

AeroRepública S.A.

Doing business as  | 



MANUAL INTEGRAL DE SARLAFT Y PTEE

Aerorepública S.A
Compañía Panameña de Aviación, S.A (Copa Airlines – Sucursal Colombia)

MANUAL INTEGRAL DE SARLAFT Y PTEE	Fecha: mayo 2026
Elaborado por: Carlos Fernando Guerrero / Oficial de Cumplimiento	Aprobado por: Junta Directiva Compañía Panameña de Aviación S.A. y Junta Directiva Aerorepública S.A.
Revisado por: Gerencia de Cumplimiento de Compañía panameña de Aviación S.A. y Dirección de Gobierno y Asuntos legales de Aerorepública S.A.	

MANUAL INTEGRAL DE SARLAFT Y PTEE

COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA Y AEROREPÚBLICA S.A.

I.	Introducción.....	2
II.	Integración de normas de COPA HOLDINGS	3
III.	Aspectos fundamentales del SARLAFT: política y código de ética y conducta para prevenir LA/FT/FPADM.....	5
1.	Principios Rectores contra LA/FT/FPADM y código de ética y conducta en la materia	5
2.	Compromisos específicos para la prevención de LA/FT/FPADM.....	9
IV.	Aspectos específicos del PTEE	9
1.	Política de cero tolerancia a la corrupción	9
3.	Conflictos de intereses	10
4.	Dependiendo de la naturaleza del conflicto, podrán adoptarse medidas con base a lo establecido en el Código de Ética. Política en materia de contratación estatal	11
5.	Política sobre lobby, contribuciones políticas y donaciones o regalos.	12
6.	Integridad de la contabilidad y transparencia en gestión empresarial	13
7.	Protección al denunciante	13
V.	Estructura Organizacional, Roles y Responsabilidades fundamentales para el SARLAFT y el PTEE	14
1.	Junta Directiva.....	15
2.	Representante Legal.....	16
3.	Oficial de Cumplimiento (OC)	16
4.	Revisoría Fiscal.....	18

VI.	Procedimientos relacionados tanto con SARLAFT y PTEE	19
1.	Cuestiones generales sobre Gestión de Riesgos: Enfoque Basado en Riesgos y Metodología	19
2.	Ejercicio de Segmentación, metodología de valoración de riesgos y construcción de matriz o análisis de riesgos	21
3.	Escala de probabilidad del riesgo inherente	24
4.	Procedimiento de Debida Diligencia	31
5.	Procedimiento de comunicación de incumplimientos e investigaciones	37
6.	Señales de Alerta y Operaciones Inusuales	38
7.	Procedimiento Operaciones Inusuales, Operaciones Sospechosas y Reportes a la UIAF	39
8.	Auditorías Periódicas	41
9.	Procedimiento de Revisión Periódica y Actualización Anual	42
10.	Divulgación, Capacitación y Cultura Organizacional	43
11.	Conservación de la información	43

I. Introducción

COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN S.A (Copa Airlines) SUCURSAL COLOMBIA en adelante (COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA) y AEROREPÚBLICA S.A (en adelante AEROREPÚBLICA) cumplen con la normatividad aplicable.

En ese sentido, en ejecución de la Resolución 2328 de 2025 y la Resolución 14673 de la Superintendencia de Transporte de Colombia, las cuales exigen a sus vigilados implementar el SARLAFT (Sistema de Administración del Riesgo de Lavado de Activos y de la Financiación del Terrorismo) y el PTEE (Programa de Transparencia y Ética Empresarial), respectivamente, las juntas directivas

de COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA (en adelante ‘las compañías’, ‘las aerolíneas, o ‘las empresas’) aprueban y disponen la ejecución de este Manual Integral de SARLAFT y PTEE. Si bien ambos programas apuntan a objetivos distintos, se comprende que pueden administrarse, regularse y gestionarse de forma integrada, debido a sus puntos en común y la tendencia regulatoria local e internacional de integrar este tipo de programas, todo con el objetivo de mayor eficiencia en su implementación y puesta en marcha.

Este documento es de obligatorio cumplimiento para todas las contrapartes de las compañías, esto es, empleados, proveedores, clientes, accionistas y demás personas relacionadas con las compañías. En ese sentido, se realizarán las labores necesarias para divulgar este documento y adoptar las herramientas que sean necesarias para que todas las contrapartes tengan acceso al mismo.

En tanto las compañías hacen parte de COPA HOLDINGS, adoptan conjuntamente este Manual, según lo indicado por la Superintendencia de Transporte en el radicado 20257300385271 del 14 de julio de 2025. Lo anterior sin perjuicio de las particularidades de cada empresa y, especialmente, de que cada junta directiva realice su propio ejercicio de aprobación.

II. Integración de normas de COPA HOLDINGS

Las empresas, tanto por cumplimiento de normas de otras jurisdicciones en las que opera como por ejecución de buenas prácticas, cuentan con un Programa de Cumplimiento (en adelante ‘Programa de Cumplimiento’), el cual contiene lineamientos para el cumplimiento de regulaciones y prevención de delitos. En lo relevante, este incluye compromisos y procedimientos expresos compatibles y acordes con lo exigido en las Resoluciones 2328 y 14673 de 2025 de la Superintendencia de Transporte de Colombia y demás normas colombianas afines.

Por lo anterior, con el objetivo de mantener la coherencia y la gestión integral del cumplimiento regulatorio en las compañías, el Programa de Cumplimiento es la base del SARLAFT y el PTEE exigido en la regulación antes mencionada. Así, son parte del SARLAFT y el PTEE todos los elementos que integran o lleguen a integrar el Programa de Cumplimiento referido.

Especialmente, deben entenderse como parte del SARLAFT y el PTEE, los siguientes documentos corporativos, según aplique a cada aerolínea:

- El formulario F20 diligenciado anualmente en cumplimiento de regulaciones de Estados Unidos.
- Programa de Cumplimiento (POL-CH-LEG-002).
- Política de Niveles de Autoridad / POL-CH-LEG-001)
- Política Corporativa de Gestión de Riesgos de la Empresa (ERM)
- Procedimiento de Gestión de Riesgos de la Empresa
- Procedimiento de Debida Diligencia
- Formulario de Debida Diligencia
- Política de Preservación de Documentos (POL-CH-LEG-001)
- Matriz de Riesgo de Cumplimiento Legal
- El Código de ética y Conducta Empresarial.
- Política de Negociación y Contratación (POL-CH-LEG-003)
- Política Corporativa de Viajes Corporativos y Gastos de Viaje (POL-CH-CO-002)
- Política de Reportantes (Whistleblower Policy)
- El Reglamento Interno de Trabajo.

Sin perjuicio de las actualizaciones progresivas correspondientes, la matriz de riesgos de Colombia sobre riesgos concernientes al SARLAFT y el PTEE también se considera parte integral de este documento y, por lo tanto, la aprobación de este Manual implica la de dicha matriz.

III. Aspectos fundamentales del SARLAFT: política y código de ética y conducta para prevenir LA/FT/FPADM

1. Principios Rectores contra LA/FT/FPADM y código de ética y conducta en la materia

Para el debido cumplimiento regulatorio y, especialmente, la prevención de LA/FT/FPADM (Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Financiación de Proliferación de Armas de Destrucción Masiva) en las compañías, es necesario que todas las contrapartes orienten su actuación según los valores y principios consagrados en el Programa de Cumplimiento y en su Código de Ética y Conducta Empresarial.

Adicionalmente, para la prevención de LA/FT/FPADM, como política contra de estos, debe tenerse especial atención en el seguimiento de los siguientes principios y criterios de comportamiento en cualquier actuación relacionada con la compañía:

- **Transparencia y Buen Gobierno:** Las decisiones empresariales se toman de forma ética, objetiva, documentada y en el mejor interés de las aerolíneas y la sociedad en general. Las compañías mantendrán información veraz y comprensible sobre sus operaciones, finanzas y cumplimiento. Se buscará el fortalecimiento de mecanismos de a través de controles internos y auditorías que prevengan y detecten irregularidades de LA/FT/FPADM. Habrá una comunicación clara y veraz con las autoridades de supervisión, especialmente la Superintendencia de Transporte y la Unidad de Inteligencia y Análisis Financiero, y con todas las partes interesadas en la labor de las compañías.
- **Responsabilidad y Profesionalismo:** Cada colaborador es responsable de sus actos y decisiones. Todos deben actuar con diligencia, profesionalismo y respeto hacia los demás. Todos cumplen sus

obligaciones de manera puntual y eficiente, conscientes de que su trabajo impacta en el objeto social de las compañías y, en general, en la confianza pública. Especialmente, este principio incluye el deber de reportar oportunamente cualquier conducta contraria a este Manual, al Programa de Cumplimiento y, en particular, cualquier operación que pueda relacionarse con actividades ilícitas o afines a LA/FT/FPADM.

