

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**EL DIRECTOR DE TRANSPORTE AÉREO Y ASUNTOS AEROCOMERCIALES (E) DE
LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

En uso de sus facultades y en especial, las conferidas por el Código de Comercio (Decreto 410 de 1971), la Ley 1340 de 2009, el Decreto 1294 de 2021, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), y

CONSIDERANDO

PRIMERO: El artículo 333 de la Constitución Política de la República de Colombia prevé lo siguiente:

“La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley limitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación”.

A su turno, el artículo 1866 del Código de Comercio (Decreto 410 de 1971) dispone lo siguiente:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

“Quedan sujetos a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica los convenios entre explotadores que impliquen acuerdos de colaboración, integración o explotación conjunta, conexión, consolidación o fusión de servicios, o que de cualquiera manera tiendan a regularizar o limitar la competencia en el tráfico aéreo”.

En concordancia con lo anterior, el parágrafo del artículo 8 de la Ley 1340 de 2009 prevé lo siguiente:

“La Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil conservará su competencia para la autorización de todas las operaciones comerciales entre los explotadores de aeronaves consistentes en contratos de código compartido, explotación conjunta, utilización de aeronaves en fletamento, intercambio y bloqueo de espacio en aeronaves”¹.

Mediante sentencia C-277 del 12 de abril de 2011, la Corte Constitucional declaró la constitucionalidad del artículo 8 de la Ley 1340 de 2009, e indicó:

“Mantener en cabeza de la Aeronáutica Civil la competencia para la autorización de todas las operaciones comerciales entre los explotadores de aeronaves consistentes en contratos de código compartido, explotación conjunta, utilización de aeronaves en fletamento, intercambio y bloqueo de espacio en aeronaves, no es un asunto que modifique sustancialmente el proyecto de ley hasta el punto de hacerlo totalmente distinto al hasta ese momento aprobado, pues simplemente constituye una excepción a la regla general sobre competencia orgánica del objeto de la ley. La modificación entonces consistió estrictamente en que en los asuntos de competencia relacionados con el sector aeronáutico, no es aplicable la regla general de competencia privativa de la SIC, sino una excepción a ésta, para que la Aeronáutica Civil conservara las facultades al respecto de libre competencia entre empresas aeronáuticas”. (Subrayado fuera del texto original).

¹ Mediante Sentencia C – 277 del 12 de abril de 2011, la Corte Constitucional resolvió “Declarar EXEQUIBLE el parágrafo del artículo 8 de la Ley 1340 de 2009, por los cargos analizados”.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Mediante decisión de fecha 18 de noviembre de 2011, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado dirimió el conflicto de competencias entre la **SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO** (en adelante, “**SIC**”) y la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL** (en adelante, “**AEROCIVIL**”) para evaluar las integraciones entre explotadores de aeronaves. En dicha decisión, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado concluyó lo siguiente:

“(…) de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1866 del Código de Comercio y el párrafo del artículo 8° de la ley 1340 de 2009, debe concluirse que la AEROCIVIL es la entidad competente para conocer y aprobar o improbar las operaciones comerciales entre explotadores de aeronaves (...) con base en las normas y reglamentos aeronáuticos y las disposiciones de protección de la competencia (...)”².

De igual forma, conforme lo previsto en los numerales 9 y 13 del artículo 20 del Decreto 1294 de 2021³ y lo dispuesto en el literal (a) del numeral 5.160 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC 5)⁴, corresponde a la Dirección de Transporte Aéreo y

² Expediente 11001-03-06-000-2011-00047-00.

³ “Artículo 20. Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales. Son funciones de la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales, las siguientes:

(...)

9. Vigilar las personas, empresas o entidades, en lo referente a las rutas, frecuencias, itinerarios, tarifas, prácticas comerciales restrictivas, competencia desleal, solidez, resultados económicos y todas aquellas actividades relacionadas con la prestación de servicios de transporte aéreo, adoptando las medidas preventivas o correctivas que correspondan.

(...)

13. Evaluar y decidir sobre la aprobación de los acuerdos de colaboración entre explotadores de servicios aéreos”.

⁴ “Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC 5):

5.160 Convenios entre explotadores de servicios aerocomerciales

(a) General

Los convenios entre explotadores de servicios aerocomerciales nacionales o extranjeros que impliquen colaboración, integración o explotación conjunta, conexión, consolidación o fusión de servicios o que de cualquier manera tiendan a regularizar o limitar la competencia en el tráfico aéreo interno o internacional en, hacia o desde puntos situados en Colombia, quedan sujetos a la aprobación de la UAEAC”.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Asuntos Aerocomerciales de la **AEROCIVIL** definir en primera instancia la solicitud de integración empresarial que a continuación se detalla.

SEGUNDO: El 8 de agosto de 2022⁵, bajo el radicado No. 2022078486, las sociedades **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA** (en adelante, “**AVIANCA**”), **FAST COLOMBIA S.A.S.** (en adelante, “**VIVA AIR**”) y **VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.** (en adelante, “**VIVA PERÚ**”) y en conjunto con **VIVA AIR**, “**VIVA**”) (conjuntamente **AVIANCA** y **VIVA** se denominarán las “**EMPRESAS INTERVINIENTES**”) presentaron una solicitud de aprobación de una operación de integración empresarial (en adelante, “**OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**”). Esta transacción, para las **EMPRESAS INTERVINIENTES** implica la adquisición de control por parte de Investment Vehicle 1 Limited (en adelante IVL1) (controlante de **AVIANCA**) sobre **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**.

Según informaron las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** consiste en:

“(…) la Transacción implica la adquisición de control competitivo de Viva por parte de Investment Vehicle 1 Limited (controlante de Avianca) (“IV1”), lo cual implica una concentración entre las operadoras Avianca y Viva”⁶.

(…)

“La transacción aquí propuesta comprende la (i) adquisición del 100% de los derechos políticos de VIVA AIR y el 100% de los derechos de voto en Viva Perú por parte de IV1, controlante de Avianca, la cual resultaría en la disolución y liquidación de los Fideicomisos que actualmente disponen de las acciones de VIVA AIR y los derechos de voto en Viva Perú, y (ii) la transferencia de la titularidad de las acciones de VIVA AIR y los derechos de voto de Viva Perú al

⁵ Consecutivo 01 del Expediente Público y Consecutivo 01 del Expediente Privado Viva.

