubiese cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de slot, mediante el envío de la mensajería SSIM con la antelación exigida en el presente Apéndice, hubiese sido negado y/o rechazado.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (3) Se incluya en los planes de vuelo repetitivos, que se presentan conforme al ciclo AIRAC (28 días), ante la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, vuelos que no hubiesen cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de slot, mediante el envío de la mensajería SSIM en la fase de planificación estratégica (Sistema Score).

Se presente plan de vuelo para vuelos que no hubiesen cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de Slot.

- (b) Conservación intencional de slots que no se tenga previsto operar.

Se considera que se está conservando intencionalmente un slot que no se tiene previsto operar, transferir o intercambiar, cuando:

Se realicen devoluciones de slots en patrones constantes dentro la temporada en ejecución y en fechas diferentes a las permitidas para las devoluciones.

- (c) Operación de slot en horario distinto al asignado

Se considera que se está operando un slot en un horario diferente al asignado, cuando:

- (1) Una empresa de servicios aéreos comerciales, opere por fuera de la hora correspondiente al slot asignado en un determinado vuelo, por causa imputable a esta.
- (2) Una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, opere en horario distinto, por fuera de los tiempos permitidos de un Slot asignado, de conformidad con los siguientes rangos de tiempo bloque:

TABLA 1. Rango de Tiempos	
TIEMPO BLOQUE (Block Time) (minutos)	TIEMPO PERMITIDO (minutos)
30 – 90	+/- 15
90-240	+/- 30
>421	+/- 60

- (3) Una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, opere en un horario distinto por fuera de los siguientes rangos de serie de Slots con los que cuenta cada aerolínea:

TABLA 2. Rango de Series	
RANGOS SERIES DE SLOTS	ADVERTENCIAS (Cantidad de veces)
5 a 9	2
10 a 14	4
15 a 19	5

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

20 a 24	6
25 a 29	7
≥ 30	8

- (4) Como marco de referencia, se aplicarán los códigos de demora aprobados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), (Ver Adjunto al presente Apéndice), salvo las excepciones que determine la UAEAC.
- (5) En el evento que fuera identificada la operación de un servicio de transporte público regular en un horario distinto con respecto al Slot asignado, se aplicarán las siguientes reglas:
- (A) La empresa involucrada será requerida indicándole los casos identificados de operación de un vuelo en horario distinto del Slot asignado, para que proceda a dar explicaciones de las causas y se adopten las medidas preventivas oportunas que eviten futuros episodios, otorgando un plazo de cinco días calendario para que dé respuesta y/o adopte los correctivos necesarios.
  - (B) Si la empresa involucrada, dentro del plazo fijado por el coordinador de Slots, no hubiese respondido al requerimiento y/o adoptado los correctivos del caso, se categorizará como un uso indebido e intencional del slot.
  - (C) En el evento de que la empresa, complete el total de advertencias establecidas en la tabla de rango de series, quedará demostrada la intencionalidad y la reiteración en el mal uso del Slot (o Slots) de la serie y, se perderá la condición de histórico de esa serie en la temporada siguiente. En estos casos, antes de negar la condición histórica el coordinador le señalará a las empresas de servicios aéreos comerciales los casos en que hubiera operado en un horario distinto y escuchará sus explicaciones y defensas.
  - (D) Se emplearán como datos post-operacionales para el monitoreo del uso de Slots, aquellos que sean proporcionados por el explotador aeroportuario, los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y el ATFCM.

**Parágrafo.** Se otorgará un término de treinta (30) días calendario para aquellos casos en que se inicie una nueva ruta o se incluya un nuevo equipo de vuelo, con el fin de que las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público establezca de forma definitiva el tiempo bloque ajustado. Es decir, después de ese término se contabilizarán las advertencias del monitoreo de uso de Slots por operar a un horario distinto.

- (d) Cambio de tipo de servicio para la operación de slot sin autorización previa.

Se considera que se está operando un slot cambiando el tipo de servicio, sin autorización previa, cuando:

Se cambie el tipo de servicio autorizado en la asignación del Slot con respecto al tipo de servicio con la que se aprobó inicialmente.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (e) Cambio de equipo para la operación de slot sin autorización previa.

Se considera que se está operando un slot cambiando el equipo de vuelo para la operación, sin autorización previa, cuando:

Se cambie el equipo de vuelo sin previa autorización por el Coordinador de Slots, por una aeronave que afecte los parámetros de capacidad debidamente declarados del terminal aéreo y los reportes y/o comunicaciones post-operacionales del explotador aeroportuario, evidencie las modificaciones del equipo de vuelo.

- (f) Cambio de tipo de operación sin autorización previa

Se considera que se está operando un slot cambiando el tipo de operación, sin autorización previa, cuando:

- (1) Un Slot asignado para un vuelo regular, adicional, chárter etc., sea utilizado en otro tipo de operación, o
- (2) La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que solicite un Slot con un código de acción distinto al tipo de operación aprobada por el Coordinador de Slots.

- (g) Incumplimiento del número de vuelos correspondiente a un slot

Se considera que una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular incumple con el numero vuelos asignado a un slot, cuando:

Durante una temporada, no cumpla con el número de vuelos equivalente al número de vuelos correspondiente a una serie de slots asignados, en una franja horaria determinada

**Nota 1-** *El coordinador podrá solicitar la ayuda del Comité de Coordinación de Slots o del Subcomité de ejecución de Slot para revisar las conclusiones del monitoreo de uso de Slots, sin perjuicio de las sanciones que se puedan acarrear al respecto.*

### 6.10. Flexibilidad en la asignación de Slots

Para lograr una utilización óptima de la capacidad disponible a la hora de asignar Slots, los Coordinadores de Slots pueden tener cierta flexibilidad, tal y como se describe a continuación:

- (a) **Factores operacionales.** Las aerolíneas no siempre pueden operar en los tiempos de Slots asignados. Las condiciones climáticas adversas, los vientos y el control del tráfico aéreo o los problemas técnicos pueden producir variaciones en las horas de vuelo.
- (b) **Cambio de temporada.** Cuando durante una temporada un vuelo se haya efectuado a una determinada hora y en la temporada siguiente hubiese reducción capacidad, de modo que no fuese posible autorizarlo a la misma hora, se la asignará en un horario diferente lo más cercano a la requerida.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### (c) Alteraciones de la programación.

- (1) A corto plazo, los vuelos atrasados por eventos que quedan fuera del control de la aerolínea deberán considerarse como operados tal como fueron asignados inicialmente. Las aerolíneas no tendrán que solicitar otro Slot a causa de alteraciones producidas en el mismo día.
- (2) Las variaciones operativas considerables que afectan a los días siguientes pueden requerir que la aerolínea solicite nuevos Slots para los días siguientes.
- (3) Cuando las alteraciones a largo plazo generen un proceso de reprogramación, el tratamiento de elegibilidad para la condición de histórico deberá discutirse y acordarse entre el coordinador y la aerolínea.

### 6.11. Cambio de uso de Slots por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público - aerolíneas

- (a) Los Slots aeroportuarios no tienen una ruta, aeronave o número de vuelo específico, y a aerolínea podrá cambiarlos internamente de una ruta o tipo de servicio a otro. Dichos cambios procederán siempre y cuando se aprueben por parte del Coordinador de Slots.
- (b) La confirmación del coordinador tiene que facilitarse puntualmente y no deberá retenerse, a no ser que se excedan los parámetros de coordinación o que se infrinjan estas directrices.

### 6.12. Intercambio de Slots entre aerolíneas (Movilidad de Slots)

- (a) Los Slots asignados podrán intercambiarse uno por otro en los aeropuertos de Nivel 3 entre cualquier número de aerolíneas, de forma temporal, previa aprobación por parte del coordinador.
- (b) En el caso de intercambios que impliquen nuevos Slots asignados, los cuales no sean Slots históricos ni Slots históricos cambiados, el coordinador podrá negarse a confirmar el intercambio si no encuentra que éste mejoraría la posición operativa de la aerolínea o del terminal.
- (c) Las aerolíneas que participen en el intercambio de Slots deberán solicitar autorización al coordinador, todas y cada una deberán remitir los intercambios para su validación. El coordinador confirmará la viabilidad de cada intercambio y modificará su base de datos. Para mayor transparencia, se publicarán en la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) los siguientes datos al respecto:
  - (1) El nombre de las aerolíneas interesadas
  - (2) Los horarios de los Slots intercambiados y
  - (3) El periodo del intercambio (por ejemplo, periodo de operación, temporadas, vigencia).

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 6.13. Transferencia de Slots entre aerolíneas

- (a) Los Slots asignados a una aerolínea, solo podrán transferirse a otra aerolínea que esté sirviendo o tenga previsto servir al mismo aeropuerto y cuente con la aprobación del coordinador.
- (b) La transferencia de nuevos Slots asignados, los cuales sean Slots distintos a los Slots históricos o Slots históricos cambiados, no está permitida hasta que dichos Slots se hayan operado durante dos (2) temporadas equivalentes. Esta medida intenta impedir que las aerolíneas se beneficien de una prioridad mejorada, como el grado de nuevo entrante, para obtener Slots únicamente con el fin de transferirlos después a otra aerolínea.
- (c) Las aerolíneas que participen en transferencias de Slots deberán comunicar al coordinador, todas y cada una de las transferencias. El coordinador confirmará la viabilidad de la transferencia y modificará su base de datos. Se pondrá a disposición de las partes interesadas los detalles y se publicarán en la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) para mayor transparencia:
  - (1) El nombre de las aerolíneas implicadas,
  - (2) Los horarios de los Slots transferidos y
  - (3) El inicio de la transferencia (por ejemplo, periodo de operación, temporadas, vigencia).

**Parágrafo.** En ningún caso la transferencia de Slots generará cobros o compensaciones, económicas o no, entre las aerolíneas.

### 6.14. Operaciones conjuntas

- (a) Una operación conjunta implica Slots de una aerolínea que son utilizados por otra aerolínea, con la particularidad de que las aerolíneas involucradas deben pertenecer al mismo grupo empresarial, o estar vinculadas mediante una alianza o acuerdo que les permita la explotación conjunta de servicios aéreos.
- (b) Las aerolíneas que participen en una operación conjunta deberán comunicarlo previamente al Coordinador de Slots para confirmar la naturaleza y la viabilidad de la operación. La información requerida por el coordinador para confirmar la viabilidad y para realizar la supervisión de los Slots es la siguiente:
  - (1) El nombre de las aerolíneas implicadas,
  - (2) Los detalles de los Slots implicados (por ejemplo, el número de vuelo) y(3) El periodo de la operación conjunta.
- (c) En una operación conjunta el titular original del Slot conserva la condición de histórico (no el operador de los Slots). El titular del Slot es responsable de los envíos iniciales y debe conservar el control de los Slots hasta la fecha límite para la devolución de Slots.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (d) La gestión diaria de los Slots (la autoridad para modificar y cancelar Slots en un régimen ad hoc) después de la fecha límite para la devolución de Slots deberá ser acordada entre las aerolíneas implicadas y el coordinador, aunque normalmente se transfieran a la aerolínea operativa.
- (e) La aerolínea operativa es responsable de todos los requisitos de uso y rendimiento.
- (f) Al final de la operación conjunta, o si la aerolínea operativa pierde su permiso de operación, los Slots empleados en una operación conjunta permanecen asignados al titular original del Slot.

### 6.15. Slots de una aerolínea que deja de operar en un aeropuerto

- (a) Una aerolínea que cese sus operaciones en un aeropuerto deberá devolver inmediatamente al fondo de reserva de Slots, todos los que tuviere asignados para operar en dicho aeropuerto el resto de la temporada y para la siguiente temporada, si ya le hubieren sido asignados.
- (b) En un término de treinta (30) días antes de la fecha determinada para la suspensión de una ruta suya, la aerolínea deberá en el sistema de coordinación (SCORE), reasignar esos Slots a otra ruta; en caso contrario, el coordinador podrá retirar los Slots; retornándolos al fondo de reserva de Slots.

### 6.16. Slots de una aerolínea que pierde su permiso de operación

- (a) Los Slots solo pueden ser conservados por una aerolínea que tenga un permiso de operación vigente. Si el permiso de operación de una aerolínea, fuese suspendido o cancelado por cualquier motivo, todos sus Slots revertirán inmediatamente al fondo de reserva de Slots.
- (b) En caso de producirse una liquidación de la empresa o procedimiento similar, los representantes de la aerolínea deberán comunicar de inmediato a los coordinadores sus intenciones futuras respecto a sus Slots asignados y proporcionarán los datos de contacto del administrador o liquidador.
- (c) En los casos anteriores, el coordinador de Slots podrá reservar los Slots hasta la fecha límite para la devolución (el 15 de enero -verano- o del 15 de agosto -invierno), a la espera de la renovación del permiso de operación de la aerolínea o la restitución formal de las actividades de la aerolínea. De lo contrario el Coordinador podrá retornarlos al fondo de reserva de Slots. Del mismo modo, la aerolínea, a través de sus representantes legales deberán mantener informado al coordinador acerca de su estado.