- **Compromiso con la Prevención de LA/FT/FPADM:** las compañías asumen un compromiso institucional inquebrantable con la prevención de LA/FT/FPADM. Esto significa el involucramiento activo en la aplicación del SARLAFT, incluyendo la diligencia debida al conocer las contrapartes, el monitoreo de operaciones inusuales, y la cooperación con las autoridades en caso de ser necesario. En ese sentido, se fomenta una cultura de “cero tolerancia” frente a LA/FT/FPADM. Cualquier intento de usar los servicios, instalaciones o bienes de las compañías para fines ilegales será rechazado y deberá ser reportado a las autoridades competentes.
- **Relacionamiento con contrapartes:** Las relaciones de las compañías con sus contrapartes se basarán en la honestidad, la legalidad y el respeto mutuo. Está prohibido ofrecer, prometer, dar, solicitar o aceptar, directa o indirectamente, beneficios indebidos en las relaciones comerciales. Las compañías cuentan con un proceso de debida diligencia para conocer a las contrapartes, ejecutando los controles necesarios para prevenir LA/FT/FPADM en la compañía. En cumplimiento de la Resolución 2328 de 2025, las contrapartes que representen mayor riesgo deberán someterse a análisis más rigurosos conforme al SARLAFT implementado por las compañías. Si se detecta que una contraparte tiene vínculos con LA/FT/FPADM, se negará la relación y se reportará el caso a las autoridades.

Gestión adecuada de conflictos de interés: De manera especial, se observará y analizará que los conflictos de interés no contribuyan o se presten para incrementar el riesgo de actividades de LA/FT/FPADM.

- **Información confidencial:** sin perjuicio de la transparencia que debe caracterizar el actuar de todas las contrapartes en las aerolíneas, toda la información relacionada con la prevención de LA/FT/FPADM, especialmente el análisis de operaciones inusuales y sospechosas es reservado.
- **Prohibición categórica de actividades LA/FT/FPADM:** Queda totalmente prohibido que cualquier contraparte participe en actividades de LA/FT/FPADM o relacionadas con estas. Cualquier comportamiento de esta naturaleza, en el caso de los empleados, será considerado falta gravísima y se sancionará con despido justificado, además de las denuncias penales correspondientes. Para las demás contrapartes, dará lugar a la terminación inmediata, sin compensación alguna, del contrato respectivo, además de la denuncia ante las autoridades.
- **Enfoque Basado en Riesgos:** La gestión de LA/FT/FP se basa en la identificación y evaluación periódica de los riesgos propios de las sociedades, considerando su tipo de negocio, tamaño, áreas geográficas de operación, contexto interno y externo, y otras características particulares. Conforme al principio “*a mayor riesgo, mayor control*”, se implementarán medidas de diligencia y control más rigurosas en las áreas o contrapartes de riesgo alto, y medidas simplificadas en escenarios de riesgo bajo.
- **Debida Diligencia y Conocimiento de la Contraparte:** las sociedades aplicarán procedimientos de debida diligencia, especialmente de acuerdo con el procedimiento de debida diligencia que parte del Programa de Cumplimiento y mencionada en el acápite anterior. Son contrapartes, de acuerdo con la regulación vigente, las personas

naturales y jurídicas que se relacionan con las compañías, entre otros sus accionistas, empleados, proveedores y clientes. Tendrá en cuenta lo dispuesto como orientador general en el Código de Ética y Conducta. En todo momento se actuará con la diligencia debida acorde al riesgo: contrapartes de mayor riesgo serán sometidas a Debida Diligencia Intensificada.

Responsabilidad de la Alta Dirección: sin perjuicio de la funciones del Comité de Cumplimiento, las juntas directivas de las compañías son responsables de aprobar el SARLAFT. Esto incluye los elementos de éste, designar al Oficial de Cumplimiento, ejercer supervisión activa del SARLAFT, adecuar su comportamiento a éste, y, en general, adelantar todo lo que corresponda para la mejor prevención de LA/FT/FP.

- **Colaboración y Deber de Reportar:** Las compañías colaborarán con las autoridades competentes en la prevención y persecución del LA/FT/FPADM. En cumplimiento de la regulación, se reportarán sin dilación a la UIAF todas aquellas operaciones que sean identificadas como sospechosas. Adicionalmente, si se detecta que alguna contraparte está incluida en listas internacionales vinculantes de sanciones (listas de terroristas del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas), se realizará el reporte inmediato tanto a la UIAF como a la Fiscalía General de la Nación. Si se considera que ha habido un delito de LA/FT/FPADM, se comunicará a la Fiscalía General de la Nación.
- **Mejora Continua:** El sistema SARLAFT no es estático; se establece el principio de mejora continua y retroalimentación. La política y los procedimientos serán evaluados y actualizados periódicamente, incorporando lecciones aprendidas, nuevas metodologías y cambios normativos. Las auditorías internas y revisiones independientes, en caso de realizarse, servirán para identificar falencias y áreas de mejora, asegurando que el sistema evolucione y se mantenga eficaz frente a los riesgos emergentes.

2. Compromisos específicos para la prevención de LA/FT/FPADM

Además de lo establecido en el Programa de Cumplimiento y lo dispuesto en la sección anterior, las sociedades asumen los siguientes compromisos frente a LA/FT/FPADM como parte de su política contra estos fenómenos:

- Cumplir a cabalidad lo dispuesto en la Resolución 2328 de 2025 de la Superintendencia de Transporte, todas las normas colombianas que le sean aplicables en materia de prevención y persecución de LA/FT/FPADM, y procurará las mejores prácticas en la materia y se orientará según estándares internacionales pertinentes.
- Fortalecer continuamente una cultura de gestión y prevención del riesgo de LA/FT/FPADM. Esto se hará fundamentalmente mediante divulgación en su sitio web, capacitaciones continuas, y auditorías del oficial de cumplimiento o de otros órganos internos o externos.
- Se reportará a la Unidad de Inteligencia y Análisis Financiero lo que corresponda según la normatividad que esta expida para el efecto.

IV. Aspectos específicos del PTEE

1. Política de cero tolerancia a la corrupción

Como se señala en el Programa de Cumplimiento, las sociedades no toleran, en ninguna circunstancia, la corrupción y el soborno transnacional (C/ST). Por lo anterior, todas las contrapartes de las compañías saben que en ningún escenario se podrá emplear comportamientos antiéticos o que encajen en delitos de corrupción para lograr los propósitos de las sociedades ni para ningún otro fin sea personal, familiar, o privado. Las juntas directivas tienen un compromiso irrestricto en el asunto. Así, además de prohibir cualquier acto corrupto en su nombre o beneficio, o que se utilice su estructura para

cometerlo, las aerolíneas investigarán y sancionarán internamente cualquier acto de corrupción y lo reportarán a las autoridades competentes para lo de su cargo.

3. Conflictos de intereses

Las sociedades cuentan actualmente con lineamientos de manejo de conflictos de intereses, acorde con la regulación aplicable. Así, al respecto en las compañías se seguirá lo dispuesto en el Código de ética mencionado en el acápite de integración de este Manual.

De manera especial, se observará y analizará que los conflictos de interés no contribuyan o se presten para incrementar el riesgo de actividades de C/ST y afines. Para la declaración y decisión de los conflictos de intereses se debe seguir el trámite indicado en Código de Ética y el Programa de Cumplimiento de las aerolíneas y estará a cargo del Comité de Ética. De cualquier modo, serán aplicable las siguientes pautas o principios:

Cuando una contraparte identifique un conflicto de interés en las aerolíneas, propio o de otro, deberá manifestarlo de manera inmediata a los correos copaescucha@copaair.com o wingoteescucha@wingo.com. Las compañías tienen un formato establecido para declarar conflictos de intereses, pero se podrá reportar mediante cualquier medio. Quien lo declare deberá por lo menos informar: Descripción de la situación que genera el conflicto, personas o entidades involucradas, y el proceso o decisión en la que podría presentarse el conflicto.

La declaración del conflicto será presentada directamente al Comité de Ética. Éste podrá requerir información adicional al declarante para comprender mejor la situación. Cumplido lo anterior este comité resolverá si: existe conflicto de interés, el nivel de riesgo que representa para la organización, las medidas necesarias para su gestión o mitigación.