⁶ Folio 1 de la versión no confidencial de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, disponible en el Consecutivo 1 del Expediente Público.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

fideicomitente actual, Viva Latinoamérica S.A. (ahora Rexton Enterprises S.A. o a quien este designe (sic))⁷

TERCERO: El trámite del proceso de análisis de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se desarrolló a través de las siguientes actuaciones:

3.1. El 11 de agosto de 2022⁸, en el portal web de la **AEROCIVIL** (www.aerocivil.gov.co), se publicó un aviso informando que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

En el mencionado aviso también se informó que, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la publicación de aquel, los terceros podían solicitar ser reconocidos como terceros interesados en los términos del artículo 38 de la Ley 1437 de 2011⁹.

3.2. Dentro de los plazos otorgados para el efecto, las siguientes personas solicitaron ser reconocidas como terceros interesados en la presente actuación administrativa:

⁷ Folio 18 de la versión confidencial de la solicitud de aprobación de la operación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, disponible en Consecutivo 01 del Expediente Privado. Se aclara que esta Dirección, por medio de la Resolución No. 02111 del 26 de septiembre de 2022, resolvió levantar la confidencialidad de algunos de los apartes del párrafo transcrito.

⁸ Consecutivo 02 del Expediente Público.

⁹ “Artículo 38. Intervención de terceros. Los terceros podrán intervenir en las actuaciones administrativas con los mismos derechos, deberes y responsabilidades de quienes son parte interesada, en los siguientes casos:

1. Cuando hayan promovido la actuación administrativa sancionatoria en calidad de denunciantes, resulten afectados con la conducta por la cual se adelanta la investigación, o estén en capacidad de aportar pruebas que contribuyan a dilucidar los hechos materia de la misma.

2. Cuando sus derechos o su situación jurídica puedan resultar afectados con la actuación administrativa adelantada en interés particular, o cuando la decisión que sobre ella recaiga pueda ocasionarles perjuicios.

3. Cuando la actuación haya sido iniciada en interés general.

(...)”.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 1 – Relación de tercerías presentadas

TERCERO SOLICITANTE	FECHA DE LA(S) SOLICITUD(ES)
Ultra Air S.A.S. (en adelante, “ ULTRA ”)	Mediante comunicaciones radicadas los días 12 y 26 de agosto de 2022 ¹⁰ .
Aerovías de Integración Regional S.A. (en adelante, “ LATAM ”)	Mediante comunicaciones radicadas los días 26 de agosto de 2022, 13 y 21 de septiembre de 2022 ¹¹ .
WINGO	Mediante comunicaciones radicadas los días 26 de agosto de 2022 y 13 de septiembre de 2022 ¹² .
Jetsmart Airlines Spa Sucursal Colombia (en adelante, “ JETSMART ”)	Mediante comunicaciones radicadas los días 26 de agosto de 2022 y 13 de septiembre de 2022 ¹³ .
Air Europa Líneas Aéreas Sociedad Anónima (en adelante, “ AIR EUROPA ”)	Mediante comunicaciones radicadas los días 26 de agosto de 2022 y 13 de septiembre de 2022 ¹⁴ .
Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft (en adelante, “ LUFTHANSA ”)	Mediante comunicaciones radicadas los días 26 de agosto de 2022 y 13 de septiembre de 2022 ¹⁵ .
Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (en adelante, “ WILMINGTON ”)	Mediante comunicación radicada el 26 de agosto de 2022 ¹⁶ .
ANATO	Mediante comunicación radicada el 26 de agosto de 2022 ¹⁷ .
Empresa Aérea de Servicios y Facilitación Logística Integral S.A. – Easyfly S.A. (en adelante, “ EASYFLY ”)	Mediante comunicación radicada el 29 de agosto de 2022 ¹⁸ .

¹⁰ Consecutivos 07 y 23 del Expediente Público.

¹¹ Consecutivos 20, 53 y 66 del Expediente Público.

¹² Consecutivos 26 y 55 del Expediente Público.

¹³ Consecutivos 27 y 56 del Expediente Público.

¹⁴ Consecutivos 28 y 57 del Expediente Público.

¹⁵ Consecutivos 29 y 58 del Expediente Público.

¹⁶ Consecutivo 22 del Expediente Privado Wilmington.

¹⁷ Consecutivo 24 del Expediente Público.

¹⁸ Consecutivo 30 del Expediente Público.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Servicio Aéreo a Territorios Nacionales S.A. – Satena (en adelante, “ SATENA ”)	Mediante comunicación radicada el 13 de septiembre de 2022 ¹⁹ .
Aerolíneas Argentinas S.A. Sucursal Colombia (en adelante, “ AEROLÍNEAS ARGENTINAS ”)	Mediante comunicación radicada el 13 de septiembre de 2022 ²⁰
Organización de Aviadores de Avianca (en adelante, “ ODEAA ”)	Mediante comunicación radicada el 13 de septiembre de 2022 ²¹ .

Fuente: elaboración propia de la AEROCIVIL.

3.3. El 6 de septiembre de 2022²², las **EMPRESAS INTERVINIENTES** radicaron un memorial de oposición a las solicitudes de reconocimiento de terceros interesados en la presente actuación administrativa.

3.4. Mediante Resolución No. 02111 del 26 de septiembre de 2022²³, esta Dirección resolvió las solicitudes de reconocimiento como terceros interesados y otras solicitudes procesales.

3.5. Mediante la Resolución No. 02473 de 4 de noviembre de 2022²⁴ la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales, entre otros aspectos, analizó y decidió la operación de integración propuesta por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** proyectada a la luz de la excepción de la empresa en crisis y estudió los efectos nocivos que eventualmente se derivarían como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

3.6. Mediante correo electrónico de 23 de noviembre de 2022²⁵, los apoderados de **AVIANCA** y **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** formularon recurso de apelación en contra de la Resolución No. 02473 de 4 de noviembre de 2022. Este recurso fue concedido por la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales.

¹⁹ Consecutivo 49 del Expediente Público.

²⁰ Consecutivo 51 del Expediente Público.

²¹ Consecutivo 50 del Expediente Público.

²² Consecutivo 43 del Expediente Público.

²³ Consecutivo 74 del Expediente Público.

²⁴ Consecutivo 103 del Expediente Público y Consecutivo 103 del Expediente Privado.