### 6.17. Slots asignados antes que se obtengan los derechos de tráfico y/o permiso de operación

- (a) Una aerolínea podrá solicitar con carácter provisional Slots para vuelos respecto de los cuales todavía no posea todos los derechos de tráfico aéreo necesarios. Si es posible, el Coordinador de Slots deberá asignar los Slots de conformidad con los procedimientos ordinarios de asignación. Si la aerolínea que posea estos Slots provisionales no recibe los derechos de tráfico necesarios, antes de las fechas límite para, su devolución (el 15 de enero -verano- o del 15 de agosto -invierno), el Coordinador podrá retornarlos al fondo de reserva de Slots.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (b) Una aerolínea también puede solicitar Slots provisionales antes de obtener los permisos de operación necesarios. En tal caso, si dicha aerolínea no obtuviese los permisos necesarios
- (c) antes las fechas límite para la devolución (el 15 de enero -verano- o el 15 de agosto -invierno), el Coordinador de Slots podrá retornarlos al fondo de reserva de Slots.
- (d) En el caso de que la compañía obtuviese los permisos necesarios con posterioridad a la fecha límite para la devolución de Slots, la asignación de los mismos por parte del Coordinador, quedará sujeta a la disponibilidad.
- (e) El estado (aprobado o rechazado) del permiso de operación de la aerolínea y/o los derechos de tráfico; deberán revisarse con el Coordinador de Slots antes de la correspondiente fecha límite indicada en los párrafos precedentes, para la devolución.

### 6.18. Slots asignados sin Condición de Histórico

- (a) Cuando una serie de Slots solo esté disponible para regímenes no históricos, el coordinador podrá asignar tales Slots con régimen ad hoc.
- (b) La utilización de estas series de Slots no da derecho a la aerolínea a reclamar una condición de histórico.

## 7. Principios, prioridades y criterios en la Facilitación (Nivel 2)

### 7.1. Principios de la facilitación de horarios

Los principios de la facilitación de horarios en un aeropuerto de Nivel 2 son:

- (a) La facilitación de horarios se basará en un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre las aerolíneas y el facilitador para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- (b) En estos aeropuertos no se asignarán Slots. Los conceptos de condición de histórico y serie de Slots no se aplicarán en la facilitación.
- (c) El facilitador deberá ajustar el menor número de operaciones posible en la menor cantidad de tiempo necesario para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto. Los facilitadores deberán ser independientes y actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- (d) Antes de operar en un aeropuerto de Nivel 2, las aerolíneas u otros operadores de aeronaves deberán informar al facilitador de todas las operaciones previstas, así como de todos los cambios realizados en las mismas. Algunos tipos de vuelos (por ejemplo, los vuelos humanitarios, los vuelos de Estado y, en algunos casos, de la aviación general y comercial) podrán estar exentos o sujetos a procedimientos locales especiales.
- (e) Las aerolíneas y otros operadores de aeronaves no deberán operar intencionadamente servicios a una hora distinta o de una forma distinta a la acordada con el facilitador.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (f) Las horas previstas de operación se basarán en las horas previstas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas). Las horas reales de las salidas y las llegadas podrán variar debido a factores operacionales.
- (g) Las aerolíneas y los facilitadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en estos aeropuertos.
- (h) El calendario de actividades de coordinación específica las fechas límite del procedimiento de facilitación a las que deberán atenerse tanto las aerolíneas como los facilitadores.
- (i) Todas las actividades relacionadas con las operaciones facilitadas se expresarán en hora UTC, a no ser que el facilitador y los operadores de aeronaves que utilicen el aeropuerto regularmente acuerden lo contrario.

### 7.2. Prioridades para la facilitación de horarios

Los facilitadores deberán tomar en consideración y aplicar las siguientes prioridades a la hora de definir los ajustes de la programación necesarios para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto:

- (a) **Servicios de la temporada equivalente anterior:** Los servicios utilizados conforme a lo autorizado durante la temporada equivalente anterior deberán tener prioridad sobre las nuevas demandas para los mismos horarios. Los servicios que estén previstos para utilizar sin cambios con respecto a la temporada equivalente anterior deberán tener prioridad sobre los servicios que estén previstos y que cambien su horario u otro parámetro relevante para la capacidad como, por ejemplo, las operaciones con un avión más grande en las que la capacidad de la terminal sea un parámetro de coordinación.
- (b) **Introducción de operaciones previstas para todo el año:** Las operaciones nuevas que supongan una prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año deberán tener prioridad sobre las demás operaciones nuevas. A la hora de evaluar si una prioridad para todo el año es aplicable, los facilitadores deberán posibilitar la flexibilidad de horarios con el fin de dejar margen para las diferentes exigencias de los servicios de corto y largo recorrido.
- (c) **Periodo efectivo de operación:** Deberá tener prioridad la programación que será efectiva durante un periodo de operación mayor en la misma temporada.
- (d) **Operaciones ad hoc:** Las operaciones previstas regularmente deberán tener prioridad sobre las operaciones ad hoc.
- (e) **Factores operacionales:** Las operaciones que estén restringidas por los Slots o un periodo de prohibición en el otro extremo de la ruta, o por otros factores operacionales importantes, deberán tener prioridad sobre el resto de la demanda en la que las aerolíneas puedan disponer de flexibilidad de horarios.

### 7.3. Diálogo sobre ajustes de la programación

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) Los ajustes de la programación deberán establecerse de mutuo acuerdo entre el facilitador y las aerolíneas interesadas sobre la base de un diálogo y debate abiertos.
- (b) Los facilitadores deberán discutir con el explotador aeroportuario sobre el conjunto de la demanda de todas las aerolíneas y cualquier insuficiencia de capacidad detectada. Si existen elementos de la infraestructura aeroportuaria que sea posible modificar para satisfacer la demanda, puede que no resulte necesario realizar ajustes de la programación.
- (c) Los facilitadores deberán motivar sus solicitudes de ajustes de la programación. Para este fin, deberán utilizarse los códigos de motivo y el texto informativo complementario del SSIM.
- (d) Las aerolíneas que operen en un aeropuerto de Nivel 2 deberán estar dispuestas a efectuar ajustes de la programación para evitar que se superen los parámetros de coordinación. De lo contrario, el aeropuerto podría recibir la designación de Nivel 3, con la consiguiente asignación de Slots obligatoria. Las aerolíneas deberán revisar los planes operativos futuros con el facilitador y el explotador aeroportuario (cuando proceda).
- (e) En lugar de rechazar inmediatamente un ajuste a la programación, las aerolíneas podrán pedir al facilitador que mantenga los horarios que hayan requerido en la lista de espera. El facilitador deberá mantener una lista de espera de todos los requisitos pendientes, y deberá intentar satisfacer lo antes posible las solicitudes pendientes mediante el uso de las prioridades especificadas en el numeral 7.2. de este Apéndice.

### 7.4. Ajustes de la programación rechazados

El facilitador tendrá que llevar un registro de todos los casos en que las aerolíneas hayan rechazado un ajuste de la programación solicitado y ello haya dado lugar a un incumplimiento de los parámetros de coordinación del aeropuerto.

- (a) Si un aeropuerto cambia del Nivel 2 al Nivel 3, las aerolíneas que no hayan respondido a las solicitudes del facilitador de ajustar sus programaciones, o que no hayan proporcionado información sobre los cambios realizados en sus programaciones, no deberán recibir ninguna condición de histórico por los horarios utilizados para esos servicios.

### 7.5. Operaciones que la aerolínea no tenga la intención de utilizar

- (a) Para garantizar una visión global exacta de la demanda en un aeropuerto, las aerolíneas deberán cancelar las operaciones que no vayan a utilizar a la mayor brevedad posible.

*Nota.- Aunque tales operaciones sean canceladas con poca antelación, cabe la posibilidad de que sirvan para mejorar las programaciones de otros operadores.*

- (b) En todo caso, las operaciones que una aerolínea que no tenga la intención de utilizar deberán devolverse de conformidad con el calendario de actividades, antes de la fecha límite del 15 de enero (verano) y del 15 de agosto (invierno).

### 7.6. Supervisión de las operaciones

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) El facilitador deberá supervisar las operaciones en el aeropuerto con objeto de detectar los casos en que las aerolíneas u otros operadores de aeronaves operen intencionadamente servicios a una hora distinta o de una forma distinta a la acordada con el facilitador.
- (b) Si detecta algún caso de este tipo, el facilitador deberá ponerse en contacto con la aerolínea o el explotador de aeronaves en cuestión, para resolver la anomalía identificada. El uso indebido continuado deberá dar lugar a que la aerolínea u otro operador de aeronaves reciba una prioridad inferior en los futuros ajustes de la programación.
- (c) El facilitador, en caso necesario, deberá solicitar el asesoramiento del explotador aeroportuario u otro organismo competente para que le ayude a resolver las anomalías pendientes.

### 8. Procedimiento de Coordinación y de Facilitación

#### 8.1. Representantes autorizados y comunicación

- (a) Los coordinadores y facilitadores deberán asegurarse de que todas las comunicaciones sobre Slots, programaciones y otros aspectos relacionados provengan y se envíen a una dirección aprobada por la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público remitente, tal y como se haya notificado al coordinador y al facilitador.
- (b) Los datos de contacto para las comunicaciones con los coordinadores y facilitadores pueden consultarse en [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.iata.org/wasg](http://www.iata.org/wasg).
- (c) Las solicitudes de asignación, modificación y cancelación de Slots, se atenderán en jornada laboral ordinaria de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. Hora Local colombiana (13:00 a 22:00 UTC)
- (d) Para efectos de asignaciones, modificaciones y cancelaciones que se produzcan con menos de 24 de antelación con respecto a la hora de salida del vuelo, serán atendidas por la-Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad – FCMU”

#### 8.2. Calendario de actividades de coordinación

Los procedimientos de coordinación y de facilitación se basan en el calendario de actividades de coordinación, incluido en estas normas. Las fechas de las actividades para cada temporada las publica IATA en la RMS anterior.

Todas las partes implicadas en el proceso de coordinación deberán conocer las siguientes fechas y fechas límite:

ACTIVIDAD	NÚMERO DE DÍAS PREVIOS A LA RMS
Fecha límite de envío de SHL	RMS -57 días
Fecha límite de acuerdo de históricos	RMS -40 días

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Confirmación de los parámetros de coordinación definitivos y detalles sobre la capacidad disponible.	RMS -40 días
<b>Fecha límite de envío de solicitudes iniciales</b>	RMS -33 días
Calendario de reuniones abierto a los coordinadores para concertar citas con las aerolíneas.	RMS -14 días
<b>Fecha límite de envío de SAL</b>	RMS -12 días
Calendario de reuniones abierto a las aerolíneas para concertar citas con los coordinadores.	RMS -8 días
<b>Reunión Mundial de Slots (de la IATA)</b>	Inicia a mediados de noviembre (verano) y a mediados de junio (invierno), de cada año
<b>Fecha límite para la devolución de Slots</b>	15 ago. (invierno) y 15 ene. (verano)
<b>Fecha de referencia de históricos</b>	31 enero (verano) y 31 agosto (invierno)
Inicio de temporada	Último domingo de marzo (verano) y último domingo de octubre (invierno)

### 8.3. Disponibilidad de capacidad del aeropuerto

- (a) El explotador aeroportuario deberá proporcionar al coordinador o facilitador los parámetros de coordinación como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite del envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (b) Los coordinadores y facilitadores deberán suministrar la siguiente información a todas las aerolíneas que operen o tengan previsto operar en los aeropuertos que ellos coordinen:
  - (1) Los parámetros de coordinación para la siguiente temporada, para todos los componentes restringidos de la infraestructura aeroportuaria, tales como pistas, pistas de rodaje, zonas de aparcamiento de aeronaves, puertas de embarque, capacidad de la terminal (facturación, control de seguridad, recogida de equipajes, etc.) y limitaciones medioambientales (por ejemplo, restricciones nocturnas) y.
  - (2) La utilización efectiva de la capacidad declarada y el grado de congestión que el aeropuerto pueda tener en una típica semana concurrida de las temporadas más recientes de verano e invierno. Estos datos deberán ser lo más precisos posibles para poder ilustrar en un gráfico las limitaciones de la programación en el aeropuerto para cada parámetro de coordinación e indicar las horas que puedan tener mayor o menor congestión.
- (c) La página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) deberá mostrar esta información y destacar cualquier cambio reciente en la capacidad y la demanda.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (d) Si una aerolínea prevé un aumento considerable de las operaciones en un aeropuerto de Nivel 2 o Nivel 3, deberá discutir sus planes con el coordinador o facilitador antes del envío de su solicitud inicial. Las aerolíneas también deberán informar cuando sea conveniente al explotador aeroportuario.