4. Dependiendo de la naturaleza del conflicto, podrán adoptarse medidas con base a lo establecido en el Código de Ética. Política en materia de contratación estatal

De acuerdo con lo dispuesto en el Programa de Cumplimiento y la Política de Negociación y Contratación, en el campo de la contratación estatal las sociedades seguirán de forma especial los siguientes lineamientos, que orientan su participación en procesos de contratación con entidades públicas, garantizando el cumplimiento irrestricto del ordenamiento jurídico aplicable, la gestión adecuada de riesgos y la promoción de una cultura organizacional basada en la ética, la transparencia y la cero tolerancia frente a la corrupción. Así, las actuaciones de las aerolíneas en materia de contratación estatal tendrán los siguientes derroteros:

- Legalidad absoluta: cumplimiento estricto de las normas constitucionales, legales y reglamentarias aplicables a la contratación estatal, así como de las reglas propias de cada proceso contractual. Ética e integridad: la obtención o ejecución de contratos estatales nunca justificará conductas contrarias a la ley, la ética o los valores corporativos.
- Transparencia: todas las actuaciones deberán ser claras, trazables y debidamente documentadas.
- Responsabilidad y diligencia: identificación, evaluación y mitigación de los riesgos legales, reputacionales, operativos y de corrupción asociados a la contratación estatal.

- Capacitación permanente: se garantizará programas de capacitación y actualizada en materia de ética, cumplimiento y anticorrupción, dirigidos a las áreas y personas que intervienen en estos procesos.
- Monitoreo continuo: las actividades relacionadas con la contratación estatal estarán sujetas a monitoreo permanente, bajo la coordinación del Oficial de Cumplimiento y las áreas de cumplimiento, quienes deberán verificar el cumplimiento normativo, la coherencia con esta política y la adecuada gestión de riesgos.
- Colaboración con las autoridades: se colaborará de manera plena, oportuna y transparente con las autoridades competentes, suministrando la información que sea requerida y apoyando las investigaciones destinadas a prevenir, detectar o sancionar actos de corrupción.

5. Política sobre lobby, contribuciones políticas y donaciones o regalos.

En consonancia con el Programa de Cumplimiento, las compañías no participan en actividades políticas. Cualquier contribución que eventualmente se vaya a realizar, deberá ser aprobada en los términos establecidos en el Código de Ética indicado en el acápite 2 de este Manual.

Ninguna contraparte puede realizar actividades políticas o de proselitismo en nombre de las aerolíneas, ni sus instalaciones o escenarios corporativos deben ser usados para esto. Aunque las compañías no tienen una cultura o línea institucional de lobby o cabildeo, en el marco del relacionamiento institucional, sus empleados de las áreas de relaciones con gobiernos y legal interactúan con entidades y servidores del Estado, dentro del ámbito estricto del desarrollo del objeto social de las aerolíneas y con absoluto respeto de lo previsto en el Código de Ética.

Respecto a viajes y gastos por parte de empleados u otras contrapartes se seguirá lo dispuesto en la Política de Viajes Corporativos y Gastos de Viaje. En todo caso, en ninguna circunstancia los viajes o gastos podrán emplearse con fines de corrupción de servidores públicos o en el sector privado.

6. Integridad de la contabilidad y transparencia en gestión empresarial

En consonancia con el Programa de Cumplimiento y siguiendo lo supuesto en los artículos 5.10.22 y 5.10.23 de la Resolución 14673 de la Superintendencia de Transporte, las compañías asegurarán la integridad y demás principios propios de la contabilidad. Para evitar cualquier alteración de su contabilidad, la compañía cuenta con la revisoría fiscal respectiva para la auditoría debida.

En similar sentido, en respeto a la transparencia de la información, las sociedades asegurarán que su página web contenga la información actualizada que exigen las normas colombianas aplicables, de forma especial la normatividad sobre PTEE. El oficial de cumplimiento velará por esto.

De cualquier modo, este Manual se alojará en los sitios web de las aerolíneas como mecanismo de aseguramiento de la transparencia de las compañías.

7. Protección al denunciante

Para cumplir lo dispuesto en el artículo 5.10.24 de la Resolución 14673 de la Superintendencia de Transporte, se seguirá especialmente lo dispuesto en el Política de Reportantes (Whistleblower Policy). En todo caso, la aplicación de esta política siempre tendrá como mandatos de optimización:

- Garantía de anonimato a quien reporta, si ese es su decisión.
- Aseguramiento de que los canales de denuncia que se indican a continuación son solo conocidos por el comité de ética, el oficial de cumplimiento y las áreas de las compañías que sean estrictamente necesarias para investigar o resolver el caso correspondiente.

- La no retaliación a quien formule reportes o denuncias.
- La protección mediante mecanismos idóneos a quien denuncia o es testigo de situaciones irregulares, según lo indique el oficial de cumplimiento y lo apruebe el comité de ética de COPA AIRLINES.
- La confidencialidad de toda la información relacionada con denuncias o reportes por irregularidades.

Adicionalmente, se divulgará a todas las contrapartes que la línea ética copaescucha@copa.com y wingoteescucha@copa.com es útil para reportar conductas de corrupción o antiéticas, acoso laboral, vulneraciones a derechos humanos y, en general, cualquier conducta contraria a las normas aplicables. En el mismo sentido, se comunicará a las contrapartes los canales institucionales públicos dispuestos para realizar reportes, entre otros el portal <https://portal.paco.gov.co/index.php?pagina=denunc>.

Para notificaciones judiciales, los correos son notificaciones@wingo.com y notificaciones@copaair.com. Igualmente, las compañías tienen dispuesto el siguiente correo para recibir comunicaciones por parte de autoridades: solicitudesautoridades@copaair.com

V. Estructura Organizacional, Roles y Responsabilidades fundamentales para el SARLAFT y el PTEE

Para asegurar la aplicación efectiva del SARLAFT y el PTEE, y, en general, el programa de cumplimiento, las compañías cuentan con el personal necesario, tanto específicamente en el área de cumplimiento como en las áreas operativas y administrativas para ejecutar y, en últimas, cumplir con el propósito de estos programas.

Sin perjuicio de lo que específicamente se establece a lo largo de este Manual y en cada uno de los documentos que integran los programas SARLAFT y PTEE

según lo dispuesto en el acápite 2 de este Manual, las aerolíneas entienden la importancia de los roles de las juntas directivas, representantes legales, oficial de cumplimiento y revisor fiscal. Por eso, acoge integralmente las funciones que la Resolución 2328 y la Resolución 14673 de 2025 de la Superintendencia de Transporte de Colombia asigna a estas posiciones. En todo caso, en seguida se recalca las funciones más relevantes de estas posiciones y se hacen algunas consideraciones sobre esos roles.

1. Junta Directiva

La junta directiva de cada compañía es el responsable último de la aprobación e implementación del SARLAFT y el PTEE. Sus principales obligaciones incluyen, al menos:

- **Aprobar la normatividad interna del SARLAFT y el PTEE:** aprobar formalmente este Manual, que incorpora integralmente, de forma directa o por referencia a otros documentos corporativos, todos los componentes exigidos para el SARLAFT y el PTEE. Entre otros, al hacer esta aprobación del presente Manual, realiza la aprobación de todos los documentos que ahora integran por referencia los referidos programas, anteriormente aprobados por otros órganos de las empresas.
- **Designar al Oficial de Cumplimiento:** Los requisitos para ser oficial de cumplimiento, así como sus inhabilidades e incompatibilidades, serán los establecidos en las resoluciones de la Superintendencia de Transporte antes mencionadas.
- **Supervisión y seguimiento:** requerir informes periódicos, al menos uno anual, sobre el funcionamiento del SARLAFT el PTEE, y, en últimas, actuar como el máximo órgano social en estos programas, aprobando sus modificaciones, brindando los lineamientos que correspondan e, inclusive, disponiendo acciones específicas relacionadas con los programas.

2. Representante Legal

El Representante Legal, que cumplirá las funciones indicadas en las normas aplicables, lo hará apoyado del equipo de cumplimiento y de Asesoría Legal de las compañías, que presta sus servicios en la materia. Fundamentalmente, se encargará:

- Junto con el oficial de cumplimiento, proponer el SARLAFT y el PTEE, así como sus actualizaciones.
- Presentar a la junta directiva al oficial de cumplimiento y verificar el cumplimiento de sus requisitos, inhabilidades e incompatibilidades, sin perjuicio de que alguien de las compañías le acompañe en ese proceso de selección y verificación.
- Apoyar al Oficial de Cumplimiento en el ejercicio de sus labores.
- Reportar lo que corresponda a la junta directiva.
- Disponer el apoyo y herramientas humanas, operativas y tecnológicas que requiera el oficial de cumplimiento para sus labores.