²⁵ Consecutivo 106 del Expediente Público y Consecutivo 106 del Expediente Privado.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

3.7. El 18 de enero de 2023, la Secretaría de Autoridad Aeronáutica emitió la Resolución No.00079 de 2023²⁶, en la cual declaró la existencia de una irregularidad sustancial en el trámite de la actuación administrativa adelantada, y bajo la medida correctiva establecida en el artículo 41 de la Ley 1437 de 2011 dejó sin efecto todo lo actuado a partir de la comunicación con radicado No. 4100-20222028603 del 11 agosto de 2022²⁷; como consecuencia de lo anterior, ordenó a la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales que rehiciera la actuación administrativa conforme a lo señalado en la Ley 1340 de 2009 y normas concordantes.

3.8. En cumplimiento de lo ordenado en la Resolución 00079 del 18 de enero de 2023, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales emitió el auto de obediencia del 24 de enero de 2023²⁸ y ordenó a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** publicar en un diario de amplia circulación nacional un aviso informando sobre la solicitud de autorización de integración empresarial, en el cual se otorgó un plazo de diez (10) días hábiles para que los terceros aportaran información que fuera útil para el análisis de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** y solicitaran su reconocimiento como terceros interesados.

3.9. Mediante comunicaciones de 25 y 26 de enero de 2023²⁹, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** ratificaron los escritos y pruebas aportadas al expediente y solicitaron que conforme a lo previsto en el artículo 11 de la Ley 1340 de 2009 se incorporara al mismo el ofrecimiento de condicionamientos presentados por ellas con el recurso de apelación radicado el 23 de noviembre de 2022.

3.10. El 27 de enero de 2023³⁰ la Aeronáutica Civil publicó en su página de internet (www.aerocivil.gov.co) el aviso sobre la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE**

²⁶ Consecutivo 125 del Expediente Público y Consecutivo 125 del Expediente Privado.

²⁷ Comunicación de la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales en el que acusa recibo de la solicitud de preevaluación de la operación de integración entre **AVIANCA, VIVA AIR y VIVA PERÚ** del 8 de agosto de 2022. Consecutivo 3 del Expediente Público y Consecutivo 3 del Expediente Privado.

²⁸ Consecutivo 129 del Expediente Público y Consecutivo 129 del Expediente Privado.

²⁹ Consecutivos 131 y 133 del Expediente Público y Consecutivos 131 y 133 del Expediente Privado. Esto fue ratificado por las EMPRESAS INTERVINIENTES mediante comunicaciones de 29 de enero y 3 de febrero de 2023. Consecutivos 136 y 148 del Expediente Público y Consecutivo 136 y 148 del Expediente Privado.

³⁰ Consecutivo 179 del Expediente Público y Consecutivo 179 del Expediente Privado.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

INTEGRACIÓN radicado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, en el cual se otorgó un plazo de diez (10) días hábiles para que los terceros aportaran información relacionados con elementos de utilidad para el análisis de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

3.11. Dentro del término señalado en el aviso, las siguientes sociedades solicitaron el reconocimiento como terceros interesados dentro del trámite de integración empresarial propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**:

- **AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. SUCURSAL COLOMBIA** (en adelante, “**AEROLÍNEAS ARGENTINAS**”)³¹
- **ULTRA AIR S.A.S.** (en adelante, “**ULTRA AIR**”)³²
- **AEROREPÚBLICA S.A.** (en adelante “**WINGO**”)³³
- **AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A.** (en adelante, “**LATAM**”)³⁴
- **JETSMART AIRLINES SPA SUCURSAL COLOMBIA** (en adelante “**JETSMART**”)³⁵

3.12. Por medio de la Resolución 00300 del 17 de febrero de 2023³⁶, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales corrió traslado a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** de las solicitudes de reconocimiento de tercerías presentadas, para que en el término de tres (3) días hábiles se pronunciara sobre estas, dicho término venció el miércoles 22 de febrero de 2023; de igual manera le solicitó a la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** que en el término de quince (15) días hábiles emitiera un concepto técnico y, de considerarlo pertinente, solicitara su intervención en el trámite administrativo.

3.13. Dentro del término señalado en la Resolución 00300 del 17 de febrero de 2023, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se pronunciaron sobre las peticiones de reconocimiento de tercería³⁷, y solicitaron que, en primer lugar, se rechazaran de plano dichas solicitudes; en

³¹ Consecutivo 130 del Expediente Público y Consecutivo 130 del Expediente Privado.

³² Consecutivo 151 del Expediente Público y Consecutivo 151 del Expediente Privado.

³³ Consecutivo 153 del Expediente Público y Consecutivo 153 del Expediente Privado.

³⁴ Consecutivo 155 del Expediente Público y Consecutivo 155 del Expediente Privado.

³⁵ Consecutivo 162 del Expediente Público y Consecutivo 162 del Expediente Privado.

³⁶ Consecutivo 180 del Expediente Público y Consecutivo 180 del Expediente Privado.

³⁷ Consecutivo 185 del Expediente Público y Consecutivo 185 del Expediente Privado.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

segundo lugar, que la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales se abstuviera de considerar cualquier opinión o análisis suministrado por los terceros; finalmente, que limitara el acceso al expediente, de tal forma que solo las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tuvieran conocimiento del mismo.

3.14. Por medio de la Resolución 00349 del 24 de febrero de 2023³⁸ la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales reconoció la calidad de **TERCEROS INTERESADOS** a las sociedades **AEROLÍNEAS ARGENTINAS, ULTRA AIR, WINGO, LATAM, JETSMART**.

3.15. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presentaron oferta de condicionamientos de la cual dieron alcance de manera posterior³⁹.

3.16. La Dirección corrió traslado de la oferta final de condicionamientos a los **TERCEROS INTERESADOS** con el fin de que se pronunciaran sobre esta, quienes lo hicieron dentro de la oportunidad legal definida por la Dirección⁴⁰.

3.17. La Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales emitió la Resolución 0442 del 9 de marzo de 2023⁴¹, por medio de la cual se resolvieron solicitudes de nulidad, revocatoria y corrección de las actuaciones administrativas adelantadas en el proceso de evaluación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** radicada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y **ULTRA AIR**.

3.18. El 10 de marzo de 2023⁴², la Dirección recibió comunicación de la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** en la que esta entidad manifestó: “no consideramos pertinente una intervención de la Superintendencia de Transporte en dicho proceso” por esto motivo indicó que “no emitirá concepto técnico sobre la viabilidad de la

³⁸ Consecutivo 193 del Expediente Público y Consecutivo 193 del Expediente Privado.