### 8.4. Determinación de Slots históricos por parte de los coordinadores

- (a) Los coordinadores deberán proporcionar a cada aerolínea los detalles de sus Slots históricos en aeropuertos de Nivel 3 en un mensaje SHL. Estos mensajes deberán distribuirse a todos los aeropuertos, cuando los Slots históricos los determine el coordinador, como muy tarde en la fecha límite de envío de SHL.
- (b) En la temporada de verano, cuando los históricos se otorgan antes del final de la temporada de verano, estos deberán considerarse como provisionales hasta que se complete la temporada y se haya verificado el ochenta por ciento (80%) de su uso.
- (c) El coordinador deberá publicar la fecha en que se hayan enviado los SHL a cada aeropuerto en la fecha límite de envío de SHL en [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.wvacg.org](http://www.wvacg.org). Los coordinadores que no distribuyan repetidamente los SHL en la fecha límite de envío serán contactados por el JSAG (Joint Slot Advisory Group) para debatir su cumplimiento de estos procedimientos.
- (d) El coordinador deberá "reconstruir" los registros de las series de Slots que opten por la condición de histórico, pero que se fragmentaran a causa de cambios en la programación durante la temporada (por ejemplo, cancelaciones ad hoc, cambio de tipo de aeronave o cambios en el número de vuelo). Deberá crearse un registro histórico único para cada serie de Slots antes de distribuir los SHL a las aerolíneas, siempre y cuando la reconstrucción respete los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- (e) Las fechas operativas en el SHL deberán expresarse en fechas aplicables a la nueva temporada. Cuando los vuelos no se operen durante toda la temporada, las fechas de inicio y fin en la nueva temporada deberán acercarse lo más posible (antes o después) a los mismos días operativos.
- (f) Los facilitadores de aeropuertos de Nivel 2, previa solicitud o acuerdo bilateral, proporcionarán una lista de los vuelos operados habitualmente durante la temporada equivalente anterior para ayudar a las aerolíneas a hacer sus solicitudes iniciales. Para este fin, se podrá utilizar el formato de mensaje SHL.

### 8.5. Revisión de los Slots históricos por parte de las aerolíneas

- (a) Las aerolíneas deberán revisar el mensaje SHL y confirmar su recepción al coordinador. Si una aerolínea no está conforme con la determinación de históricos, deberá ponerse en contacto con el coordinador lo antes posible, pero no más tarde de la fecha límite de acuerdo de históricos. De esta forma, se podrán resolver las diferencias antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (b) El coordinador no considerará nuevas diferencias relacionadas con los SHL después de la fecha límite de acuerdo de históricos.
- (c) Si existe un desacuerdo relacionado con Slots históricos que no pueda resolverse antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales, las aerolíneas podrán solicitar los servicios de mediación al Comité de coordinación. El coordinador decidirá si los Slots objeto del desacuerdo se devuelven al fondo de reserva para su reasignación.
- (d) Las aerolíneas que no reciban un mensaje SHL deberán solicitarlo al coordinador. Las aerolíneas deberán consultar la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) o [www.wwacg.org](http://www.wwacg.org) para confirmar si se han distribuido los SHL para ese aeropuerto. Si una aerolínea sigue teniendo problemas para obtener un SHL de un coordinador, deberá elevar la consulta al Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo.

### 8.6. Solicitudes iniciales por parte de las aerolíneas

- (a) Las solicitudes iniciales para los aeropuertos de Nivel 2 y 3 deberán realizarse antes de las 23:59 UTC de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales estipulada en el calendario de actividades de coordinación. Las aerolíneas deberán remitir las solicitudes iniciales lo antes posible para asistir a los coordinadores.
- (b) Las solicitudes iniciales enviadas después de las 23:59 UTC de la fecha límite tendrán una prioridad inferior y se tratarán después de completar la coordinación inicial y antes de la distribución de los SAL.
- (c) Antes de que las aerolíneas envíen sus solicitudes, deberán conocer los parámetros de coordinación y los datos de utilización proporcionados por los coordinadores y los facilitadores. Si las aerolíneas no disponen de parámetros de coordinación actualizados y datos de utilización, deberán obtenerlos del coordinador o facilitador antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.
- (d) Dado que los Slots en aeropuertos de Nivel 3 pueden no estar disponibles en las horas punta, es fundamental que las aerolíneas que operan o tienen previsto operar en ese aeropuerto, estén preparadas para desarrollar planes alternativos si no pueden obtener los Slots que necesitan. En estos casos, deberán considerar operar a una hora distinta o en aeropuertos alternativos que puedan dar cabida a sus operaciones previstas.
- (e) Si se desea un cambio en los Slots históricos para un vuelo entre dos o más aeropuertos de Nivel 3, la aerolínea deberá analizar el cambio con los coordinadores implicados antes de realizar el envío inicial. De esta forma, se puede reducir el riesgo de que el cambio solicitado se asigne a un aeropuerto, pero no al otro.
- (f) Una vez que el coordinador haya aceptado la solicitud de una aerolínea para un cambio en el Slot histórico, la aerolínea no podrá reclamar posteriormente su Slot histórico original.
- (g) Las aerolíneas deberán estar disponibles para responder preguntas sobre su solicitud por parte del coordinador o facilitador después de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (h) Las solicitudes iniciales deberán incluir las solicitudes para todos los Slots que una aerolínea pretenda operar durante la temporada, incluyendo los vuelos al principio de la temporada y que se hayan originado en la temporada anterior.

### 8.7. Utilización de códigos de acción SSIM e información complementaria

Las aerolíneas deberán utilizar en su solicitud inicial los códigos de acción adecuados que se detallan en el capítulo 6 del SSIM, con el fin de comunicar de forma clara sus intenciones a los coordinadores facilitadores.

Para los aeropuertos de Nivel 3, las aerolíneas deberán:

- (a) Identificar los Slots por tipo de solicitud (Slots históricos, cambios en Slots históricos, solicitudes de nuevos Slots, etc.),
- (b) Comunicar al coordinador cuando soliciten nuevos Slots como nuevo entrante (si procede) y
- (c) Comunicar al coordinador cuando se soliciten nuevos Slots o cambios de horario para una operación rutinaria anual.

Para los aeropuertos de Nivel 2 y 3, las aerolíneas deberán:

- (a) Indicar si pueden o no aceptar ofertas si los horarios solicitados no están disponibles,
- (b) Indicar su grado de flexibilidad horaria utilizando el Identificador de flexibilidad horaria e
- (c) Indicar los tiempos de respuesta mínimo y máximo y cualquier otra restricción similar.

### 8.8. Garantía de recepción de las solicitudes iniciales

- (a) Cada aerolínea es responsable de garantizar que el coordinador o el facilitador haya recibido sus solicitudes iniciales.
- (b) Los coordinadores y facilitadores deberán confirmar inmediatamente la recepción de las solicitudes iniciales.
- (c) Las aerolíneas deberán comprobar si han recibido una confirmación para asegurarse de que su solicitud ha sido recibida. Si no se ha recibido ninguna confirmación, la aerolínea tendrá que ponerse inmediatamente en contacto con el coordinador o el facilitador correspondiente.
- (d) Su incumplimiento puede producir que la solicitud de la aerolínea no sea considerada en la coordinación inicial y que los Slots históricos se asignen a otras aerolíneas.
- (e) En caso de que una aerolínea con Slots históricos no realice una solicitud inicial o no solicite alguno de sus Slots históricos, el coordinador deberá preguntar inmediatamente a la aerolínea si no desea realizar ninguna solicitud. Si la aerolínea no responde en veinticuatro (24) horas, el Slot podrá asignarse a otra aerolínea.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 8.9. Coordinación inicial

- (a) Los coordinadores y facilitadores deberán informar a cada aerolínea acerca de los resultados de la coordinación inicial, una vez que esta se haya completado, enviando un mensaje SAL lo antes posible, pero no más tarde de las 23:59 UTC de la fecha límite de envío de SAL que se establece en el calendario de actividades de coordinación. Los mensajes SAL deberán enviarse al mismo tiempo a todas las aerolíneas que hayan solicitado Slots en el aeropuerto.
- (b) El mensaje SAL deberá indicar cualquier cambio en la solicitud inicial de la aerolínea que sea necesario para cumplir los parámetros de coordinación del aeropuerto, así como los motivos para dichos cambios.
- (c) Si el horario solicitado por la aerolínea no está disponible, los coordinadores y facilitadores deberán, a la hora de hacer ofertas durante la coordinación inicial, seguir los siguientes principios:
  - (1) Las ofertas no deberán hacer que una aerolínea pase a tener una posición menos favorable que con los horarios que disponía previamente.
  - (2) Las ofertas deberán hacerse entre el horario solicitado y el horario del Slot histórico, o dentro del rango de flexibilidad horaria indicado por la aerolínea.
  - (3) Si una aerolínea indica que las ofertas no son aceptables, no deberá ofrecerse ninguna mejora si los horarios solicitados no están disponibles.
  - (4) Los coordinadores y facilitadores deberán tener en cuenta el rango de flexibilidad horaria indicado por una aerolínea, pero no deberán situarla en una posición menos favorable a causa de la inclusión de esta información.
  - (5) Las solicitudes para diversas frecuencias (por ejemplo, un servicio diario) en una hora común no deberán recibir horarios distintos en días de la semana diferentes, a no ser que la aerolínea haya indicado que dicho tipo de oferta sea aceptable.
  - (6) Las solicitudes para dos trayectos en vuelos de ida y vuelta deberán recibir los mismos horarios para la ida y la vuelta, respetando los tiempos de respuesta mínimos y evitando cualquier aumento en el tiempo de espera en tierra que no resulte ventajoso para la aerolínea.
- (d) Los coordinadores y facilitadores deberán usar los formatos de mensaje y códigos aceptables del mensaje SAL, tal y como se describe en el capítulo 6 del SSIM.
- (e) Las aerolíneas que no reciban un mensaje SAL deberán solicitarlo al coordinador o al facilitador. Las aerolíneas deberán consultar la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) o [www.wwacg.org](http://www.wwacg.org) para confirmar si se han distribuido los SAL para ese aeropuerto. Si una aerolínea experimenta dificultades repetidamente a la hora de obtener los SAL de un coordinador o facilitador, deberá elevar la consulta al Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (f) Tan pronto como se hayan distribuido todos los SAL para un aeropuerto, los coordinadores y facilitadores deberán poner sus datos para ese aeropuerto a disposición de todas las aerolíneas. Estos datos deberán contener detalles por aerolínea de todos los horarios asignados y las solicitudes pendientes. Los datos deberán estar disponibles en la página web del coordinador y del facilitador para facilitar el acceso. Si no está disponible el acceso a la página web, el coordinador o el facilitador deberán poner los datos a disposición de las aerolíneas, previa solicitud.
- (g) Los coordinadores y facilitadores no deberán divulgar los detalles de las solicitudes iniciales a ninguna parte antes de que se distribuyan los SAL para el aeropuerto.

### 8.10. Actividad posterior a SAL (Actividad después de la distribución de SAL)

- (a) El periodo posterior a SAL empieza una vez que se han distribuido todos los mensajes SAL a todas las aerolíneas que sirven al aeropuerto, y continuará al menos tres (3) días hábiles antes del comienzo de la RMS.
- (b) Durante el periodo posterior a SAL, los coordinadores y facilitadores podrán iniciar un diálogo con cualquier aerolínea en relación con sus necesidades siempre que el coordinador o facilitador garantice que:
  - (1) Se han distribuido los mensajes SAL a todas las aerolíneas que sirven al aeropuerto.
  - (2) Estén disponibles los datos para todas las aerolíneas, tal y como se especifica en el literal f) del numeral 8.9 de este Apéndice.
  - (3) Se ha proporcionado un trato justo e igual a todas las aerolíneas que sirven al aeropuerto.
  - (4) Los Slots se asignan de acuerdo con las prioridades contenidas en los numerales 6.3. y 6.4. y de conformidad con la lista de espera descrita en 8.14. en todo momento.
- (c) Durante el periodo posterior a SAL no están permitidas las reuniones cara a cara entre coordinadores o facilitadores y aerolíneas para debatir los problemas de asignación de Slots.
- (d) Las aerolíneas pueden buscar mejoras en la programación de vuelos, solicitar nuevos Slots y realizar cambios en los Slots asignados. Los Slots también podrán intercambiarse o transferirse entre las aerolíneas, con sujeción a las disposiciones de los numerales 6.12. y 6.13. de este Apéndice. Específicamente, la aceptación de ofertas y la cancelación de Slots no deseados se recomiendan como medidas para mejorar la eficacia de la RMS.