3. Oficial de Cumplimiento (OC)

El Oficial de Cumplimiento, con el apoyo del equipo de cumplimiento de COPA AIRLINES, además de lo que la regulación aplicable le exige, será el encargado de:

- **Diseñar controles:** Dirigir la identificación de riesgos LA/FT/FPADM y C/ST en la empresa y proponer las medidas de control adecuadas. El OC elabora la Matriz de Riesgos LA/FT/FP y C/ST, la segmentación de factores de riesgo y las metodologías de evaluación, asegurando la aplicación del enfoque basado en riesgo en cada etapa del proceso.
- **Monitoreo de operaciones y señalización de alertas:** Establecer sistemas de monitoreo continuo para detectar operaciones inusuales o

indicios de actividades sospechosas. Debe revisar regularmente las transacciones, clientes y patrones de comportamiento, apoyándose en herramientas tecnológicas cuando sea posible, para identificar desviaciones que ameriten análisis.

- **Análisis de Operaciones Inusuales:** Analizar en detalle las operaciones inusuales detectadas para determinar si pueden justificarse o si califican como operaciones sospechosas.
- **Reporte a la UIAF:** Es responsabilidad del Oficial de Cumplimiento efectuar todos los Reportes de Operaciones Sospechosas (ROS) a la UIAF a través del SIREL en forma inmediata y con la calidad requerida. Igualmente, el OC enviará oportunamente el Reporte de Ausencia de ROS (AROS) cuando no se hayan detectado operaciones sospechosas en el respectivo período. Asimismo, debe remitir los reportes objetivos que la UIAF exija, o en su defecto el informe de ausencia de estos si no se presentaron en el periodo. Todo reporte se realizará a tiempo, siguiendo las instrucciones UIAF. Lo anterior sin perjuicio de las indicaciones que disponga el Comité de Cumplimiento sobre la materia.
- **Capacitación y asesoría interna:** implementar programas de capacitación en materia LA/FT/FPADM y C/ST para todas las contrapartes. El OC debe desarrollar contenidos adecuados (charlas, talleres, comunicaciones) al giro del negocio y nivel de exposición de cada área, y garantizar al menos una capacitación formal anual para todo el personal. También actúa como asesor interno, resolviendo dudas que las áreas operativas tengan sobre cómo cumplir los controles LA/FT/FPADM en sus procesos.
- **Evaluación y reporte a la dirección:** Preparar informes periódicos sobre el estado del SARLAFT y el PTEE.
- **Coordinación con entes externos:** Actuar como punto de contacto con la Superintendencia de Transporte y con la UIAF. Atender requerimientos de información de estas autoridades y coordinar eventuales

inspecciones o auditorías que realicen. Para el efecto, si los requerimientos llegaren los canales que las empresas ya tienen establecidos para recibir estos requerimientos, su responsable remitirá al oficial de cumplimiento y, si se relaciona con COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA, al área de litigios, oficios y multas manejará en conjunto con el OC las respuestas a las solicitudes relacionadas con SARLAFT y PTEE. También, en caso de que se contrate una auditoría externa sobre SARLAFT o PTEE, o que la auditoría interna de las aerolíneas realice su labor sobre estos, el oficial de cumplimiento facilitará su labor. Adicionalmente, el OC debe registrarse ante la UIAF como la persona autorizada para reportar por COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA.

Documentación y archivo: Asegurar que toda la documentación del SARLAFT y el PTEE se mantenga ordenada, completa y disponible. Conforme a la regulación, se debe garantizar integridad, disponibilidad y conservación de estos soportes por el término legal establecido, esto es, como mínimo 5 años, contados desde la creación del documento o de la administración de éste.

Reglamentación del SARLAFT y el PTEE: con el apoyo del equipo de cumplimiento y de Asesoría Legal, deberá reglamentar o complementar en todo lo necesario las políticas internas de las compañías atinente a estos programas. Esto permitirá dar dinamismo a los programas y atención a las necesidades propias de la realidad cambiante o a modificaciones regulatorias.

4. Revisoría Fiscal

La Revisoría Fiscal incluirá dentro de su plan anual revisiones al SARLAFT y al PTEE. Informará tanto al oficial de cumplimiento, al representante

legal y a la junta directiva los hallazgos encontrados respecto al cumplimiento de esta política, eficacia de controles y eventuales fallas o riesgos no cubiertos. Sus reportes serán insumo para que el Oficial de Cumplimiento y la administración corrijan deficiencias. Adicionalmente, el Revisor Fiscal, por mandato legal, tiene el deber de informar a las autoridades cualquier hecho posible de LA/FT/ FPADM o C/ST detectado en el ejercicio de su auditoría, si lo hubiere.

VI. Procedimientos relacionados tanto con SARLAFT y PTEE

1. Cuestiones generales sobre Gestión de Riesgos: Enfoque Basado en Riesgos y Metodología

COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA emplea un Enfoque Basado en Riesgo (EBR) para administrar eficazmente los riesgos de LA/FT/FPADM y C/ST. Al respecto, cumpliendo con las etapas dispuestas en el Artículo 5.6.10 de la Resolución 2328 de 2025 y 5.10.16 de la Resolución 14673 de 2025, expedidas por la Superintendencia de Transporte, y prácticas adecuadas de gestión del riesgo, el proceso para dicha gestión sigue fundamentalmente lo establecido en esa Resolución y la Política Corporativa de Gestión de Riesgos de la Empresa (ERM) señalada en el acápite 2 anterior y lo que se presenta en seguida.

COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA cuentan con su matriz de riesgos legales referida en el acápite 2 anterior) en la que ha identificado, entre otros, los riesgos objeto del SARLAFT y PTEE, ha medido su impacto y probabilidad de ocurrencia, establecido los controles correspondientes para mitigar los riesgos identificados y ha contemplado mecanismos de monitoreo. En lo relevante y en seguimiento de la regulación aplicable:

a. *Para identificar los riesgos, COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA:*

- Identifica y evalúa sus riesgos con el apoyo de distintas áreas de las aerolíneas, especialmente aquellas expuestas a los respectivos riesgos. Clasifica los factores de riesgo de conformidad con la actividad económica de COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA y su materialidad, los identifica, individualiza, clasifica y segmenta; Los riesgos inherentes por identificar son de diversa naturaleza, especialmente, operacionales, legales, reputacionales y de contagio.
- Reconoce la necesidad de revisar, al menos cada dos años, la identificación de los riesgos y, progresivamente, incorporar herramientas para su mejor identificación y medición.

b. *Mide los riesgos identificados e inherentes:*

- Fundamentalmente estableciendo su probabilidad de ocurrencia y, sobre todo, el impacto que tendría en COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA Y AEROREPÚBLICA en caso de materializarse, lo cual es clave para priorizar la atención de los riesgos e indicar sus mecanismos de control o mitigación, así como decidir sobre su tratamiento.
- Procura las mejores formas de medición de los riesgos, según la orientación metodológica del oficial de cumplimiento.

c. *Ha establecido y desarrollará según corresponda los controles para mitigar los riesgos inherentes:*

- Buscando el mínimo riesgo residual posible.
- Incorporará nuevas herramientas de control según las necesidades propias de COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA Y AEROREPÚBLICA para la mitigación de sus riesgos y criterios de razonabilidad.

- Mide el riesgo residual para adoptar planes de mejoramiento o acción, tomar decisiones sobre el tratamiento de la situación, y adoptar decisiones según el apetito de riesgo de las aerolíneas.
- d. *Monitorea la eficiencia de los controles establecidos*, principalmente:
- Mediante trabajo de seguimiento periódico del oficial de cumplimiento.
 - El oficial de cumplimiento evaluará al menos una vez al año la efectividad de las herramientas y estrategias puestas a disposición para la mitigación de riesgos SARLAFT. Para el efecto, el oficial de cumplimiento podrá, entre otros:
 - ✓ Requerir reuniones e informes a las distintas áreas de COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA Y AEROREPÚBLICA.
 - ✓ Formular recomendaciones para a las diferentes áreas de COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA Y AEROREPÚBLICA para una mejor gestión de los riesgos objeto del SARLAFT.
 - ✓ Requerir a la junta directiva o a los representantes legales, según sea el caso, para lograr el cumplimiento de sus instrucciones y recomendaciones.

2. Ejercicio de Segmentación, metodología de valoración de riesgos y construcción de matriz o análisis de riesgos

Las aerolíneas han diseñado una metodología que permite agrupar los factores de riesgo. El objetivo es establecer un estándar de comportamiento para cada segmento que facilite la identificación de señales de alerta y operaciones inusuales que no correspondan a la naturaleza del negocio.

Fundamentalmente, sin perjuicio de las instrucciones que dé el oficial de cumplimiento según la madurez del SARLAFT y el PTEE, la segmentación para

el análisis de riesgos propios de estos programas es la siguiente y se plasma en la respectiva matriz de riesgos, la cual se aprueba de forma conjunta con este Manual.

En primer lugar, con base en el análisis de los diversos procesos de las aerolíneas, cada riesgo fue estructurado bajo un modelo de “evento, causa y consecuencia”, con el propósito de describir de forma clara la situación que puede generar exposición al riesgo.