³⁹ Consecutivos 204 y 208 del Expediente Público y Consecutivo 204 y 208 del Expediente Privado.

⁴⁰ Consecutivos 209 y 217 del Expediente Público y Consecutivo 209 y 217 del Expediente Privado.

⁴¹ Consecutivo 226 del Expediente Público y Consecutivo 226 del Expediente Privado.

⁴² Consecutivo 227 del expediente público y privado.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

integración entre ambas compañías”. Sin embargo, realizó dos recomendaciones a la **AERONÁUTICA CIVIL** sobre el alcance de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**:

- Independientemente de la decisión que adopte la **AEROCIVIL** en el proceso de evaluación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, esta Entidad debe tener en cuenta la forma y las condiciones en que se atenderá la prestación del servicio a los usuarios que tienen contratos de transporte u otras obligaciones vigentes. La decisión no puede ir en detrimento de los derechos consagrados.
- Con el propósito de satisfacer las necesidades y expectativas de los adquirientes de servicios de manera anticipada (tiqueteras, voucher, depósitos de agencias de viaje, entre otros) y honrar el contrato de transporte suscrito, se deberán implementar medidas tendientes a garantizar la información suministrada a los usuarios, los derechos al reembolso, y demás acciones compensatorias consagradas en la normatividad vigente.

De otra parte, la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** manifestó que **VIVA AIR** había manifestado que contaba con respaldos financieros y plan de negocio bajo el desarrollo de la hipótesis de negocio en marcha:

“Se tiene entonces que la compañía venía desarrollando la hipótesis de negocio en marcha, sin embargo y de manera intempestiva e inconsulta suspendió actividades el 27 de febrero de 2023, pese a que, según sus manifestaciones y plan de negocio, contaban con los respaldos financieros y/o presupuestos para mantener la operación hasta por los menos finalizando marzo de 2023”.

3.19. Las organizaciones sindicales **SINDICATO DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE AÉREO COLOMBIANO SERVICIOS LOGÍSTICA Y CONEXOS – SINTRATAC Y OTRAS ORGANIZACIONES SINDICALES DEL SECTOR AERONÁUTICO** (en adelante, **LOS SINDICATOS**), a través de varias comunicaciones hicieron manifestaciones sobre la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Estas comunicaciones fueron radicadas por fuera del término legal previsto para recibir información útil del numeral

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

2 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009⁴³. En estas comunicaciones, el apoderado de **LOS SINDICATOS** expuso la normatividad vigente en materia de la estabilidad en el empleo, el trabajo decente, la política de pleno empleo, el mantenimiento del empleo en situaciones de quiebra y fusiones empresariales, con el fin de solicitar la tutela efectiva del derecho al trabajo, al empleo y su estabilidad para los trabajadores de **VIVA AIR**, así como la existencia de esta empresa.

3.20. El ciudadano **JORGE ENRIQUE SÁNCHEZ MEDINA** (en adelante, **JORGE SÁNCHEZ**), solicitó a la **AEROCIVIL** que se requiriera a **JETSMART** y **LATAM** sobre su intención de adquirir a **VIVA AIR**, e indicó que el proceso adelantado por la **AEROCIVIL** carece de objeto debido a la investigación adelantada por la **SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**, de acuerdo con la información divulgada en diferentes medios de comunicación sobre la investigación adelantada por la **SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**⁴⁴, la integración empresarial de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presuntamente ya fue perfeccionada.

CUARTO: Que mediante la Resolución 00510 del 21 de marzo de 2023⁴⁵, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la Aeronáutica Civil de Colombia aprobó la operación proyectada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** sometida a los condicionamientos señalados en dicho acto administrativo.

QUINTO: Que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presentaron recurso de reposición y en subsidio de apelación el 4 de abril de 2023, con base en los siguientes argumentos:

5.1. Coadyuvancia de la solicitud radicada por la Procuraduría General de la Nación:

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que coadyuvaban la solicitud de la **PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN** presentada el 3 de abril de 2023, en el

⁴³ Consecutivos 123 de 22 de diciembre de 2022; 154 de 17 de enero de 2023; 183 de 20 de febrero de 2023 y 214 de 6 de marzo de 2023, del expediente público y consecutivos 123; 154; 183 y 214 del expediente privado.

⁴⁴ Consecutivos 160 de 8 de febrero de 2023 y 184 de 21 de febrero de 2023 del expediente público y privado.

⁴⁵ Consecutivo 136 del expediente público

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

sentido de *“limitar la participación de terceros a lo previsto en la Ley 1340 de 2009, y por ende, remover su intervención como terceros interesados en el proceso de la referencia.”*

De manera particular, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron:

- (i) Revocar la Resolución No. 349 del 24 de febrero de 2023, por la cual se resuelve solicitudes de reconocimiento de la condición de tercero interesado,
- (ii) Revocar parcialmente la Resolución No. 00442 del 9 de marzo de 2022 *“por la cual se resuelven unas solicitudes de nulidad, revocatoria y corrección de actuaciones administrativas en el curso de una actuación en lo que respecta a la solicitud de Avianca mediante memorial del 1 de marzo de 2023”*,
- (iii) Revocar los resuelve de la Resolución 00518 de 21 de marzo de 2023, *“por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial, que notifican a cada uno de los terceros admitidos como tal de dicha Resolución y les informa sobre la procedencia de los recursos de reposición y apelación, es decir, los resuelve 5° a 8°”*.
- (iv) Como consecuencia de lo anterior rechazar de plano cualquier recurso interpuesto por las empresas que han sido reconocidas como terceros interesados.

5.2. Solicitud de autorización de actos preparatorios:

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron que, dadas *“las circunstancias actuales del mercado aéreo nacional, la importancia vital del servicio público esencial de transporte aéreo para la conectividad nacional y la necesidad de tomar medidas inmediatas para la protección de los pasajeros”*, la **AERONÁUTICA CIVIL** las autorice a partir de la fecha de *“Notificación de Implementación”*⁴⁶, sin perjuicio que la transacción *“sea material y formalmente consumada en los tiempos”* que la resolución lo fije, adelantar *“todos los pasos preparatorios necesarios y/o convenientes para cumplir con los condicionamientos y preparar la implementación de la Transacción, incluyendo, sin limitarse a, el intercambio de*

⁴⁶ Las EMPRESAS INTERVINIENTES han denominado como *“Notificación de Implementación”* el aviso que harán las EMPRESAS INTERVINIENTES de notificar por escrito a la Aerocivil su decisión de implementar o no la integración, teniendo un plazo de 20 días calendario siguientes a la fecha de ejecutoria del acto administrativo que resuelve los recursos de reposición y/o apelación.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

información entre las Partes y sus afiliadas, la celebración de acuerdos accesorios tales como acuerdos de fletamento (wet lease), financiación, fondeo, implementaciones tecnológicas, back-office y otras formas de coordinación, así como cualquier otro paso preparatorio que sea necesario y/o conveniente para tal efecto”.