### 8.11. Actividad en la reunión mundial de Slots (RMS)

- (a) La RMS, que se celebra dos veces al año, es el foro principal para las discusiones sobre los ajustes practicados en los Slots y en la programación de vuelos.
- (b) La RMS no es un foro para celebrar debates o acuerdos que impliquen la asignación de capacidad de las aeronaves, operaciones del fondo de reserva, división de mercados o

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

cualquier otro pacto comercial relacionado con la fijación de precios, el acceso al mercado, o la capacidad de las aeronaves.

- (c) Los delegados no deberán participar en tales debates en la preparación para la RMS y deberán negarse a iniciar o participar en tales debates durante la RMS.
- (d) Todas las aerolíneas con un permiso de operación, o que hayan solicitado un permiso de operación, pueden participar en la RMS.
- (e) Los coordinadores y facilitadores están obligados a participar en la RMS.
- (f) Los observadores invitados de otras partes interesadas también pueden asistir a la RMS.
- (g) Las reuniones durante la RMS no deberán utilizarse para tratar las cuestiones relativas a la temporada actual. No obstante, durante las fechas en las que se convoca la RMS, los coordinadores y los facilitadores deberán estar disponibles para atender cuestiones de la temporada actual.

### 8.12. Agenda en la reunión mundial de Slots (RMS)

- (a) Los delegados de las aerolíneas deberán estar debidamente autorizados por ella para actuar en la RMS en su nombre. Los coordinadores y facilitadores deberán comprobar el estado de acreditación de las aerolíneas que asistan a la RMS antes de entrar en discusiones vinculantes.
- (b) El coordinador o facilitador deberá reunirse con el delegado o delegados acreditados de las aerolíneas para debatir cualquier ajuste necesario y confirmar cualquier cambio acordado.
- (c) Los participantes que no sean aerolíneas podrán observar las discusiones bilaterales con el consentimiento expreso de las aerolíneas y de los coordinadores o facilitadores implicados. No obstante, no podrán participar de forma alguna en las actividades de coordinación de ningún aeropuerto.
- (d) Los Slots asignados como ofertas que no hayan podido aceptarse inmediatamente, serán válidos hasta la primera reunión de la aerolínea con el coordinador en la RMS.

### 8.13. Actividad posterior a la reunión mundial de Slots (RMS)

- (a) El proceso de coordinación continúa después del cierre de la RMS. La reasignación es un proceso continuo. Las solicitudes deberán ser procesadas por parte de los coordinadores y facilitadores lo antes posible e inmediatamente para las solicitudes que puedan confirmarse de manera automática.
- (b) Todas las solicitudes deberán procesarse en tres (3) días hábiles o, si no es posible, confirmarse como pendientes de respuesta. Si una aerolínea no recibe una respuesta en tres (3) días hábiles, deberá ponerse en contacto con el coordinador o el facilitador para aclarar el estado de la solicitud.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) Cuando una solicitud nueva o revisada no pueda aceptarse dentro de los parámetros de coordinación, el coordinador o el facilitador ofrecerá el siguiente Slot disponible más cercano a los horarios solicitados, y explicará el motivo por el cual no se ha podido conceder la solicitud original.
- (d) Las ofertas de Slots realizadas por el coordinador son válidas durante tres (3) días hábiles, a no ser que se especifique de otro modo.
- (e) Las aerolíneas deberán responder a todas las ofertas lo antes posible, y aceptar o rechazar una oferta dentro de este plazo de tiempo o, de lo contrario, la oferta caducará. Una aerolínea podrá pedir al coordinador una prórroga del plazo.

### 8.14. Gestión de la lista de espera

- (a) Los coordinadores y facilitadores deberán mantener un registro de todas las solicitudes pendientes y revisarlo regularmente, durante y después de la RMS, y en especial en la fecha límite para la devolución de Slots. Los coordinadores y facilitadores deberán intentar satisfacer lo antes posible las solicitudes pendientes, utilizando las prioridades contenidas en los numerales 6.3. y 6.4. de este Apéndice.
- (b) Los coordinadores y facilitadores deberán pedir a las aerolíneas que confirmen que desean conservar sus solicitudes pendientes en la lista de espera, especialmente cuando se acerque la fecha límite para la devolución de Slots y antes del inicio de cada temporada. El coordinador o facilitador deberá fijar una fecha límite razonable para que las aerolíneas confirmen sus solicitudes pendientes. Si no se produce ninguna respuesta, las solicitudes pendientes podrán considerarse nulas y podrán eliminarse de la lista de espera.
- (c) Las solicitudes sin Slots asignados deberán ser eliminadas por parte del coordinador después de la fecha límite para la devolución de Slots, a no ser que la aerolínea pida al coordinador que mantenga las solicitudes pendientes en la lista de espera.

### 8.15. Devolución de Slots

- (a) Las aerolíneas deberán devolver todas las series de Slots que no tengan previsto utilizar en un aeropuerto de Nivel 3 antes de la fecha límite para la devolución de Slots, (el 15 de enero -verano- y el 15 de agosto -invierno). Las aerolíneas también deberán cancelar cualquier vuelo que no tengan previsto operar en un aeropuerto de Nivel 2 en esas fechas límite.
- (b) Las aerolíneas deberán publicar los días festivos y otras cancelaciones ad hoc antes o en el mismo día de la fecha de referencia de históricos, a las 23:58 UTC del 31 de enero (verano) y las 23:58 UTC del 31 de agosto (invierno), para que dichas cancelaciones no se tengan en cuenta en el cálculo de la norma "Úselo o piérdalo".
- (c) Los coordinadores deberán mantener una lista de las aerolíneas que devuelven series de Slots después de la fecha límite para la devolución de Slots. Esta lista indicará el número total de Slots que posean las aerolíneas en la fecha límite para la devolución de Slots, en comparación con el número total de Slots que tenga cada aerolínea al principio y al final de cada temporada,

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

para indicar el porcentaje de la cuota de cada aerolínea en el aeropuerto en esas fechas determinadas.

- (d) Cada lista deberá contener cifras individuales para las tres (3) temporadas equivalentes más recientes.
- (e) Deberá tenerse cuidado al interpretar estas cifras, ya que pueden contener cancelaciones de Slots por motivos operativos (por ejemplo, el cierre de un aeropuerto o espacio aéreo) o motivos comerciales (por ejemplo, días festivos).

### 8.16. Asignación de Slots para operaciones AD HOC

- (a) Los coordinadores deberán procesar todas las solicitudes de Slots ad hoc de las aerolíneas y los operadores de aviación comercial, pero deberán dar prioridad a las solicitudes para series de Slots. Normalmente, los coordinadores no deberán asignar Slots para operaciones ad hoc antes de la fecha límite para la devolución de Slots.
- (b) Las solicitudes para operaciones ad hoc en aeropuertos de Nivel 2 y en los periodos de menor actividad en aeropuertos de nivel 3 deberán procesarse lo antes posible después de la RMS.
- (c) En algunos casos, es posible que el coordinador tenga que considerar las solicitudes ad hoc antes de la Fecha límite para la devolución de Slots, con el fin de poder dar a los operadores una notificación con antelación suficiente, por ejemplo, cuando se produzcan días festivos al principio de una temporada.

### 8.17. Asignaciones para operaciones dentro de las 24 horas anteriores a la salida del vuelo

Para las operaciones hacia y desde aeropuertos Nivel 3, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público y demás explotadores de aeronaves deben solicitar y contar con un Slot aeroportuario aprobado con más de 24 horas antes de la hora de salida programada del vuelo. Dentro de las 24 horas anteriores a la salida del vuelo, La Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad - FCMU, atenderá las solicitudes, cambios, cancelaciones y adiciones así:

- (a) Antelación entre 24 y 8 horas

En el período comprendido entre las 24 y las 8 horas anteriores a la salida del vuelo, se aplicará lo siguiente:

La Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad - FCMU recibirá las solicitudes 7/24 de acuerdo con la disponibilidad de slots aeroportuarios (SCORE); procesará, aceptará o no el horario de la operación propuesto; en las horas pico de tránsito, o a falta de capacidad, ofrecerá slots alternativos lo más cercanos posibles a la requerida.

Dentro de esta fase la Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad - FCMU realizará el cargué de la información de slots aeroportuarios al sistema de gestión de afluencia (Harmony), con el fin de determinar si es necesario ejecutar el programa de demora.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Lo anterior, sin perjuicio de la obligación que tienen las empresas y/o explotadores de aeronaves de aviación transporte público, de pasajeros, correo o caga de solicitar el slot aeroportuario con una antelación mayor a 24 horas con respecto a la hora del vuelo.

(b) Antelación menor a 8 horas

En el período comprendido durante las 8 horas anteriores a la salida del vuelo, se aplicará lo siguiente:

Dentro de esta fase la Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad - FCMU recibirá, coordinará lo necesario haciendo uso del sistema Harmony; procesará, aceptará o no el horario de la operación propuesto; en las horas pico de tránsito, o a falta de capacidad, ofrecerá Slots alternativos lo más cercanos posibles a la requerida.

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público y otros explotadores de aeronaves deberán tener presente los tiempos y procesos vigentes, incluidos en el AIP Colombia, para la presentación, modificación y cancelación del plan de vuelo, acorde con el Slot asignado en las diferentes fases.

**Nota.** - Durante el período de transición y hasta la plena entrada en vigencia de estas disposiciones, las solicitudes podrán ser enviadas en texto abierto.

OPERACIÓN		VIGENCIA	FRECUENCIA							SIGLA IATA		SLOT	
SALIDA	NUMERO DE VUELO / MATRICULA	FECHA	1	2	3	4	5	6	7	NUMERO SILLAS	TIPO AERONAVE	HORA SALIDA	DESTINO
LLEGADA		DDMMM	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO			ORIGEN	HORA LLEGADA

## 9. Cambios de nivel

Los cambios de nivel se emplean bajo el entendido de que la coordinación de aeropuertos no es una solución al problema fundamental de la falta de capacidad en los aeropuertos. En todo caso, la coordinación deberá considerarse una solución provisional para gestionar infraestructuras congestionadas hasta que se implemente la solución a largo plazo de ampliar la capacidad del aeropuerto.

### 9.1. Cambio del Nivel 1 al Nivel 2

- (a) Cuando la infraestructura de un aeropuerto ya no sea capaz de satisfacer la totalidad de la demanda, se podrá efectuar un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre el explotador aeroportuario y las aerolíneas que operen en él, para adaptar la demanda a estas limitaciones.
- (b) El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces; podrá establecer el cambio de un aeropuerto al Nivel 2 por iniciativa propia, o bien tras recibir una solicitud del explotador aeroportuario o de las aerolíneas que operen en el aeropuerto y que representen como mínimo el cincuenta por ciento (50%) del tráfico.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) El cambio de nivel solo deberá producirse una vez que el Director General, o quien haga sus veces haya comprobado que:
  - (1) Se ha realizado un análisis completo de la capacidad y la demanda, y
  - (2) Se han efectuado consultas con todas las partes interesadas para tratar el análisis y el cambio de nivel propuesto, y se han tenido en cuenta sus opiniones.

### 9.2. Cambio del Nivel 2 al Nivel 3

- (a) El cambio al Nivel 3 puede resultar necesario cuando:
  - (1) La demanda de infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad del aeropuerto durante el periodo en cuestión.
  - (2) La ampliación de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda es inviable a corto plazo.
  - (3) Los intentos por resolver el problema mediante un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo han fallado o no son efectivos.
- (b) El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces; podrá establecer el cambio de un aeropuerto al Nivel 3 por iniciativa propia, o bien tras recibir una solicitud del explotador aeroportuario o de las aerolíneas que operen en el aeropuerto y que representen como mínimo el cincuenta por ciento (50%) del tráfico.
- (c) El cambio de nivel solo deberá producirse una vez que el Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces; haya comprobado que:
  - (1) Se ha realizado un análisis completo y exhaustivo de la capacidad y la demanda en el que se evalúan los factores especificados en el literal a) del numeral 9.2. de este Apéndice, y
  - (2) Se han celebrado consultas con todas las partes interesadas para tratar el análisis y el cambio de nivel propuesto, y se han tenido en cuenta sus opiniones.
- (d) Deberá seguirse el mismo procedimiento en el caso de que un aeropuerto cambie directamente del Nivel 1 al Nivel 3.

### 9.3. Determinación de Slots Históricos por primera vez

- (a) Cuando un aeropuerto cambie al Nivel 3, será necesario determinar los Slots históricos para cada aerolínea que haya operado en el aeropuerto en la temporada equivalente anterior.
- (b) Esta determinación se basará en los registros que el facilitador posea tanto de las programaciones previstas como de las utilizadas de la temporada equivalente anterior. El coordinador del aeropuerto recién designado con el Nivel 3 comparará las programaciones previstas con los servicios realmente utilizados para determinar las operaciones que deberán recibir la condición de

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

histórico. Este procedimiento también sería aplicable en el caso de que un aeropuerto cambiase directamente del Nivel 1 al Nivel 3.