Para cada riesgo se registraron los siguientes elementos:

- ✓ Código del riesgo, como identificador único dentro de la matriz.
- ✓ Riesgo, que corresponde a la descripción general del riesgo, de forma previa a la segmentación del evento respectivo.
- ✓ Tipo de riesgo, según su relación con SARLAFT o PTEE.
- ✓ Contexto del riesgo, que describe el entorno operativo en el que puede materializarse el riesgo.

Una vez identificado cada evento de riesgo, se realizó su segmentación, con el fin de identificar los elementos organizacionales asociados a su ocurrencia.

Para ello se establecieron variables de segmentación tales como:

- ✓ Proceso relacionado
- ✓ Contraparte relacionada (personas naturales y jurídicas relacionadas con las compañías)
- ✓ Área de la empresa involucrada en el riesgo
- ✓ Otros elementos de segmentación relevantes para el análisis, como jurisdicciones de alto riesgo, PEP, uso de activos virtuales o efectivo.

De esta forma, la segmentación permite identificar con mayor precisión el riesgo específico dentro de la operación de la organización y facilita la asignación de responsabilidades en su gestión. Hecha esa individualización de cada evento de riesgo de acuerdo con los factores de segmentación, se

procede a valorar el respectivo riesgo inherente. Para el efecto, se sigue la calificación señalada más adelante. Esa valoración es cuantitativa y cualitativa y, para un mejor análisis, se acompaña de un comentario cualitativo que justifica la valoración asignada.

Posteriormente, para cada riesgo identificado se analizaron los controles existentes en la organización destinados a prevenir o mitigar su materialización. Los controles se documentan en la matriz o análisis de riesgos mediante los siguientes criterios:

- ✓ Código del control
- ✓ Descripción del control
- ✓ Responsable del control
- ✓ Referencia dentro del sistema SARLAFT o PTEE
- ✓ Comentario cualitativo sobre su funcionamiento

Este ejercicio permite identificar las medidas actualmente implementadas para la gestión de los riesgos. Así, luego, se evaluó la efectividad de los controles identificados, considerando su capacidad para reducir la probabilidad de ocurrencia del riesgo o mitigar su impacto, de acuerdo con los criterios metodológicos que se expone en líneas siguientes. Esa valoración tiene en cuenta los siguientes criterios:

- ✓ Eficacia del control sobre la probabilidad.
- ✓ Eficacia del control sobre el impacto.
- ✓ Eficacia total del control (correspondiente al promedio de los 2 valores anteriores)

Una vez considerada la efectividad de los controles, se procede a calcular el riesgo residual, entendido como el nivel de riesgo que permanece después de aplicar los controles existentes. El riesgo residual se determina nuevamente a partir de la combinación entre probabilidad e impacto ajustados por la eficacia de los controles, siguiendo la metodología respectiva señalada en líneas

posteriores. El resultado se clasifica en un nivel de riesgo residual, lo cual permite identificar los riesgos que requieren mayor atención por parte de la organización.

Respecto de cada riesgo, luego de ese cálculo de riesgo residual, se establece si es necesario un plan de acción o recomendaciones. Estas medidas pueden incluir, entre otras:

- ✓ fortalecimiento de controles existentes
- ✓ implementación de controles adicionales
- ✓ ajustes en procedimientos o políticas internas
- ✓ mecanismos adicionales de monitoreo o supervisión.

En resumen, la metodología utilizada para la elaboración de la matriz o análisis de riesgo propios del SARLAFT y el PTEE se basa en un enfoque sistemático de identificación, evaluación y gestión de riesgos, que permite a la organización:

- ✓ identificar los principales riesgos asociados a LA/FT y corrupción
- ✓ evaluar su nivel de exposición,
- ✓ analizar la efectividad de los controles existentes
- ✓ definir acciones de mitigación cuando sea necesario.

3. Escala de probabilidad del riesgo inherente

La probabilidad corresponde a la posibilidad de que un evento de riesgo ocurra dentro de las operaciones de la compañía o en la industria, considerando factores como antecedentes en la organización o en el sector, o condiciones operativas.

Para su valoración se utilizan los siguientes criterios y escalas:

- **Escala del factor cualitativo de PROBABILIDAD del Riesgo Inherente:**

- 1. Remoto (Muy baja) (Remoto):** Puede ocurrir en circunstancias excepcionales y podría ocurrir en la industria.
- 2. Improbable, poco probable (Baja):** Se sabe que ha pasado en la industria y podría ocurrir en las compañías.
- 3. Probable (media):** Ha pasado en la industria aeronáutica y es razonable por las condiciones actuales que pueda ocurrir en algún momento en las compañías
- 4. Muy probable (alta):** Ha ocurrido en algunas circunstancias en las compañías
- 5. Inminente (muy alta):** Ha ocurrido y se espera que ocurra frecuentemente en las compañías.

- Escala del factor cuantitativo de PROBABILIDAD del Riesgo Inherente:

- 1. Remoto (Muy baja):** No ha ocurrido o si ha tenido lugar fue hace más de 11 años.
- 2. Improbable, poco probable (baja):** Ha ocurrido en la industria o en las compañías y fue en un periodo entre 6 y 10 años.
- 3. Probable (media):** Ha ocurrido en la industria o en las compañías y fue en un periodo entre 4 y 5 años.
- 4. Muy probable (Alta):** Ha ocurrido en la industria o en las compañías y fue en un periodo entre 2 y 3 años.
- 5. Inminente (muy alta):** Ha ocurrido en la industria o en las compañías y fue en el último año.

- Escala de impacto del riesgo inherente

El impacto corresponde a la magnitud de las consecuencias que tendría la materialización del evento de riesgo para la organización, considerando efectos financieros, operativos, regulatorios y reputacionales.

La escala de valoración del impacto sigue los siguientes criterios y niveles:

- Factor cualitativo de impacto: efecto regulatorio o leyes

- 1. Insignificante:** No hay consecuencias normativas.
- 2. Menor:** Sólo implica violación de reglas o políticas propias de las compañías.
- 3. Moderado:** Implica incumplimiento de contratos con contrapartes o violaciones formales de normas estatales.
- 4. Mayor:** Implica violaciones sustanciales de normas estatales con sanciones pecuniarias.
- 5. Catastrófico:** Implica violaciones sustanciales de normas estatales cuyas sanciones afectan la operación, o a sus directivos o empleados (ej. prohibición de operar, retiro de licencias, etc).

- Factor cualitativo de impacto: reputación

- 1. Insignificante:** No hay impacto a las compañías.
- 2. Menor:** Quejas o reclamaciones a nivel marginal local; el impacto no trasciende las fronteras de la empresa. Limitado a un área específica dentro del mismo país o estado, o influencia marginal en la lealtad del cliente.
- 3. Moderado:** Implica impacto reputacional de las compañías a nivel país.
- 4. Mayor:** Implica impacto reputacional internacional.
- 5. Catastrófico:** Implica impacto reputacional severo o irreversible.

- Factor cuantitativo de impacto: pérdida económica

- 1. Insignificante:** No hay impacto a las compañías.
- 2. Menor:** Es menor a 100 mil dólares o su equivalente en COP.
- 3. Moderado:** Está entre 100 mil y 1 millón de dólares o su equivalente en COP
- 4. Mayor:** Está entre 1 millón y 5 millones de dólares o su equivalente en COP
- 5. Catastrófico:** Es superior a 5 millones de dólares o su equivalente en COP.

- Cálculo del riesgo inherente

El riesgo inherente corresponde al nivel de riesgo existente antes de aplicar controles, y se determina mediante la combinación de las variables de probabilidad e impacto.

La fórmula utilizada para su cálculo es:

Riesgo Inherente = Probabilidad × Impacto

El resultado se expresa en una escala de 1 a 25, que permite establecer el nivel de exposición inicial de la organización frente al riesgo identificado.

- Resultado del nivel de riesgo inherente

El resultado obtenido del cálculo del riesgo inherente se interpreta de acuerdo con la siguiente clasificación:

- 1 – 3: Bajo:** Riesgo menor que puede aceptarse sin medidas adicionales relevantes.
- 4 – 8: Medio:** Riesgo que requiere monitoreo y controles básicos.
- 9 – 15: Alto:** Riesgo relevante que exige controles específicos y seguimiento periódico.

16 – 25: Extremo: Riesgo inaceptable sin intervención inmediata. Requiere controles fuertes o rediseño del proceso.

- Escala de eficacia del control sobre la probabilidad del riesgo

Esta escala permite evaluar en qué medida los controles existentes reducen la probabilidad de ocurrencia del evento de riesgo.

0: Sin control. No existe control implementado o no se aplica en la práctica. No hay mecanismos orientados a prevenir o detectar la materialización del riesgo. La probabilidad del evento permanece igual al riesgo inherente.