5.3. Solicitudes de aclaración y modificación.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presentaron solicitudes de aclaración y modificación sobre los condicionamientos impuestos por la Dirección de Transporte Aéreo y de Asuntos Aerocomerciales. Sobre este punto, presentaron solicitudes de carácter general y transversales a todos los condicionamientos, y otras de carácter particular para cada uno de los condicionamientos impuestos.

En primera medida, manifestaron las **EMPRESAS INTERVINIENTES** que para resolver las solicitudes de modificación de aclaraciones y modificaciones se debe tener en cuenta dos circunstancias: (i) “que la capacidad instalada que tendría Viva al momento en que la Resolución quede en firme se estima que sea sustancialmente inferior a aquella que la DTA analizó para efectos de imponer los condicionamientos”; (ii) “la necesidad de compatibilizar los distintos condicionamientos entre sí para permitir su aplicación y cumplimiento”.

5.4. Comentarios generales sobre los condicionamientos.

5.4.1. Temporalidad en la implementación.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifiestan que existe una imprecisión en cuanto al momento a partir del cual se deben acatar los condicionamientos. Esto porque la Resolución determinó que “los plazos de aplicación de condicionamientos comienzan a contar desde el momento en que la misma queda en firme”. En este sentido, para las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, como la resolución no implica “una orden de integración entre las partes, sino una autorización para que, si estas deciden hacerlo bajo los condicionamientos allí señalados, procedan a integrarse en un plazo que puede exceder la ejecutoria del acto administrativo”, solicitaron aclarar y/o modificar la Resolución fijándose los siguientes tiempos:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- Dentro de los 20 días calendario siguientes a la fecha de ejecutoria del acto administrativo que resuelva los recursos de reposición y apelación, las empresas intervinientes notificarán por escrito a la Aerocivil su decisión de implementar o no la integración (Notificación de Implementación).
- Dentro de los 15 días calendario siguientes a la Notificación de Implementación, las empresas intervinientes remitirán a la Aerocivil el plan de protección de pasajeros de conformidad con el sexto condicionamiento.
- En caso de enviar en el plazo referido la Notificación de Implementación, los condicionamientos (y su correspondiente monitoreo) empezarán a regir de la siguiente manera:
 - i) Condicionamiento 1 (devolución de slots): 48 horas siguientes a la fecha de la Notificación de Implementación.
 - ii) Condicionamiento 2 (supervivencia de Viva Air): 1 año después de la fecha de la Notificación de Implementación
 - iii) Condicionamiento 3 (acuerdos interlinea de Viva Air):
 - (a) Fecha de la Notificación de Implementación para la obligación de mantener los acuerdos interlinea suscritos por Viva Air.
 - (b) Un mes después de la fecha de la Notificación de Implementación para el condicionamiento respecto de la eliminación de las cláusulas de exclusividad de los acuerdos interlínea suscritos por Viva Air.
 - iv) Condicionamiento 4 (acuerdo con SATENA): dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de la Notificación de Implementación, AVIANCA notificará a SATENA que se abre la mesa de negociación del contrato a suscribirse entre AVIANCA y SATENA.
 - v) Condicionamiento 5 (rutas entre Colombia y Argentina): a partir de la fecha de la Notificación de Implementación, la Aerocivil podrá solicitar la devolución de

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

las frecuencias previstas en este condicionamiento, con el plazo de antelación establecido en este.

- vi) Condicionamiento 6 (protección de pasajeros afectados por la suspensión de operaciones de Viva): a partir de la fecha de entrega del Plan de Protección de Pasajeros, de conformidad con la gradualidad y las fechas establecidas en el mismo.
- vii) Condicionamiento 7 (control de yield): 1 año después de la fecha de la Notificación de Implementación.

5.4.2. Aplicación de los condicionamientos únicamente a FAST COLOMBIA S.A.S. (Viva Air)

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitan que se aclare que, a excepción del condicionamiento 6 (protección de pasajeros afectados), los condicionamientos propuestos en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 solamente aplican respecto de la sociedad **FAST COLOMBIA S.A.S.** y no sobre **VIVA AIRLINES PERU S.A.C.**, toda vez que, esta última empresa es peruana, razón por la cual, son las autoridades peruanas las que tienen competencia para intervenir a esta aerolínea bajo las leyes de este ordenamiento jurídico bajo condiciones desconocidas por **AVIANCA**; la incertidumbre respecto a la posibilidad de reactivar las operaciones de **VIVA PERU**, que está bajo la supervisión de la autoridad aeronáutica peruana, implica la imposibilidad de aplicar los condicionamientos propuestos respecto de **VIVA PERU** salvo lo relacionado con la protección de los pasajeros de esta aerolínea.

5.4.3. Solicitudes particulares de aclaración o modificación respecto de los condicionamientos:

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** realizaron solicitudes particulares frente a cada uno de los condicionamientos establecidos en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2021:

(i) Condicionamiento 1: Devolución de slots:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- **No aplicación de la regla “úselo o piérdalo” y otras disposiciones:** Que la Aerocivil reconozca que no se aplicará ninguna de las normas que puedan afectar los slots no utilizados de VIVA AIR durante las temporadas Winter 22 y Summer 23 con ocasión del cese temporal de operaciones y su reactivación progresiva, incluyendo pero sin limitarse a: la norma “úselo o piérdalo”; reglamentos o disposiciones que obliguen a la devolución de slots o afecte la procedencia histórica de estos durante las 3 temporadas referidas o cualquier otra disposición que afecte la vigencia del permiso de operación de VIVA AIR como resultado del cese temporal de operaciones.
- **Plazo de restricción de slots ad-hoc:** Modificar el período de la restricción bajo el régimen *ad-hoc* de aquellos slots devueltos, solicitados nuevamente y reasignados al ente integrado bajo el régimen *ad-hoc*. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitan que se modifique la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2021 de la siguiente manera:
 - (a) Durante las temporadas Summer 23, Winter 23, Summer 24, Winter 24, Summer 25 y Winter 25, los slots devueltos en virtud de este condicionamiento solo podrán ser solicitados por las aerolíneas del grupo Avianca/Viva si ninguna otra aerolínea los solicita.
 - (b) Si durante las temporadas Summer 23 y Winter 23 el ente integrado solicita alguno de los slots devueltos, estos serán reasignados bajo régimen *ad-hoc*.
 - (c) Para las temporadas Summer 24 y Winter 24 en adelante, todos los slots devueltos y reasignados tendrán precedencia histórica para la siguiente temporada equivalente, siempre que estos se hayan usado correctamente durante el tiempo asignado.
- **Intercambio, transferencia de slots y operaciones conjuntas:** Aclarar que desde la fecha de la Notificación de Implementación, los slots de Avianca y Viva se podrán intercambiar y transferir entre estas (y el grupo de **AVIANCA**) y/o ser objeto de operaciones conjuntas; para efecto de lo anterior se deberá aclarar que el ente integrado incluye a todas las aerolíneas afiliadas de IV1L que presten servicios de transporte aéreo en Colombia.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- **Slots sujetos a devolución:** Que se modifique el primer condicionamiento, toda vez que, la devolución de slots señalada implicaría una imposibilidad por parte de **VIVA AIR** para operar en el Aeropuerto Internacional El Dorado y recuperar su operación, en este orden de ideas, proponen que **VIVA AIR** devuelva todos los slots de los que dispone, reservándose únicamente aquellos estrictamente necesarios para operar 5 aviones basados en Bogotá, es decir, que **VIVA AIR** conserve 18 pares de slots diarios en la temporada Summer 23 y 18 pares de los slots diarios en la temporada Winter 22 (ver imagen)

Tabla 2: Propuesta de Slots de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**

	Summer 2023		Winter 2022	
	Salida	Llegada	Salida	Llegada
Total slots día	18	18	18	18
Total slots temporada	3.906	3.906	2.646	2.646

Fuente: Recurso de Reposición y en subsidio apelación en contra de la Resolución No. 0518 de 21 de marzo de 2023 radicado por AVIANCA

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** resaltan lo siguiente sobre la propuesta de slots:

(a) Propone devolver más slots que los indicados por la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales en la Resolución, pero distribuidos en franjas horarias distintas, de tal forma que **VIVA AIR** pueda operar en el Aeropuerto El Dorado de manera eficiente y maximizando el uso de sus aeronaves.

(b) Durante las temporadas Summer 23, Winter 23; Summer 24, Winter 24, Summer 25 y Winter 25, los slots que **VIVA AIR** mantendrá de acuerdo con la Propuesta de Slots, serían operados en rutas diferentes a BOG-CLO-BOG y BOG-MED-BOG durante las horas premium o pico.

(ii) Condicionamiento 2: Supervivencia de Viva

- **Excluir rutas de BOG:** Que se aclare este condicionamiento en el sentido de indicar que este no exige mantener las rutas cubiertas desde y hacia Bogotá.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- **Sujetar a la disponibilidad de slots la operación de rutas internacionales:** Que la obligación de mantener las rutas internacionales que deberían persistir conforme al condicionamiento 2, aplicaría siempre y cuando **VIVA AIR** aún conserve los slots requeridos en los aeropuertos internacionales en el exterior para operar dichas rutas.
- **No oposición a la reducción de frecuencias:** Aclarar que cuando alguna de las rutas objeto de este condicionamiento tenga un factor de ocupación de pasajeros mensual inferior al 75% previsto en la Resolución y las partes informen a la Aerocivil la intención de reducir la frecuencia, la Autoridad Aeronáutica deberá autorizar la reducción conforme a lo siguiente:

Tabla 3: Propuesta reglas de reducción de frecuencias de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**

Factor de ocupación mensual de pasajeros por ruta	Número de frecuencias semanal a reducir
Menor al 60%	3
Entre el 60% y el 69.9%	2
Del 70% al 74.9%	1

Fuente: Recurso de Reposición y en subsidio apelación en contra de la Resolución No. 0518 de 21 de marzo de 2023 radicado por AVIANCA

- **Ingreso de competidor adicional:** Que se modifique la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 y se modifique o aclare que la obligación de mantener las frecuencias de **VIVA AIR** bajo este condicionamiento cesa en relación con una ruta en el evento que un competidor adicional ingrese y permanezca en dicha ruta operándola de manera continua o discontinua durante 26 semanas en un año.
- **Obligación de mantener 3 frecuencias:** Modificar la Resolución 00518 en el sentido de señalar que no aplicará la obligación de garantizar como mínimo 3 frecuencias de **VIVA AIR** en las rutas objeto de este condicionamiento.

(iii) Condicionamiento 3: Mantenimiento de Acuerdos interlínea de VIVA AIR

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Que se aclare que las obligaciones incluidas en este condicionamiento aplican únicamente a los acuerdos interlínea de **VIVA AIR** y no a los acuerdos interlínea de **AVIANCA** ni de sus afiliadas.

(iv) Condicionamiento 4: Acuerdo interlínea o código compartido con SATENA

- **Naturaleza de la obligación:** Aclarar que la obligación de **AVIANCA** en relación con el condicionamiento número 4 no es la suscripción de un acuerdo con **SATENA** sino la negociación de buena fe de dicho acuerdo con esta aerolínea por un plazo máximo de 6 meses a partir del inicio de la mesa negociación.
- **Términos marco del acuerdo con SATENA:**
 - (a) Partes del acuerdo: Que se aclare que la aerolínea suscriptora del contrato sería **AVIANCA**, no **IV1L** o las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
 - (b) Tipo de acuerdo: El tipo de acuerdo y modalidad sería el que se acuerde entre **AVIANCA** y **SATENA** como resultado de la mesa de negociación.
 - (c) Sentido de la comercialización: Aclarar que **AVIANCA** sería quien, a través del código compartido o acuerdo interlínea, comercializaría los vuelos de **SATENA**.
 - (d) Rutas objeto del acuerdo: Aclarar que las rutas objeto a suscribirse con **SATENA** serán aquellas rutas sociales en las que: (i) **SATENA** sea el único operador; (ii) se cumpla con el objeto social de **SATENA** de integrar las regiones más apartadas de Colombia con los centros económicos del país de acuerdo con el artículo 5 de la Escritura Pública de Constitución 1427 de 2011 y sus modificaciones hasta la fecha.
 - (e) Límite de aporte económico: Que se modifique la Resolución 00518 de 2023 con el fin de aclarar que el aporte económico total de **AVIANCA** a **SATENA** por toda la vigencia del contrato sería hasta trescientos mil dólares americanos (USD 300.000) para ser destinado a gestionar los ajustes económicos necesarios para la implementación tecnológica del contrato y/o para la obtención del certificado

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

IOSA, siempre y cuando el concepto pagado sea necesario para la implementación de la naturaleza del acuerdo a suscribir. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** también solicitan que se aclare que los ajustes tecnológicos deben ser gestionados por **SATENA**.