### 9.4. Retiro de la coordinación y/o facilitación

- (a) Cuando el explotador aeroportuario o las aerolíneas que representen como mínimo el cincuenta por ciento (50%) del tráfico crean que existe una capacidad suficiente para satisfacer la demanda y permitir que el aeropuerto vuelva al Nivel 2 o al Nivel 1 (según proceda), la autoridad aeronáutica deberá garantizar que el aeropuerto cambie al Nivel 2 o al Nivel 1 tras haber comprobado que:
  - (1) Se ha realizado un análisis completo de la capacidad y la demanda, y
  - (2) Se han celebrado consultas con todas las partes interesadas para tratar el análisis el cambio de nivel propuesto, y se han tenido en cuenta sus opiniones.
- (b) Todas las aerolíneas deberán vigilar los cambios producidos en la capacidad o en las operaciones de los aeropuertos donde presten sus servicios y fomentar de forma activa la nueva designación del aeropuerto ante el coordinador, el Comité de coordinación o la Dirección de la IATA.

### 9.5. Cambio temporal de Nivel

- (a) En circunstancias excepcionales, El Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces podrá estipular que un aeropuerto sea designado con el Nivel 3 provisionalmente durante un plazo máximo de una temporada.

*Nota.- Algunos ejemplos de circunstancias excepcionales serían un aumento considerable de la demanda a causa de un acontecimiento especial (por ejemplo, los Juegos Olímpicos, los Campeonatos Mundiales, etc.) o una importante reducción temporal de la capacidad que genere un desequilibrio considerable entre la capacidad y la demanda del aeropuerto.*

- (b) Dado que la designación de Nivel 3 es provisional y no dura más que una temporada, las aerolíneas no acumularán condición de históricos sobre los Slots durante el cambio temporal de nivel.

### 9.6. Notificación

- (a) Cuando se tome la decisión de cambiar de nivel a un aeropuerto, el Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces; deberá velar por que se notifique dicha decisión a todas las partes interesadas (aerolíneas, explotador aeroportuario, gobiernos y asociaciones de transportadores aéreos). En cualquier caso, la notificación del cambio de nivel de un aeropuerto deberá efectuarse a más tardar el 1 de abril para la siguiente temporada de invierno y el 1 de septiembre para la siguiente temporada de verano.
- (b) Con el propósito de mantener una lista actualizada de los niveles de todos los aeropuertos, será publicado en la página web: [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 9.7. Revisión de la capacidad de los aeropuertos para cada temporada

- (a) Las partes interesadas revisarán los parámetros de coordinación dos veces al año, generalmente durante las reuniones del Comité de Coordinación de Slots o de un organismo representante equivalente. Esta revisión deberá llevarse a cabo con la suficiente antelación como para poder realizar la declaración de los parámetros de coordinación como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (b) Deberán evitarse las declaraciones atrasadas o los cambios en los parámetros de coordinación después de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

### 9.8. Reducción de la capacidad del aeropuerto

- (a) Siempre que sea posible, deberán evitarse las reducciones de capacidad respecto de la temporada equivalente anterior.
- (b) Antes de que se produzca una reducción de capacidad, deberá consultarse a la mayor brevedad al Comité de Coordinación de Slots y a las aerolíneas que operen en el aeropuerto. En cualquier caso, deberán respetarse los Slots históricos de las aerolíneas.
- (c) El coordinador, u otro organismo competente, deberá comunicar el cambio de capacidad a todas las partes interesadas como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para la RMS.
- (d) Las reducciones de capacidad posteriores a la fecha límite de envío de solicitudes iniciales, o las reducciones a un nivel que no permita respetar los Slots históricos establecidos, deberán evitarse o bien limitarse únicamente a las circunstancias más excepcionales.

## 10. Comités

### 10.1. Comité de Coordinación de Slots.

- (a) El Comité de Coordinación de Slots será liderado por el Presidente del Comité de Coordinación de Slots, o quien haga sus veces, debiendo ser dicho presidente elegido por votación. El Comité debe celebrarse mínimo una vez previo al inicio de cada temporada, siendo responsabilidad del presidente la supervisión de su realización.
- (b) El Comité de Coordinación de Slots se establece para convocar a los interesados en la operación de aeropuertos de Nivel 3, con el objetivo de asesorar en temas relacionados con la capacidad del aeropuerto. El asesoramiento del Comité podrá también extenderse para los aeropuertos de Nivel 2, en caso de solicitarlo alguna de las partes interesadas.
- (c) El Comité de Coordinación de Slots deberá contar con sus propios estatutos que lo reglamenten, los cuales serán publicados en la página [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).
- (d) Los Coordinadores de Slots y facilitadores, deben asistir a las reuniones en calidad de participantes permanentes, debiendo ser este un Comité abierto a la participación de las

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

aerolíneas, explotadores aeroportuarios y partes interesadas en las operaciones de aeropuertos Nivel 3.

- (e) El Secretario del Comité de Coordinación de Slots deberá velar por que los documentos de trabajo para la celebración del Comité, se distribuyan con antelación a la reunión todos los miembros, y de que las actas se compartan después de las conclusiones de cada reunión.
- (f) El cronograma de reuniones del Comité de Coordinación de Slots, deberá publicarse en la página web de la Aeronáutica Civil, [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).
- (g) Las principales obligaciones del Comité de Coordinación de Slots son:
  - (1) Asesorar sobre las posibilidades de aumento de la capacidad del aeropuerto.
  - (2) Asesorar sobre la forma de lograr una mejor utilización de la capacidad disponible.
  - (3) Asesorar sobre los parámetros de coordinación en los que se basa la asignación de slot.
  - (4) Actuar como mediador en caso de quejas de las aerolíneas u operadores en la asignación de los slots.
  - (5) Considerar los problemas graves para los nuevos participantes en el aeropuerto coordinado en cuestión.
  - (6) Supervisar y asesorar las actividades del Sub-comité de Ejecución de Slot

### 10.2. Sub-comité de Ejecución de Slots

- (a) El Sub-comité de ejecución de Slots debe verificar la apropiada utilización de la capacidad distribuida entre los explotadores de aeronaves a través de las actividades de monitoreo del uso de los Slots, con el objetivo de mejorar la gestión de la capacidad, revisar el cumplimiento de los procedimientos y los reglamentos, así como prevenir las malas prácticas en el uso de los Slots.
- (b) Las principales actividades del Sub-comité de ejecución de Slots son:
  - (1) Determinar y definir los principales factores que afectan o podrían afectar negativamente los procedimientos de asignación de Slots o la adhesión a las franjas horarias asignadas, y dependiendo del caso recomendar acciones correctivas y realizar seguimiento al comportamiento de las mismas.
  - (2) Monitorear el desempeño de todos los explotadores de aeronaves que utilicen el aeropuerto.
  - (3) Identificar las aerolíneas o los operadores de aeronaves que repetidamente y/o intencionalmente demuestren mal uso del Slot y desatiendan el proceso de asignación de Slot reduciendo el rendimiento y eficiencia del aeropuerto.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (4) Notificar al Comité de Coordinación de Slots de aquellas posibles violaciones a los procedimientos y/o a los Reglamentos Aeronáuticos vigentes.
  - (5) Preparar y recomendar medidas adecuadas para implementar mejoras a los procedimientos de los explotadores de aeronaves.
  - (6) Establecer, en caso necesario, mecanismos de solución de controversias, diferencias de interpretación entre otras; para mediar entre los integrantes del sistema de asignación de Slots.
- (c) Los coordinadores de Slots y facilitadores, asistirán a todas las reuniones y el Comité estará abierto a la participación de todas las aerolíneas, explotadores aeroportuarios y sus organizaciones o asociaciones representativas.
- (d) Las reuniones se llevarán a cabo mensualmente, publicando el cronograma al inicio de cada año y sus recomendaciones constarán en las actas respectivas. Se podrá permitir un número limitado de explotadores en calidad de observadores a las reuniones del Sub-comité de ejecución, previa solicitud oficial tratada en el sub-comité inmediatamente anterior.

**Nota:** Apéndice modificado conforme al Artículo TERCERO de la Resolución No. 02473 del 28 de Octubre de 2021. Publicada en el Diario Oficial No. 51.841 del 28 de Octubre de 2021.

### ADJUNTO al Apéndice A

#### Asignación de slots para las operaciones aéreas en aeropuertos coordinados nivel 3 y facilitación de horarios en aeropuertos niveles 2 y 1.”

Devolución de Slots fecha Límite para el año 2021:

#### 6.5. Mantenimiento y devolución de Slots

(...)

(c) Específicamente, las series completas de Slots que una aerolínea no pretenda operar deberán devolverse antes de la fecha límite para la devolución de Slots: doce (12) de febrero de 2021 (verano) y 15 de agosto (invierno). Con posterioridad a esta fecha, el Coordinador de Slots se abstendrá de procesar modificaciones y devoluciones hasta después de la fecha de referencia de históricos. Las series completas de slots devueltas antes del 12 de febrero de 2021, en las cuales el operador se acoja al Alivio de Franjas Horarias (*Slot Relief*), serán consideradas históricas para la temporada verano 2022.

**PARAGRAFO:** Para el año 2022, aplicará nuevamente la fecha inicialmente establecida, es decir quince (15) de Enero (verano).

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Nota: Adjunto adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 00176 del 01 de Febrero de 2021. Publicada en el Diario Oficial No. 51.576 del 02 de Febrero de 2021.