0.25: Débil, El control es **manual**, se ejecuta **de forma esporádica o aleatoria** y es principalmente **detectivo tardío**. Solo permite identificar el evento después de ocurrido. Su efecto sobre la probabilidad de ocurrencia es mínimo.

0.5: Moderado, El control es **manual o parcialmente automatizado** y se ejecuta **de manera periódica (mensual o semestral)**. Su naturaleza es principalmente **detectiva**, permitiendo identificar desviaciones después de ocurridas. Reduce parcialmente la probabilidad de ocurrencia del evento.

0.75: Fuerte, El control se ejecuta **con alta frecuencia o por operación** y puede ser **automatizado o semiautomatizado**. Incluye **controles preventivos y detectivos tempranos**. Reduce de forma significativa la probabilidad de que el evento de riesgo ocurra.

1: Muy fuerte, El control es **automatizado o integrado en sistemas** y opera **por operación o en tiempo real**. Su naturaleza es **principalmente preventiva**, bloqueando o evitando que el evento ocurra. La probabilidad residual de materialización del riesgo es mínima.

- Escala de eficacia del control sobre el impacto del riesgo

Esta escala evalúa qué tanto los controles reducen las consecuencias del evento de riesgo en caso de que este se materialice.

Evalúa qué tanto el control reduce las consecuencias si el riesgo se materializa.

0, Sin control: No existen controles orientados a limitar o mitigar las consecuencias del evento una vez ocurrido. Si el riesgo se materializa, el impacto se mantiene igual al riesgo inherente.

0.25, Débil: Existen controles **manuales y reactivos**, aplicados de forma **esporádica o posterior al evento**, orientados a gestionar la situación una vez ocurrida. La capacidad de reducir el impacto es limitada.

0.5, Moderado: Existen controles **periódicos o parcialmente automatizados** que permiten **detectar y gestionar el evento en un tiempo razonable**, limitando parcialmente sus efectos. El impacto puede reducirse, pero aún puede generar consecuencias relevantes.

0.75, Fuerte: Existen controles **frecuentes o por operación**, algunos **automatizados**, que permiten **detectar tempranamente el evento y activar medidas de contención** (bloqueos, alertas, reversión de operaciones, intervención operativa). El impacto potencial se reduce significativamente

1: Muy Fuerte: Existen **mecanismos automatizados de contención o mitigación inmediata**, que operan **en tiempo real** y permiten **bloquear, revertir o neutralizar los efectos del evento**. Aun cuando el riesgo se materialice, el impacto para la organización es mínimo.

- Cálculo del riesgo residual

El riesgo residual corresponde al nivel de riesgo que permanece después de aplicar los controles existentes.

Para su cálculo se utiliza la siguiente fórmula:

Riesgo Residual = Riesgo Inherente * (1 - Efectividad del Control)

Este cálculo permite determinar la exposición real de la organización al riesgo, considerando la capacidad de los controles para reducir tanto la probabilidad de ocurrencia como el impacto del evento.

Finalmente, el riesgo residual queda calificado y debe interpretarse según sigue:

- **Calificación del riesgo residual**

1 – 3: Bajo: Riesgo menor que puede aceptarse sin medidas adicionales relevantes

4 – 8: Medio: Riesgo que requiere monitoreo y controles básicos.

9 – 15: Alto: Riesgo relevante que exige controles específicos y seguimiento periódico.

16 – 25: Extremo: Riesgo inaceptable sin intervención inmediata. Requiere controles fuertes o rediseño del proceso.

- **Interpretación de valoración cualitativa del riesgo residual**

1. Bajo: Riesgo aceptable dentro del apetito de riesgo. El evento es excepcional. No hay antecedentes en la empresa ni en el sector. Ha ocurrido en la organización o en el grupo empresarial entre 6 o hasta 10 años atrás. Podría ocurrir solo en circunstancias extraordinarias. Puede generar ajustes operativos u observaciones internas sin consecuencias relevantes ni afectación organizacional. Pérdidas económicas muy bajas. Eventuales procesos administrativos sancionatorios de menor impacto. Existen pocos antecedentes en el sector o condiciones limitadas que lo posibiliten. Puede aceptarse sin medidas adicionales relevantes. No afecta la operación ni genera sanciones. Pérdidas económicas menores y fácilmente absorbibles. No hay afectación reputacional o de ambiente organizacional

2. Medio: Riesgo tolerable con monitoreo y controles básicos. El evento podría ocurrir en condiciones normales de operación. Existen antecedentes en el

sector o en procesos similares. Ha ocurrido en la compañía en un periodo de 4 a 5 años antes. Puede generar investigaciones internas, pérdidas económicas moderadas o afectación reputacional limitada. Puede afectar el ambiente organizacional en ciertos grupos de la organización. Puede generar procesos judiciales o sancionatorios con consecuencias económicas de cierta relevancia.

3. Alto: Requiere fortalecimiento de controles. Impacto relevante para un área del negocio. Puede generar investigaciones internas, pérdidas económicas moderadas o afectación reputacional limitada. Puede afectar el ambiente organizacional en ciertos grupos de la organización. Puede generar procesos judiciales o sancionatorios con consecuencias económicas de cierta relevancia. El evento ocurre con cierta frecuencia en el sector o existen debilidades estructurales que facilitan su materialización. Ha ocurrido un evento igual o similar entre 2 y 4 años atrás.

4. Extremo: No aceptable; o requiere mitigación inmediata. Impacto grave para la organización: sanciones regulatorias, investigaciones penales, pérdidas económicas severas o daño reputacional significativo. Detenimiento total o muy severo de la operación de la empresa. Clima organizacional muy deteriorado. El evento ocurre con cierta frecuencia en el sector o existen debilidades estructurales que facilitan su materialización. Ha ocurrido un evento igual o similar entre 2 y 4 años atrás.

4. Procedimiento de Debida Diligencia

COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA acata integralmente lo dispuesto sobre Debida Diligencia en la regulación colombiana, especialmente lo establecido en el artículo 12 de la Ley 2195 de 2022 y lo dispuesto en los artículos 5.6.11.1 a 5.11.3 de la Resolución 2328 de 2025 y el artículo 5.10.20 y 5.10.21 de la Resolución 14673 de 2025, expedidas por la Superintendencia de Transporte. Así como lo establecido en el artículo 12 de la Ley 2195 de 2022.

El procedimiento de Debida Diligencia será el establecido en seguida.

b. Mínimos de la debida diligencia

La debida diligencia en las compañías como mínimo se hará tomando medidas razonables para:

- ✓ Identificar a la contraparte y verificar su identidad utilizando documentos, datos o información confiable, de fuentes independientes. Se empleará el formulario general de conocimiento de contrapartes, el cual cumple los mínimos regulatorios.
- ✓ Tomar medidas razonables para identificar al beneficiario final de la Contraparte y tomar medidas razonables para verificar su identidad.
- ✓ Identificar a las contrapartes que desarrollan transacciones con activos virtuales, con el fin de determinar la necesidad de adelantar debida diligencia intensificada.
- ✓ Adoptar medidas razonables con personas jurídicas, para conocer la estructura de titularidad y control de la contraparte con el fin de obtener el nombre e identificación de los beneficiarios finales.
- ✓ Realizar una debida diligencia continua de la relación comercial y examinar las transacciones llevadas a cabo a lo largo de esa relación para asegurar que las transacciones que se realicen sean consistentes con el conocimiento que tienen las empresas obligadas sobre la contraparte, su actividad comercial y el perfil de riesgo, incluyendo, cuando sea necesario, el origen de los fondos.
- ✓ Consultar permanentemente las listas internacionales vinculantes para Colombia de conformidad con el derecho internacional, en consonancia con el artículo 20 de la Ley 1121 de 2006 y las Recomendaciones 6 Y 7 del GAFI. En caso de identificar que alguno de sus clientes actuales o clientes potenciales se encuentra en uno de los listados mencionados, de manera inmediata, deberá reportarlo a la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF) a través del correo

cumplimentogafi67@uiaf.gov.co y a la fiscalía general de la Nación (FGN) a través del correo cumplimentogafi67@fiscalia.gov.co.

- ✓ Los formularios de requerimiento de información a contrapartes deberán incluir siempre lo que requiere la Resolución 2328 de 2025 mencionada.