(v) Condicionamiento 5: Rutas entre Argentina y Colombia:

- **Cumplimiento de normativa del acuerdo bilateral:** Aclarar que la devolución de frecuencias Bogotá – Buenos Aires ofrecida por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no podrá ser exigida por la Dirección de Transporte Aéreo en el evento en que existan frecuencias bajo el acuerdo bilateral entre Colombia y Argentina que estén siendo utilizadas sin beneficiar la conectividad directa entre Colombia y Argentina. Esto incluye, pero no se limita a un supuesto en el que un operador ya tenga asignada una o varias frecuencias bajo este acuerdo y que las use en ejercicio de quintas libertades vía puntos intermedios, beneficiando de esta forma la conectividad de terceros con Argentina en detrimento de la conectividad de Colombia y sus pasajeros.
- **Reacomodación de pasajeros:** Que se modifique la Resolución 00518 de 2023 indicando que la devolución de frecuencias se haría en virtud de una orden de una autoridad, la cual, de acuerdo con lo señalado en el numeral 3.10.2.13.1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), constituye fuerza mayor y, por lo tanto, **AVIANCA** reacomodará al pasajero o le reembolsará los tickets correspondientes a los vuelos afectados por la decisión.

(vi) Condicionamiento 6: Protección de pasajeros afectados por cese temporal de la operación de VIVA AIR

Responsabilidad previa a la integración exclusiva de VIVA AIR: Aclarar que el siguiente párrafo⁴⁷ de la Resolución 00518 de 2023 se debe interpretar exclusivamente como **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERU S.A.C.** sin incluir a **AVIANCA** ni a sus afiliadas: “La aceptación de este condicionamiento no

⁴⁷ Ver página 188 de la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

reemplaza ni sustituye las obligaciones derivadas de la regulación de protección de pasajeros, por ende, las medidas aquí adoptadas se tratan de opciones voluntarias de libre aceptación por parte de los pasajeros afectados por la suspensión de la operación de FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ SAC. De esta forma, se mantienen las obligaciones legales y contractuales y la responsabilidad de FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ SAC derivadas de reclamaciones o acciones judiciales o por iniciar por los pasajeros afectados, las agencias de viaje, o cualquier persona en contra de las EMPRESAS INTERVINIENTES”.

- **Tratamiento diferenciado a los pasajeros de VIVA AIR:** Que se aclare o modifique la Resolución 00518 de 2023 a efectos de regular un tratamiento diferenciado para los pasajeros de **VIVA AIR** de la siguiente manera:

(a) Los pasajeros afectados por el cese temporal de operaciones de **VIVA AIR** y que hayan sido transportados por vía aérea por una entidad distinta a esta de manera gratuita, la Aerocivil deberá aclarar que se cumplió la efectividad de la garantía y se habrá resarcido cualquier daño, perjuicio o agravio causado y, por lo tanto, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y sus afiliadas quedarán liberadas de responsabilidad debido a la afectación ocasionada por el cese temporal de operaciones.

(b) Los pasajeros afectados por vuelos cancelados de **VIVA AIR** con ocasión del cese temporal de operaciones que no hayan sido transportados por vía aérea por una entidad distinta o que hayan sido transportados por vía aérea por otra aerolínea, pero a cambio de una tarifa, tendrán derecho a que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** les entreguen un voucher o equivalente por el 150% del precio equivalente del tiquete, que podrán redimir en servicios con las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hasta el 31 de diciembre de 2024. En virtud de lo anterior, solicitan que la Aerocivil aclare que aquellos pasajeros que acepten recibir el voucher o equivalente en los términos antes mencionados, reconocen que han sido indemnizados y compensados por todos los daños o perjuicios a ellos ocasionados.

(c) Los pasajeros que mantengan reservas vigentes con **VIVA AIR**, tendrán el tratamiento establecido en el Plan de Protección de Pasajeros, los que no puedan

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

ser transportados en virtud de este, tendrán el mismo tratamiento previsto en el inciso anterior.

(d) Los pasajeros que tengan tiqueteras con **VIVA AIR** podrán usarlas volando con **VIVA AIR** o **AVIANCA** en la red de rutas que tenía **VIVA AIR** a 31 de diciembre de 2022 y con las restricciones de la tiquetera, además, se extenderá el plazo de vigencia de las tiqueteras por un período igual al transcurrido entre el 27 de febrero de 2023 y la aprobación de la Aerocivil del Plan de Protección de Pasajeros.

- **Actuaciones previas a la integración: AVIANCA** afirma que la integración no ha ocurrido debido a que aún no hay aprobación en firme por la Aerocivil, razón por la cual solicitan que esta Entidad aclare que, como consecuencia de esto, las actuaciones efectuadas por **VIVA AIR**, así como la responsabilidad asociada, con anterioridad a la fecha de la Notificación de Implementación, le corresponden exclusivamente a **VIVA AIR** y no a **AVIANCA** ni a sus afiliadas.