## NORMAS DE TRANSICIÓN

**Artículo Segundo. Normas Transitorias de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.**

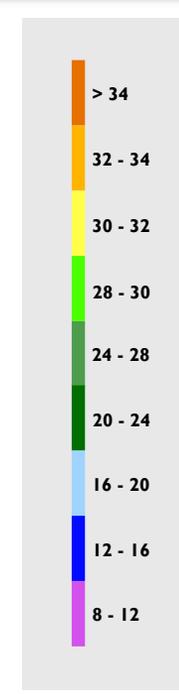
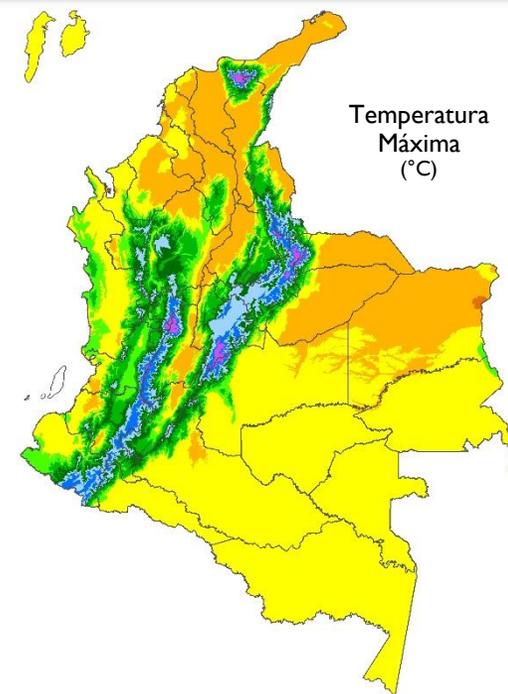
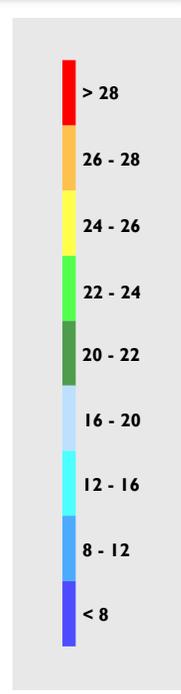
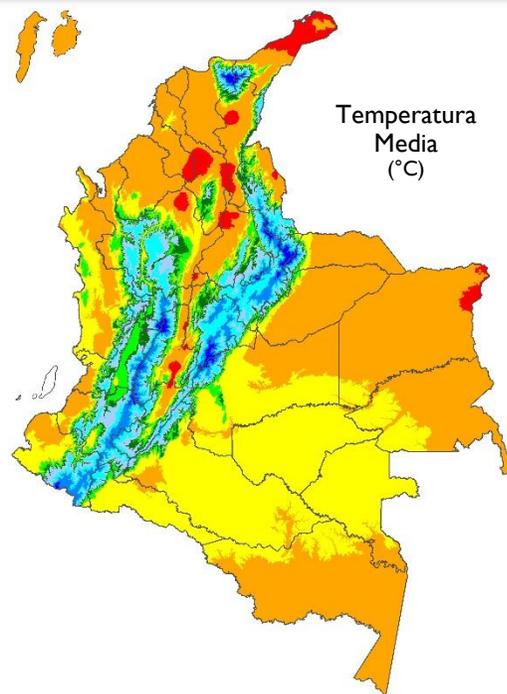
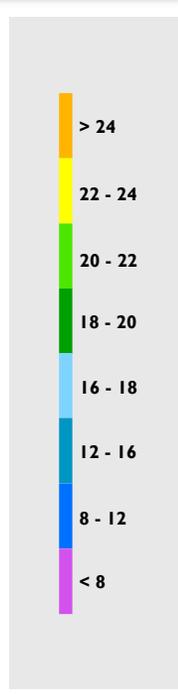
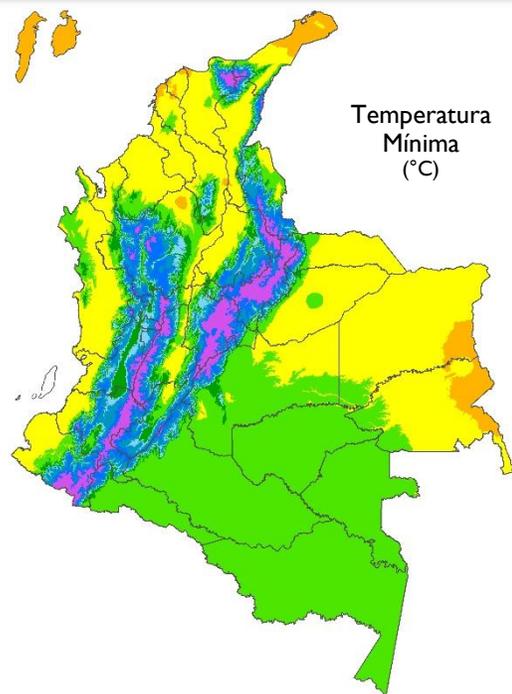
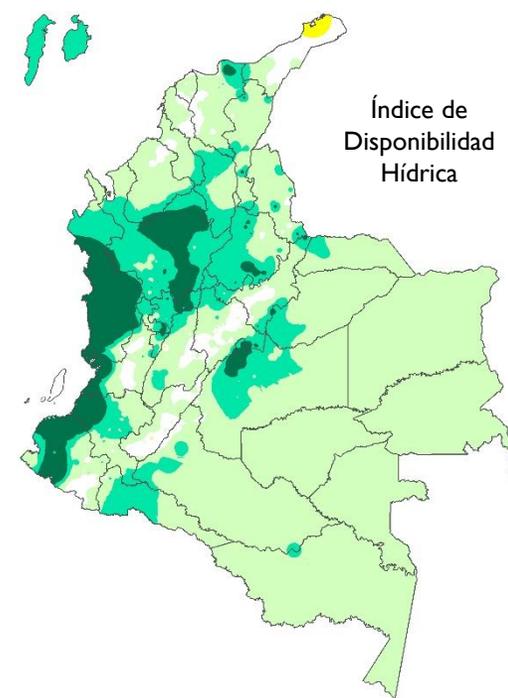
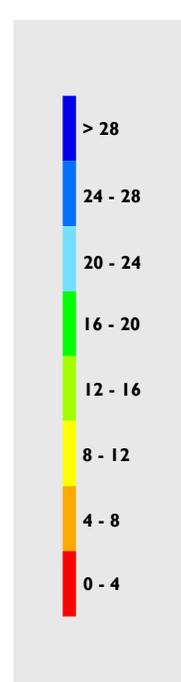
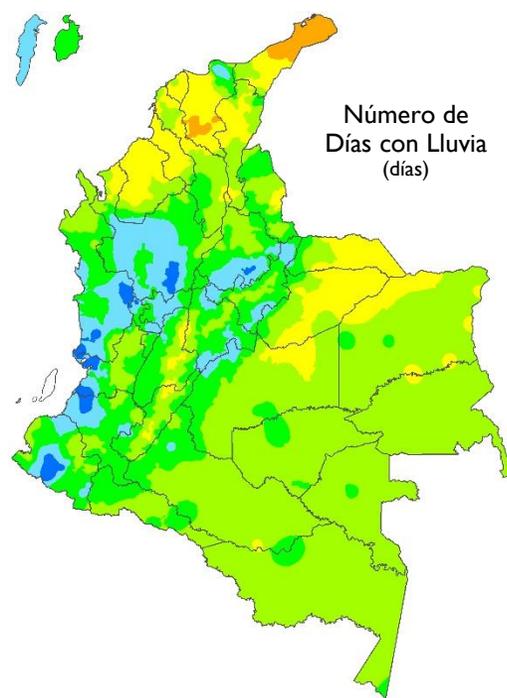
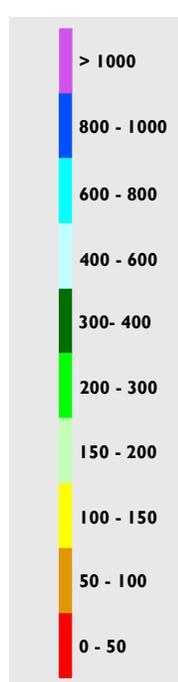
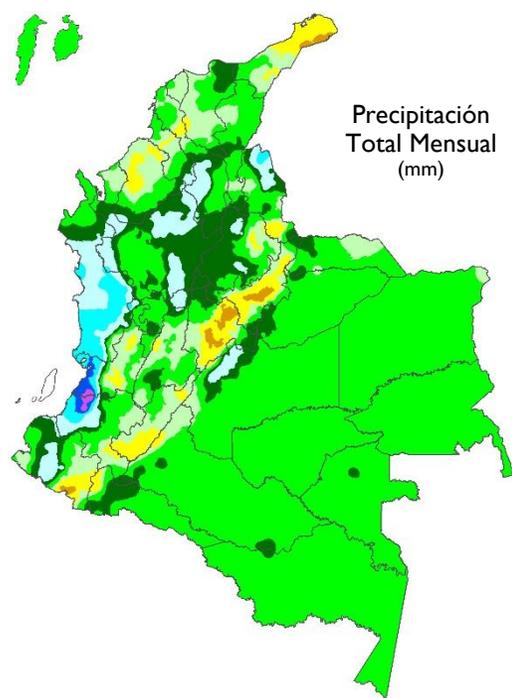
- (a) Las solicitudes para empresas de servicios de escala (handling) y demás trámites que no se sometan al procedimiento de audiencia pública, que actualmente adelanta el trámite para obtener una autorización, tendrán un plazo de cuatro (4) meses, a partir de la fecha de publicación de la presente resolución, para adecuarse los requisitos contenidos en este acto administrativo.
- (b) La UAEAC ajustará sus procedimientos internos para dar cumplimiento a lo previsto en esta resolución.



# Boletín Climatológico

Octubre de 2021

# CLIMATOLOGÍA OCTUBRE



## Octubre de 2021

La Zona de Confluencia Intertropical (ZCIT) del Pacífico que osciló entre los 10°N y 11°N, registró actividad convectiva con interacción del tránsito de ondas tropicales del este, lo que dejó lluvias en sectores de la región Caribe, Andina y Pacífica.

La ZCIT del Atlántico fluctuó entre los 5°N y 10°N, ingresando sobre el noreste suramericano.

La oscilación Madden & Julian (MJO) se observó con la fase subsidente durante gran parte del mes.

Se han formado 64 ondas tropicales en el Atlántico, de las cuales 47 han transitado por el territorio nacional en lo transcurrido del año (sin contar las que se han disipado). Durante el mes de septiembre se observó el tránsito de 9 ondas tropicales.

Finalmente se registraron 10 tormentas tropicales.



# INDICADORES DEL SISTEMA CLIMÁTICO

## TSM

Temperatura Superficial del Mar.

## EN

Regiones El Niño para el monitoreo de la TSM.

EN 4

5°N – 5°S, 160°E – 150°W

EN 3.4

5°N – 5°S, 170°W – 120°W

EN 3

5°N – 5°S, 150°W – 90°W

EN 1+2

0° – 10°S, 90°W – 80°W

## IOS

Índice de Oscilación del Sur.

## IOS Ecuatorial

Índice de Oscilación del Sur Ecuatorial.

## MEIv2

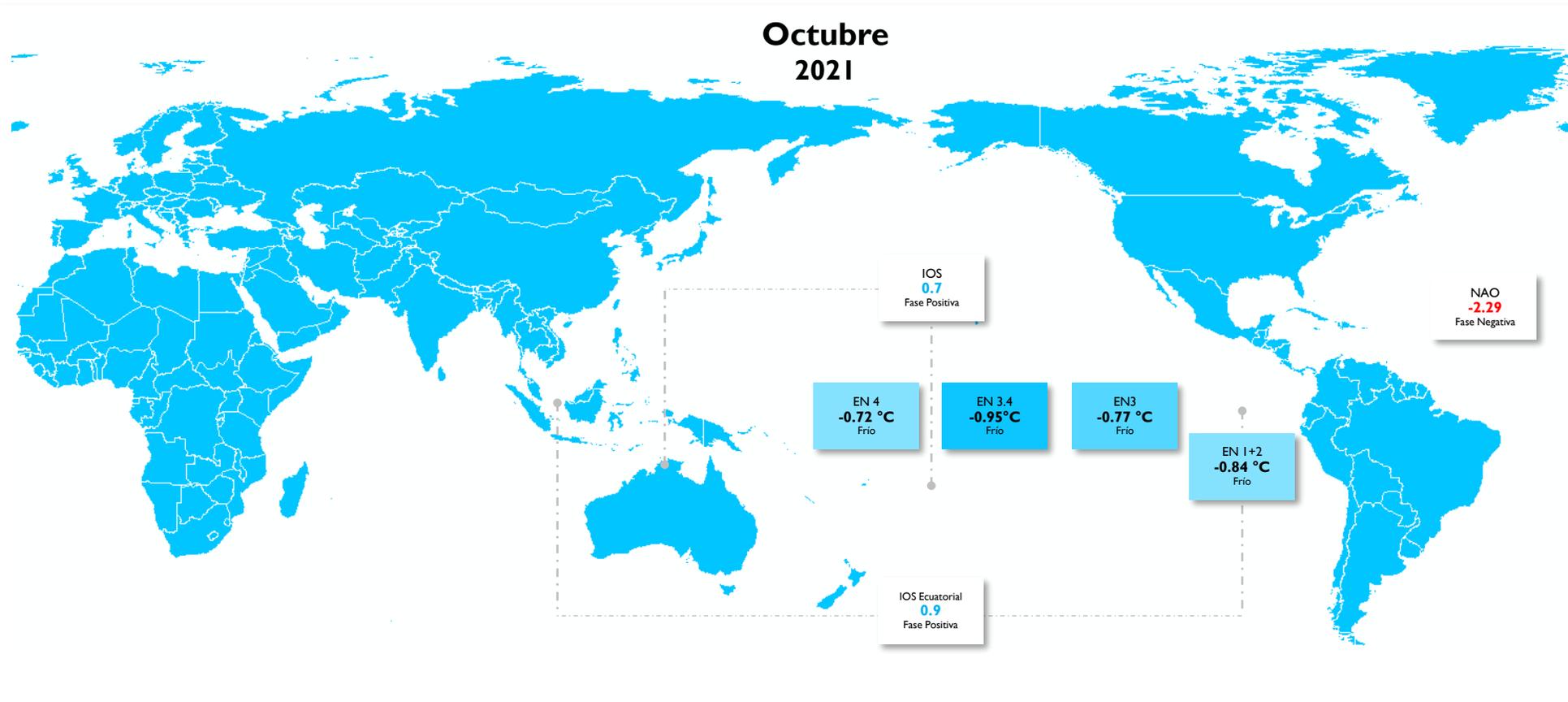
Índice El Niño Multivariado.

## QBO

Oscilación Cuasibienal. Se refiere al comportamiento del viento en la estratósfera.

## PDO

Oscilación Decadal del Pacífico.



## OSCILACIONES EN OTRAS ESCALAS



# PRECIPITACIÓN

En el territorio nacional se registraron lluvias entre los valores normales y por encima de esta condición.