Es importante señalar que los pasajeros, considerados como usuarios y no clientes según la regulación aplicable, no serán objeto de debida diligencia, a menos que tengan lugar en la relación con ellos las señales de alerta establecidas en acápite posterior y el oficial de cumplimiento considere que debe dárseles el tratamiento de clientes para una mejor gestión de riesgos. En el caso de los empleados, salvo lo establecido en líneas siguientes sobre los empleados de dirección, confianza y manejo, el área de recursos humanos realizará búsqueda en listas con la herramienta que se provea al respecto y continuará con su vinculación a menos que aparezca alguna anotación. En tal caso informará al oficial de cumplimiento para su orientación respectiva en el caso.

c. Procedimiento básico de debida diligencia para proveedores, clientes y accionistas

El procedimiento será el siguiente:

- La contraparte aportará a las aerolíneas la información que se le requiera, autorizando su almacenamiento y uso para poder hacer la debida diligencia. Todo se indicará en el formulario respectivo y, excepcionalmente, el oficial de cumplimiento dará orientación especial al respecto.
- Tan pronto la información sea entregada, se revisará minuciosamente que haya sido entregada completamente. En caso negativo, requerirá a la contraparte para que complete la información.

- Cuando la contraparte haya completado la información o ésta haya indicado justificadamente la imposibilidad de su entrega completa, el área de cumplimiento, con el apoyo del oficial de cumplimiento, realizará las siguientes actividades:
 - Consultar listas restrictivas, vinculantes y consultivas a la contraparte, sus administradores y beneficiarios finales, y verificar las señales de alerta indicadas en este documento o que progresivamente señale el oficial de cumplimiento.
 - Si ningún resultado arrojera dicha búsqueda ni ninguna señal de alerta se presentará en el caso, dejará constancia de esto y lo reportará al oficial de cumplimiento en la forma que éste disponga. En este caso, se podrá vincular formalmente a la contraparte, siempre que la contraparte haya facilitado debidamente la documentación que le haya sido requerida.
 - Por el contrario, si hubiera algún resultado en dicha búsqueda o se presentara cualquier señal de alerta o se dieran situaciones previstas en el acápite siguiente para Debida Diligencia Intensificada, el oficial de cumplimiento adelantará esta debida diligencia, a menos que otra política o lineamiento corporativo establezca que en el caso específico puede realizarse una acción diferente o que otra persona de las compañías debe tomar la decisión respectiva.

De todo lo anterior se dejará evidencia. A menos que se trate un evento que afecte la operación, la seguridad de ésta, la atención de un servicio urgente o lo contemplado en la Política de Debida Diligencia mencionada en el acápite 2 de este Manual, debidamente autorizado por la dirección senior de asesoría legal, en el caso de COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA, o la dirección de gobierno y asuntos legales de AEROREPÚBLICA, en las compañías no podrá suscribirse ni ejecutarse el acuerdo que corresponda con la contraparte hasta no ejecutar completamente este procedimiento de debida diligencia ordinaria.

En caso de proceder la debida diligencia intensificada, el respectivo contrato no se podrá celebrar ni ejecutar sin la culminación de ésta.

d. Debida diligencia intensificada

Esta se realizará en cualquiera de los siguientes eventos:

- La contraparte no entregara completa la información requerida para el proceso de debida diligencia.
- Cuando la contraparte no indique o sea ambigua al informar el propósito de su circulación con COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA o el origen de sus recursos.
- Cuando la contraparte o cualquier de sus personas relacionadas (representante legal, administradores o beneficiarios finales) sea un PEP (Persona Expuesta Políticamente).
- Cuando la contraparte sea una persona jurídica de naturaleza pública o mixta, o por cualquier razón legal deba celebrarse con aquélla un contrato regido por normas y principios de la contratación pública para su vinculación.
- Cuando la contraparte emplee activos virtuales o similares
- Cuando la contraparte se ubique en jurisdicciones de riesgo, según la orientación que al respecto del oficial de cumplimiento.
- Cuando, en cualquier momento de la relación con la contraparte, haya cualquier señal de alerta, según se definen más adelante.
- Cuando el empleado por vincular vaya a ocupar una posición de dirección, confianza o manejo dentro de COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA.

- Cuando, bajo criterios de razonabilidad, el oficial de cumplimiento lo consideren para una mejor mitigación y gestión de riesgos.

Esta debida diligencia será realizada por el oficial de cumplimiento y la decisión sobre la vinculación de la contraparte a partir de ésta corresponde al comité de cumplimiento. Deberá adelantarse tan pronto como sea posible.

La debida diligencia intensificada consistirá en un análisis más detallado de la contraparte, que permita a COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA tomar decisiones informadas y, sobre todo, siempre previniendo lo más posible los riesgos propios del SARLAFT o el PTEE. En cualquier caso, implicará tomar medidas razonables para conocer el origen de recursos de la contraparte y realizar un monitoreo continuo e intensificado de la relación. Las actividades que se adelantarán serán las necesarias y razonables según la situación; podrán ser:

- La realización de la Debida Diligencia Ordinaria más consultas o averiguaciones adicionales.
- Nueva verificación en listas o bases de datos públicas.
- Entrevistas o requerimientos de información a la contraparte.
- Investigaciones por parte del oficial de cumplimiento, por su cuenta o con apoyo de terceros.
- Análisis de los contratos o términos de los negocios.
- Solicitar conceptos a agentes internos o externos de COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA.
- Convocatoria a reunión especial al representante legal u otros directivos de COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA.

Todas las actividades de debida diligencia intensificada constarán por escrito. La debida diligencia intensificada podrá terminar entre otros con:

- Concepto del oficial de cumplimiento sobre la conveniencia o no de vincular o continuar vinculado con la contraparte.
- Recomendaciones sobre cláusulas contractuales adicionales para la contraparte.
- Seguimiento o monitoreo especial a una contraparte o un contrato.

Al final, en estos eventos quien tome la decisión de vincular o mantener, según sea el caso, la relación con la respectiva contraparte será la persona o comité que señale la matriz, política o lineamiento de decisión de las aerolíneas.

5. Procedimiento de comunicación de incumplimientos e investigaciones

COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA reconoce que una adecuada gestión riesgos propios del SARLAFT y el PTEE implica tener un procedimiento para investigar y comunicar incumplimientos. Para el efecto, el Comité de Ética y el equipo de auditoría interna cuenta con todas las facultades necesarias para realizar investigaciones internas sobre asuntos relacionados con dichos programas. Para las investigaciones internas, se seguirá el procedimiento y reglas establecidos en la política de reportantes señalada en el acápite 2 de este Manual.

En el mismo sentido y en lo pertinente, se adoptarán en los contratos suscritos con las distintas contrapartes que permitan terminarlos unilateralmente y sin compensación alguna en caso de violaciones al SARLAFT o el PTEE. Para adoptar las sanciones que correspondan a los empleados, se seguirá el proceso dispuesto en el Reglamento de Trabajo. COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA Y AEROREPÚBLICA tiene dispuesto como canal de reporte interno

el correo copaescucha@copaair.com o wingoteescucha@wingo.com. Se garantiza confidencialidad de éste y el anonimato del reportante si este lo solicitara.

6. Señales de Alerta y Operaciones Inusuales

Las señales de alerta no son taxativas. En general, pueden ser cualquier situación que genere sospecha sobre una contraparte o el negocio por realizar. De acuerdo con las mejores prácticas pertinentes, COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA consideran como señales de alerta que, al ser detectadas, califican una operación o actividad como inusual, requiriendo su respectivo análisis, las siguientes:

- Pagos inusuales: Que una contraparte insista en usar medios, canales o formas de pago que no son habituales.
- Fragmentación de pagos: Que una contraparte realice varios pagos separados por servicios que pudo haber pagado en una sola transacción.
- Documentación irregular: Presentación de documentos que no son habituales en la respectiva relación de negocios.
- Comportamiento del cliente o proveedor: muestran reticencia inusual a proporcionar información básica.
- Relación con tipologías conocidas: Si identificamos en nuestros procesos algún patrón que coincida con tipologías de lavado de activos, corrupción o fenómenos afines divulgadas por la UIAF u otras fuentes.
- Estructuras empresariales o societarias complejas.
- Solicitud de pagos a personas distintas de las contrapartes, como hacer o recibir pagos a través de terceros o intermediarios.
- Exigencia de pagos en cuentas de países distintos al domicilio de la contraparte.
- Ingresos o referencias comerciales que no corresponden con la actividad de la contraparte.

El oficial de cumplimiento comunicará oportunamente sobre nuevas señales de alerta para una mejor detección de operaciones inusuales al interior de la compañía.

7. Procedimiento Operaciones Inusuales, Operaciones Sospechosas y

Reportes a la UIAF

COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA tiene la obligación de realizar reportes a las autoridades competentes sobre posibles operaciones sospechosas. Adicionalmente, debe realizar reportes periódicos a dichas autoridades sobre ausencia de operaciones sospechosas. Para ello, se tendrá en consideración lo siguiente.