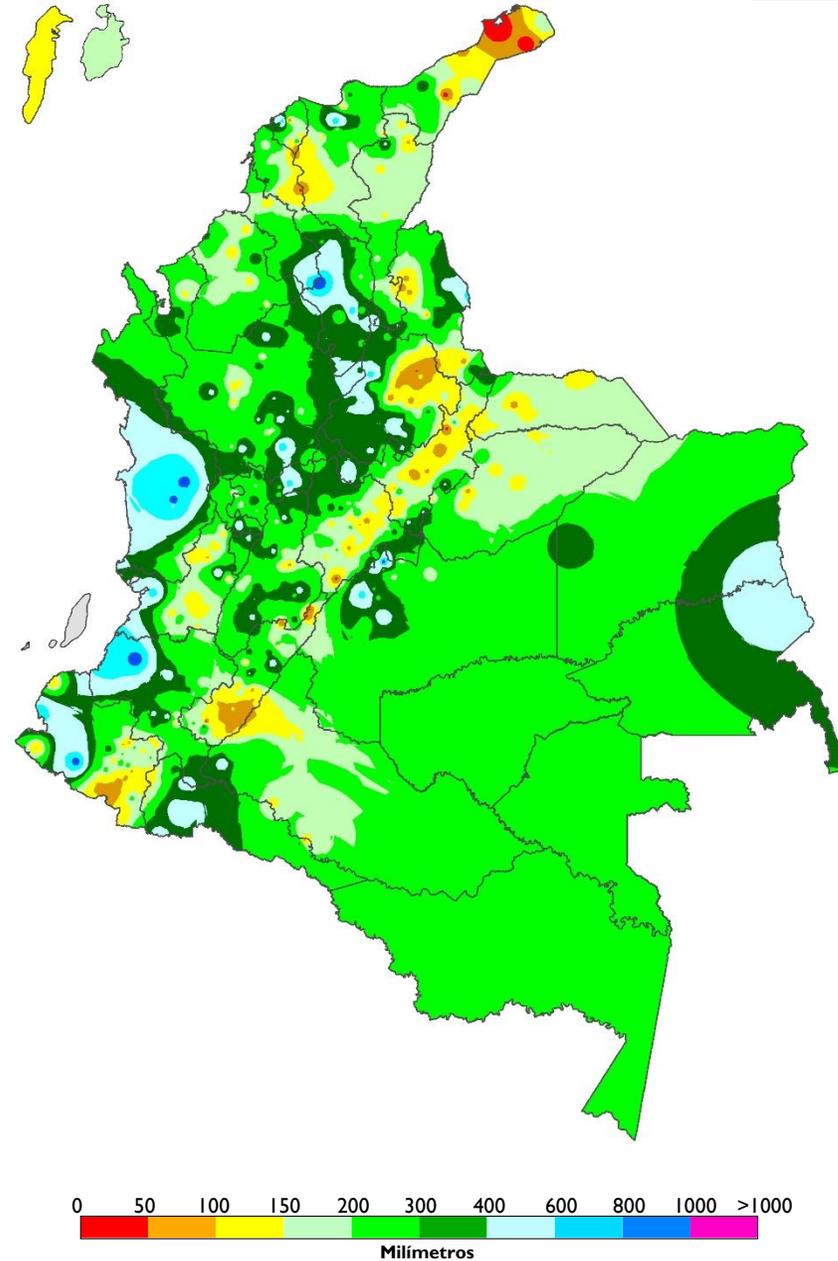
La categoría **muy por debajo** de lo normal se observó en el norte de La Guajira. La categoría **por debajo** de lo normal se concentró en sectores del oriente de la región Caribe, norte de la región Andina, piedemonte llanero y el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Las lluvias **por encima** de lo normal se observaron en amplios sectores de la región Andina y piedemonte amazónico. Valores de precipitación **muy por encima** de lo normal se destacaron al sur de la región Caribe y oriente de la Orinoquia.

En áreas restantes, las precipitaciones se registraron en el rango de la **normalidad** (valores típicos de octubre).

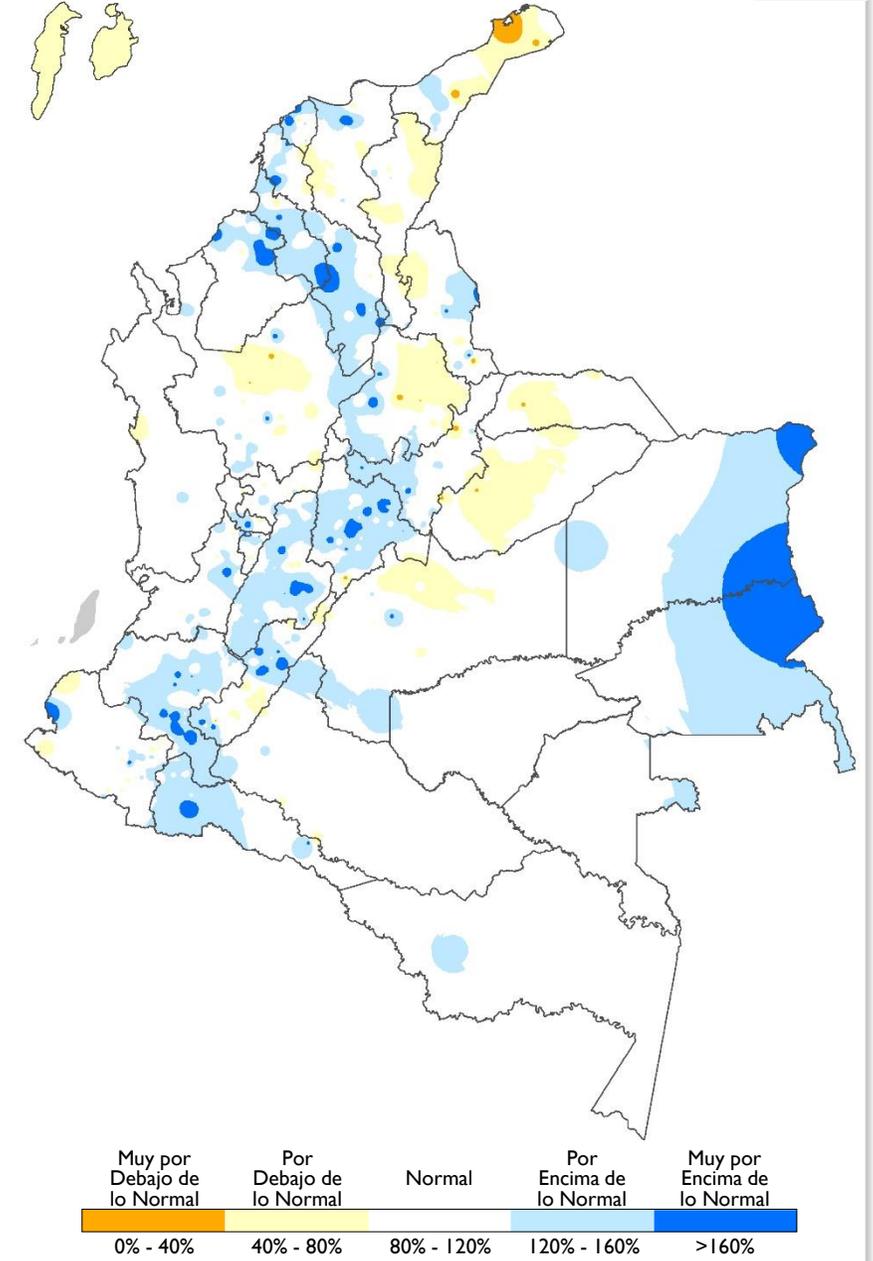
## Precipitación Total Mensual Octubre 2021

Mapa 1



## Índice de la Precipitación Mensual Octubre 2021

Mapa 2



# NÚMERO DE DÍAS CON LLUVIA

Las lluvias se observaron entre las diferentes categorías.

## Anomalías negativas

Lluvias distribuidas en menor cantidad de días con respecto al mes

Se concentraron en sectores del norte de Antioquia y en áreas de menor extensión distribuidas sobre las diferentes regiones naturales en el territorio continental.

## Anomalías positivas

Lluvias distribuidas en mayor cantidad de días con respecto al mes

Se destacaron en zonas del centro y sur de las regiones Andina y Pacífica.

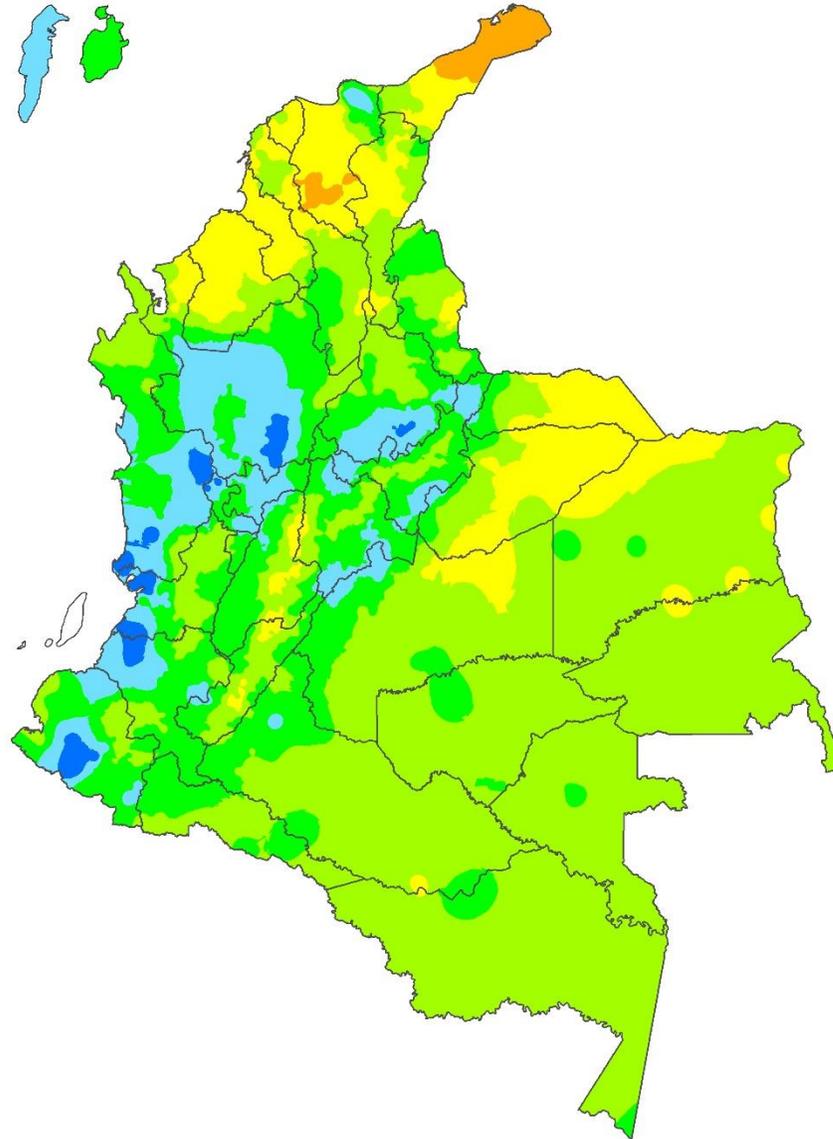
## Comportamiento normal

Lluvias distribuidas en la cantidad de días conforme a la climatología

Se registró en amplias extensiones del oriente del país y el norte de la región Pacífica.

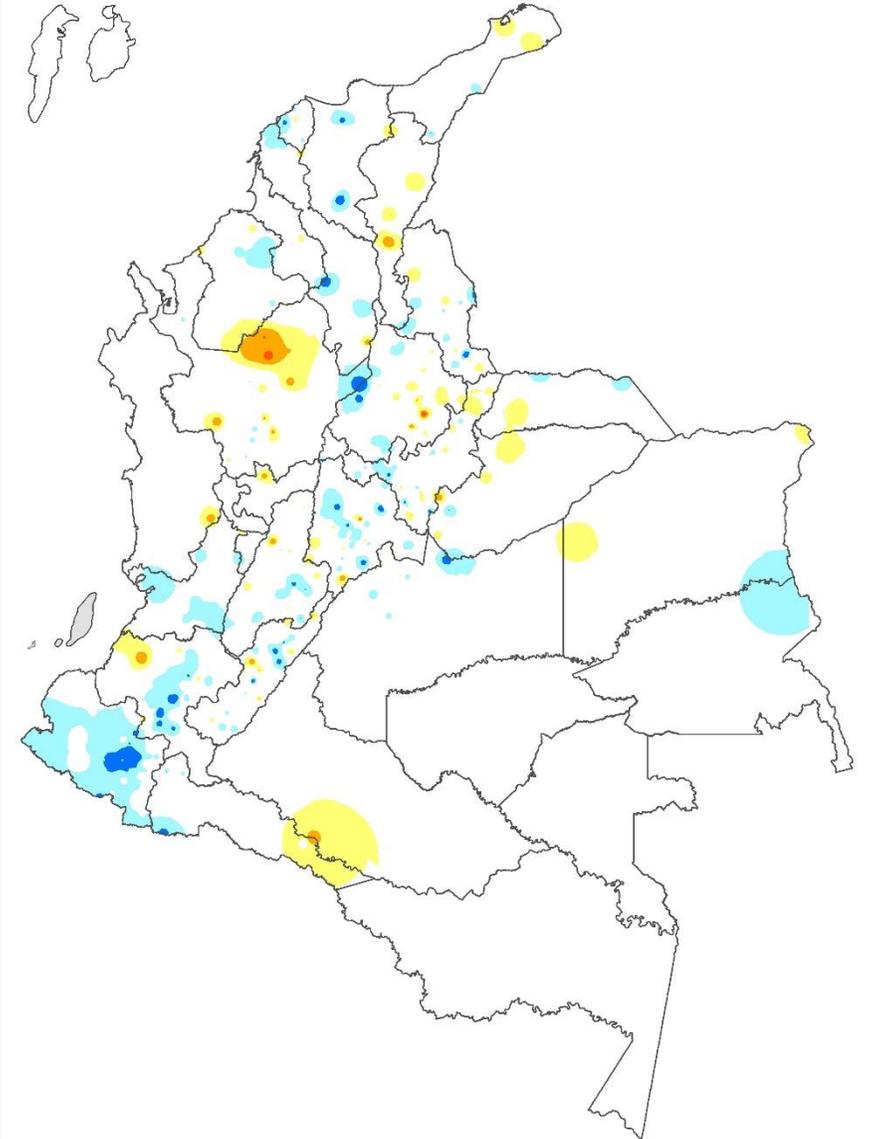
## Número de Días con Lluvia Climatología