- a.** Esencialmente, el oficial de cumplimiento realizará el análisis correspondiente teniendo como punto de partida las definiciones que la regulación aplicable prevé para Operación Inusual y Operación Sospechosa. Estas son:
 - Operación Inusual: es la operación cuya cuantía o características no guardan relación con la actividad económica ordinaria o normal de una empresa, o que, por su número, cantidad, características no se enmarca en las pautas de normalidad o prácticas ordinarias de los negocios de un sector, en una industria o con una clase de contraparte.
 - Operación Sospechosa: es la operación inusual que, además, de acuerdo con los usos y costumbres de la actividad de que se trate, no ha podido ser razonablemente justificada. Este tipo de operaciones incluye las operaciones intentadas o rechazadas que contengan características que les otorguen el carácter de sospechosas.

- b.** Cuando por cualquiera medio el oficial de cumplimiento reciba información sobre posibles operaciones inusuales u operaciones sospechosas, deberán adelantar el análisis correspondiente de la información para verificar si procede realizar algún reporte ante la UIAF. Este análisis se adelantará tan pronto como sea posible. Del análisis realizado se dejará constancia escrita.

El análisis podrá consistir en:

- Análisis jurídico o financiero de la información.
- Consulta de información adicional o de expertos en el asunto respectivo.
- Cualquier actividad propia o indicada como debida diligencia intensificada.
- El oficial de cumplimiento será el encargado de dirigir este análisis. Para el efecto, las distintas áreas de COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA prestarán su colaboración para este análisis según las instrucciones del oficial de cumplimiento. Al aprobarse este Manual, garantizará que dicha colaboración sea prestada, atendiendo los requerimientos o llamados que haga el oficial de cumplimiento para el efecto. De toda la labor de análisis, sin importar su conclusión y forma de conducirse, se dejará el respectivo soporte documental.

Si del análisis de la información se concluye que corresponde realizar algún reporte ante la UIAF según la regulación vigente, el oficial de cumplimiento procederá a informar de forma inmediata a las empresas y a realizarlo de inmediato a través de los canales establecidos para el efecto. El análisis y el reporte antes explicados son de carácter absolutamente confidencial. En consecuencia, por ninguna circunstancia deberán darse a conocer a la contraparte involucrada.

8. Auditorías Periódicas

Como parte del monitoreo y control interno, el SARLAFT y el PTEE deben ser objeto de evaluaciones periódicas.

El oficial de cumplimiento, al menos una vez al año, realizará una auditoría integral del SARLAFT y el PTEE, que incluye:

- **Verificación de cumplimiento normativo:** Revisar si todos los componentes exigidos por la regulación vigente están implementados y actualizados.
- **Pruebas de efectividad de controles:** Tomar muestras de expedientes debida diligencia para verificar calidad; entrevistar a personal para medir conocimiento; etc.
- **Revisión de incidentes:** Evaluar los incidentes ocurridos en el periodo (operaciones sospechosas, quejas, etc.), cómo se manejaron y si revelan brechas en controles que deban subsanarse.
- **Cumplimiento de capacitación y divulgación:** Verificar registros de asistencia a capacitaciones, material difundido, encuestas de conocimiento si se hicieron, etc., para asegurar que la cultura de cumplimiento se esté promoviendo.
- **Informe de auditoría:** Documentar los hallazgos, con calificación de cada área (cumple / no cumple; eficaz / a mejorar), y proponer un plan de acciones correctivas con responsables y plazos.

Adicionalmente, la Revisoría Fiscal incluirá en su plan de trabajo anual una revisión del SARLAFT y el PTEE. El equipo de auditoría interno de las compañías podrá auditar estos programas según sus planes trabajo. Si se considera necesario, se puede contratar auditorías externas especializadas en LA/FT para tener una mirada independiente.

9. Procedimiento de Revisión Periódica y Actualización Anual

Al menos una vez cada dos años, el Oficial de Cumplimiento liderará una revisión integral del SARLAFT y el PTEE. Esta revisión incluirá:

- Reevaluar la Matriz de Riesgo con datos recientes: verificar si las probabilidades o impactos han cambiado, si surgieron nuevos riesgos no contemplados, o si algunos riesgos disminuyeron por cambios en el negocio.
- Actualizar los listados de factores de riesgo, señales de alerta y tipologías en base a informes recientes de la UIAF o GAFI.
- Revisar los indicadores de gestión que el oficial de cumplimiento establezca, tales como número de ROS enviados, número de alertas internas, tiempos de respuesta, número de empleados capacitados vs plan, etc.
- Evaluar cumplimiento de objetivos: si se planificó implementar cierto software o realizar ciertas actividades y no se han logrado, analizar razones y reprogramar.
- Revisar si hay nuevas tipologías criminales relevantes o cambios regulatorios que impacten el SARLAFT o el PTEE.
- Recopilar feedback de las áreas operativas: a través de reuniones o encuestas internas, conocer dificultades encontradas en la aplicación de procedimientos y recoger sugerencias de mejora desde la práctica.

Tras la revisión, el Oficial de Cumplimiento elaborará un informe de actualización con conclusiones y un plan de acción de mejora. Este plan puede incluir la modificación de procedimientos existentes, la creación de nuevos o supresión de los obsoletos, recalificación de riesgos, etc.

10. Divulgación, Capacitación y Cultura Organizacional

La eficacia del SARLAFT y el PTEE dependen en gran medida de que todas las personas en la organización lo entiendan y asuman como propio. Por ello, las aerolíneas implementarán un programa robusto de divulgación y capacitación:

- **Programa de capacitación:** Se diseñará un plan anual de capacitación en los temas concernientes al SARLAFT y el PTEE. Como mínimo, habrá una capacitación general obligatoria una vez al año, que cubra: los conceptos básicos, responsabilidades de cada uno en las compañías, señales de alerta comunes, procedimientos de reporte interno, y novedades normativas. Adicionalmente, se realizarán entrenamientos específicos según el rol.
- **Inducción a nuevos empleados:** Se realizará la inducción sobre el SARLAFT y el PTEE. No podrán alegar desconocimiento; firmarán una constancia de haber recibido esta inducción, que se archivará en su expediente.
- **Divulgación interna permanente:** Además de las capacitaciones formales, se divulgarán el SARLAFT y el PTEE.
- **Divulgación externa:** Se comunicarán hacia el exterior nuestros compromisos de cumplimiento en materia de prevención de lavado de activos, corrupción y afines

11. Conservación de la información

Un aspecto fundamental del SARLAFT y el PTEE es dejar rastro de lo actuado, tanto para facilitar eventuales investigaciones, como para comprobar a la Superintendencia de Transporte u otras autoridades que se está cumpliendo. COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA y AEROREPÚBLICA cuentan con una política de preservación documental definida en el documento Política de

Preservación de Documentos (POL-CH-LEG-001) indicado en el acápite 2 de este Manual. Adicionalmente, se tendrá presente especialmente lo siguiente:

- Expedientes de contraparte: Por cada cliente o proveedor se conformará un expediente que contenga al menos todas las actividades de debida diligencia realizadas.
- Registro de operaciones y reportes: Se guardarán los comprobantes de las transacciones inusuales analizadas y de las sospechosas reportadas. Cada ROS enviado a UIAF tendrá un folio con su respaldo en evidencia. También se archivarán las copias de los Reportes de Ausencia (AROS) presentados.
- Capacitaciones y comunicaciones: Los planes de capacitación, listados de asistentes firmados, copias de presentaciones usadas, y cualquier material de sensibilización serán archivados por el Oficial de Cumplimiento.
- Documentos corporativos: La documentación que evidencie la ejecución del SARLAFT y el PTEE, como actas de asamblea de accionista único donde se aprueban políticas, nombramientos de Oficiales de Cumplimiento, informes presentados a la junta directiva, etc., se deberá conservar en archivo.
- Tiempo de retención: Todos los documentos relacionados con SARLAFT y PTEE se conservarán por un período mínimo de cinco (5) años contados a partir del cierre de la relación comercial o de la fecha del reporte/documento. si la normatividad exige un plazo mayor o específico, se acatará lo dispuesto. En caso de que haya investigaciones en curso, los documentos pertinentes no se destruirán, aunque hubiesen superado el plazo.
- Integridad y disponibilidad: Los archivos deben mantenerse íntegros (sin alteraciones) y disponibles para entrega a autoridades competentes. Se realizarán respaldos periódicos de los archivos digitales y se almacenarán en lugar seguro copias de seguridad.

- Depuración segura: Cuando, cumplido el tiempo de retención, se disponga la destrucción de archivos, esta se hará de forma segura y con la debida autorización escrita del Oficial de Cumplimiento, dejando constancia de qué se destruyó y cuándo.

De cualquier modo, COPA AIRLINES SUCURSAL COLOMBIA Y AEROREPÚBLICA dispone de una plataforma tecnológica para la conservación de toda la documentación relacionada con el SARLAFT y el PTEE y derivada de la ejecución de esta.