Mapa 3



## Anomalía del Número de Días con Lluvia Octubre 2021

Mapa 4



# TEMPERATURA MÍNIMA, MEDIA Y MÁXIMA

## Temperatura Mínima

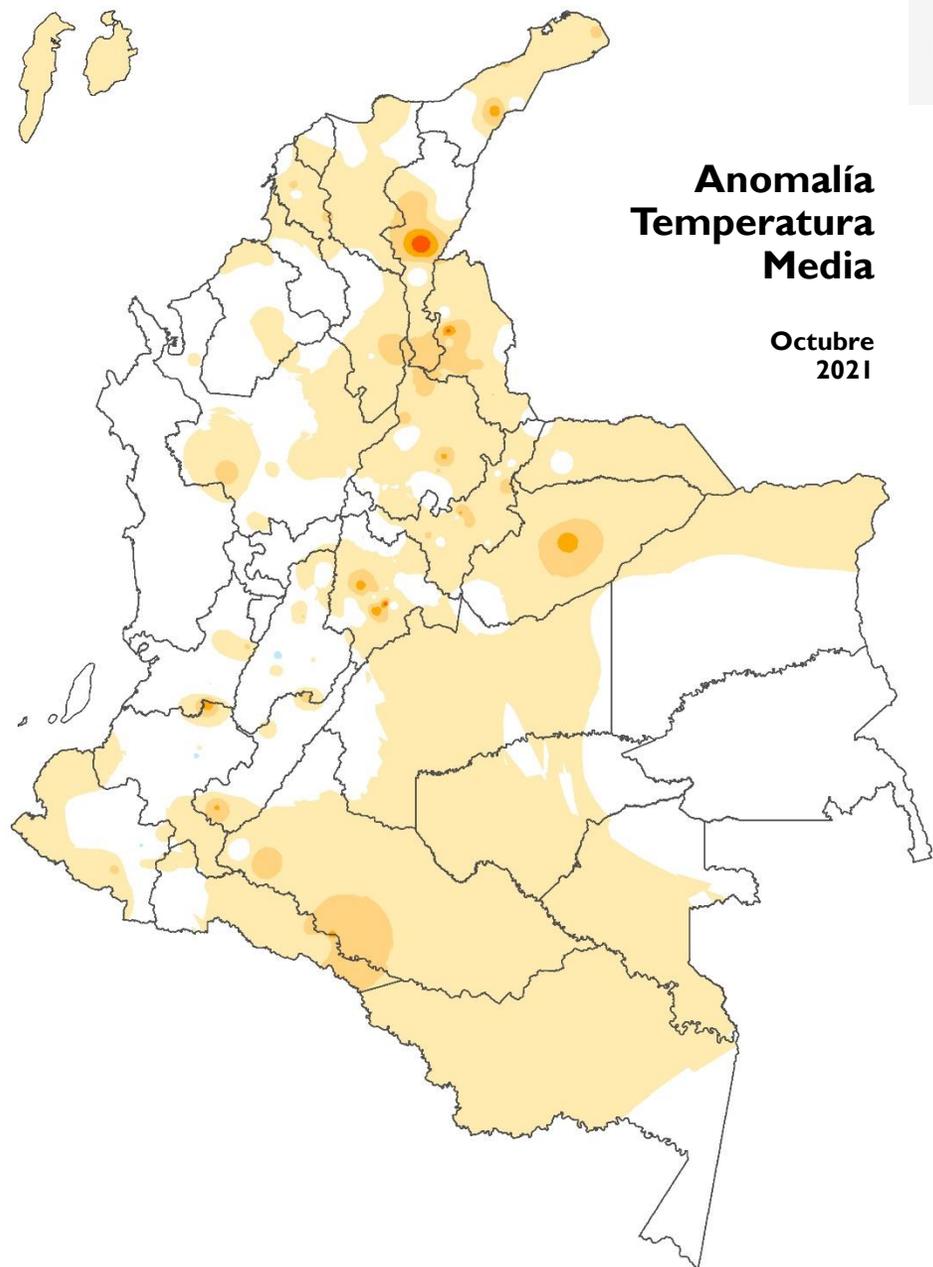
Predominaron los valores normales y por encima de los promedios del mes. Las **anomalías positivas** (0.5 °C y 1.0 °C) se registraron en áreas del centro de la región Caribe y el norte de los territorios andinos, así como en el oriente y occidente de la Orinoquía, además de algunas zonas del piedemonte en la Amazonía y las isla de Providencia. Las **anomalías negativas** (-0.5 °C y -2.0 °C) se registraron en áreas de La Guajira, Sucre, Antioquia, Boyacá y Tolima. Los valores **normales** se destacaron en áreas restantes.

## Temperatura Media

Se observaron valores dentro de la normalidad y por encima de esta condición. Las **anomalías positivas** (0.5 °C y 1.5 °C) se registraron se concentraron en amplios sectores de la región Amazonas, norte de la Andina y Orinoquía, incluyendo el centro-norte de la región Caribe y su área insular. Las **anomalías negativas** (-0.5 °C y -1.0 °C) se destacaron en zonas muy puntuales de montaña del Tolima. En áreas restantes predominó la **normalidad**.

## Temperatura Máxima

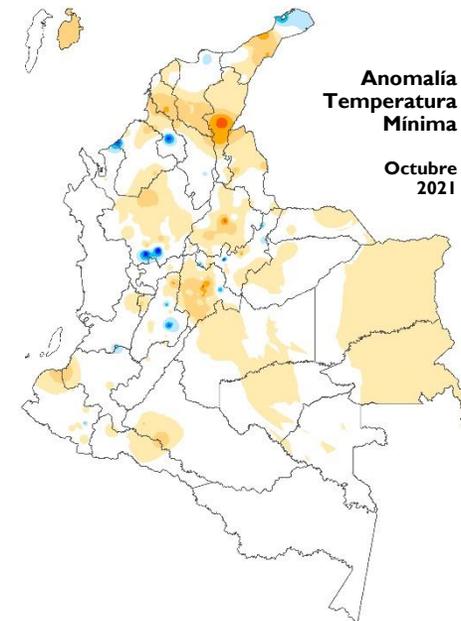
Se destacaron valores por encima del promedio que oscilaron entre 0.5 °C y 2.0 °C. Las **anomalías positivas** se presentaron al norte y sur de las regiones Andina y Pacífica, así como en sectores distribuidos en las regiones Orinoquía y Amazonía, además de la zona insular Caribe. Los valores **normales** se registraron en la mayor parte de Atlántico, Magdalena, Meta y Guaviare.



Mapa 5

## Anomalía Temperatura Media

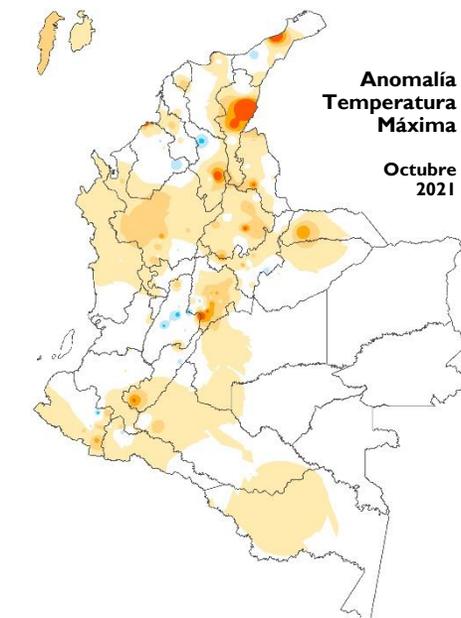
Octubre 2021



Mapa 6

## Anomalía Temperatura Mínima

Octubre 2021



Mapa 7

## Anomalía Temperatura Máxima

Octubre 2021



# Enlaces Seguimiento Climatológico

## Atlas Climatológico

[atlas.ideam.gov.co](http://atlas.ideam.gov.co)

## Seguimiento diario de la Precipitación

<http://www.ideam.gov.co/web/tiempo-y-clima/graficos-seguimiento-diario-precipitacion-principales-ciudades>

## Comportamiento decadal de la Precipitación

<http://www.ideam.gov.co/web/tiempo-y-clima/comportamiento-decadal>

## Comportamiento Mensual de la Precipitación

<http://www.ideam.gov.co/web/tiempo-y-clima/comportamiento-decadal>

## Comportamiento Mensual del Número de Días con Lluvia

<http://www.ideam.gov.co/web/tiempo-y-clima/comportamiento-decadal>

## Comportamiento Mensual de la Temperatura Media

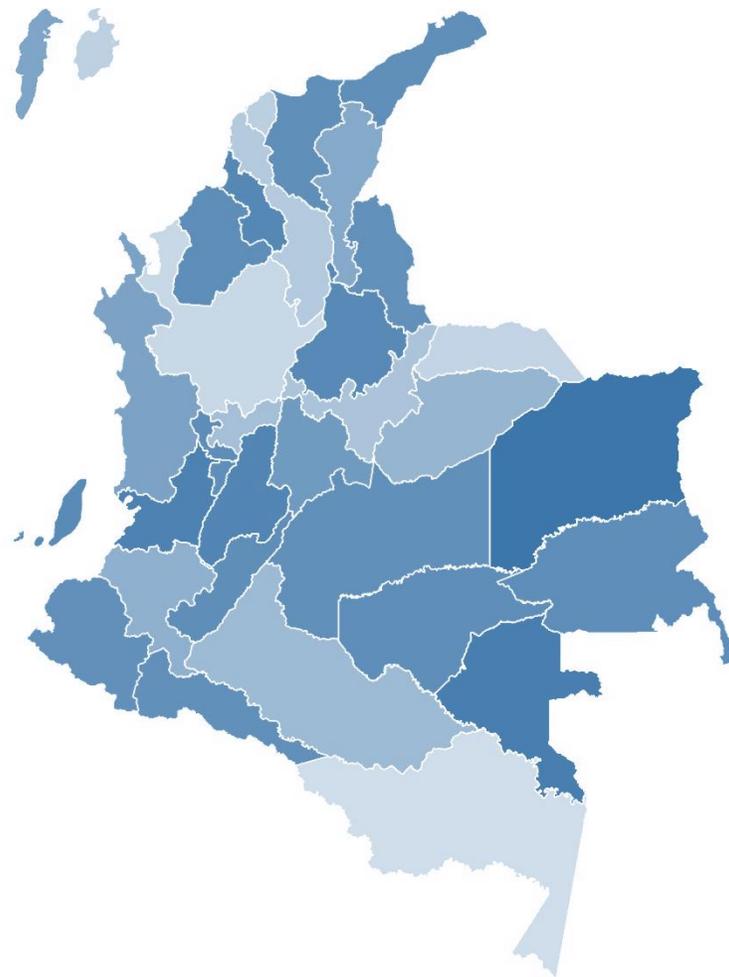
<http://www.ideam.gov.co/web/tiempo-y-clima/comportamiento-decadal>

## Comportamiento Mensual de las Temperaturas

<http://www.ideam.gov.co/web/tiempo-y-clima/comportamiento-decadal>

## Comportamiento Decadal del Índice de Disponibilidad Hídrica

<http://www.ideam.gov.co/web/tiempo-y-clima/graficos-de-comportamiento-del-indice-de-disponibilidad-hidrica>



**Yolanda González Hernández**  
Dirección

**Hugo Armando Saavedra Umba**  
Subdirector de Meteorología

Elaborado por **Julieta Serna Cuenca**  
Grupo de Climatología y Agrometeorología

**Helmer Guzmán**  
Coordinador - Grupo de Climatología y Agrometeorología