(vii) **Condicionamiento 7: Control de YIELD**

- **Competidor adicional:** Que se aclare que el condicionamiento terminaría respecto de determinada ruta con la entrada de un “*competidor adicional*” que no sea **AVIANCA** y/o **VIVA AIR**, teniendo en cuenta que en el caso de una ruta donde solo opera **AVIANCA** o **VIVA AIR**, este representaría un “*segundo competidor*” mas no un “*tercer competidor*”.
- **Rutas objeto del condicionamiento:** La Resolución 00518 de 2023 no es clara en cuanto a cuáles son las rutas cubiertas por este condicionamiento, por lo tanto, se solicita que se aclare este aspecto, de tal manera que sea claro que este pese sobre aquellas rutas en las que la participación conjunta de mercado de **AVIANCA** y **VIVA AIR** fuera del 100% a 31 de diciembre de 2022.
- **Conteo del plazo de cese temporal de operaciones:** Aclarar que el período de 12 meses se contará antes del cese temporal de operaciones de **VIVA AIR**.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- **Cambio de expresión “Ti” por “n”:** Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** señalan que en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 hubo un error de digitación al hacer referencia a “In”, “FSn” y “Pn” en lugar de “Iti”, “Fti” y “Pti”, es decir, reemplaza la expresión “ti” por “n”.
- **Implementación de auditoria:** Que se aclare el monitoreo del cumplimiento de los condicionamientos comienza frente a cada uno de ellos cuando el respectivo condicionamiento entre en vigencia de acuerdo con lo propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

SEXTO: Que los terceros interesados presentaron los siguientes recursos:

6.1. PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN

Por medio de comunicación del 3 de abril de 2023, la Procuradora 119 Judicial II, en adelante el **MINISTERIO PÚBLICO** presentó escrito que denominó reposición y en subsidio de apelación contra la Resolución 00518 de 2023 con el fin de elevar las siguientes peticiones: (i) Que se revoque la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023, expedida con fundamento en la Resolución 00349 del 24 de febrero de 2023 (i) Como consecuencia de lo anterior, se adecúe y gestione la actuación administrativa a través de la cual se adelantó el trámite de integración de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, bajo las reglas de la Ley 1340 de 2009, en especial el numeral 2 del artículo 10, que limita la participación de terceros. Estas solicitudes se realizaron con fundamento en los siguientes argumentos:

6.1.1. Competencia de la Procuraduría General de la Nación para intervenir en calidad de Ministerio Público ante Autoridades Administrativas:

El **MINISTERIO PÚBLICO** señala que, en virtud del artículo 27 del Decreto 262 de 200, así como el numeral 7 del artículo 277 de la Constitución Política de Colombia tiene la facultad para intervenir en los procesos adelantados por las autoridades administrativas cuando sea necesario para salvaguardar el orden jurídico, el patrimonio público o los derechos y garantías fundamentales; también cita la sentencia del Consejo de Estado, Sección

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tercera, Sala Plena del 17 de septiembre de 2014⁴⁸, en la cual se refiere a esta obligación, que también está regulada en el artículo 127 del Decreto 01 de 1984, argumentando que el Ministerio Público tiene la facultad de realizar estas intervenciones con el fin de proteger los supuestos antes señalados a través de la interposición de recursos.

6.1.2. Yerro interpretativo en la Resolución 00349 del 24 de febrero de 2023:

La Resolución 00079 del 18 de enero de 2023 declaró la existencia de una irregularidad sustancial, toda vez que, se debió aplicar la norma especial de forma preferente a una de carácter general, en este orden de ideas, la Procuraduría señala que el artículo 38 de la Ley 1347 de 2011, que dispone la intervención de terceros solo sería procedente si no hubiera un régimen especial en materia de protección de la competencia, sin embargo la Ley 1340 de 2009 en sus artículos 10 y 19 regula cómo se llevará a cabo la intervención de terceros.

El **MINISTERIO PÚBLICO** resalta que la intervención de terceros del artículo 19 de la Ley 1340 de 2009 está dispuesta solo para el procedimiento para investigaciones de prácticas restrictivas, lo cual es un proceso diferente al señalado en el artículo 10 de esta norma, que está reservado a simples terceros facultados para aportar elementos o información que sean de utilidad para el análisis de una operación de integración empresarial, cada procedimiento es aplicable a una situación diferente; la Ley 1340 no ofrece mayores criterios de interpretación, ya que la misma es clara y coherente con las normas de rango constitucional y con la intención que tuvo el legislador al momento de su expedición, así ha sido reconocido por la Superintendencia de Industria y Comercio en la Resolución No. 35191 de 2022, de solicitud de integración empresarial de SERVICIOS AEROPORTUARIOS INTEGRADOS SAI S.A.S. y LA S.A. SOCIEDAD DE APOYO AERONÁUTICO S.A.; la Resolución No.90093 de 13 de diciembre de 2018 *“Por la cual se decide una solicitud de reconocimiento como tercero interesado”*; la Resolución No. 5699 de 11 de marzo de 2019 *“Por la cual se decide una solicitud de revocatoria directa”*; y la Resolución No. 35191 de 7 de junio de 2022 *“Por la cual se rechaza una solicitud de reconocimiento como tercero interesado”*.

⁴⁸ Radicación 08000-23-31-000-2008-00557-01 (44541), Consejero Ponente: Enrique Gil Botero.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

6.1.3. Análisis sobre el “abuso de posición de dominio”, “conductas exclusorias”, “conductas explotativas” y condicionamientos relacionados con la devolución de slots:

El **MINISTERIO PÚBLICO** señala que factores como el alto grado de concentración de rutas, la limitación en el uso y la explotación de slots en el Aeropuerto Internacional El Dorado, así como la posibilidad de que se cree un riesgo de materialización de conductas explotativas y exclusorias por parte del ente integrado, aunque son inferencias, no se debieron considerar en la Resolución 00349 de 2023, por la cual se reconocieron terceros interesados dentro del trámite de integración, toda vez que esta no era el momento procesal para realizar dicho análisis, el cual se encuentra reglado por la Ley 1340 de 2009, que es la norma de aplicación preferente.

Añade que, el análisis de posición de dominio depende de la materialización de riesgos y conductas, que, en este caso concreto, debe obedecer a una evaluación de cada aspecto técnico, jurídico y presupuestal por parte de la Aeronáutica Civil dentro del ámbito de sus competencias, pero no en el marco de una actuación administrativa de reconocimiento de terceros.

6.2. AEROREPÚBLICA S.A. (WINGO)

WINGO presentó recurso de reposición y en subsidio de apelación el 4 de abril de 2023 solicitando que se revoque la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 y se objete la operación proyectada o, de manera subsidiaria, se modifiquen los condicionamientos impuestos, lo anterior con fundamento en los siguientes argumentos:

6.2.1. Aplicación de la Excepción de Empresa en Crisis (ECC):

(i) **No es aplicable en el sector aeronáutico por la existencia de regulación especial incompatible:** El derecho aeronáutico prevé consecuencias jurídicas para la suspensión unilateral e inadvertida de operaciones por parte de una aerolínea, a través de la intervención de autoridades administrativas y no fórmulas de salvamento por medio de integraciones empresariales que incluso, a nivel de doctrina administrativa, no puede primar sobre lo que establece un régimen normativo expreso y especial.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

La sección No. 3.6.3.2.2.1.⁴⁹ de los RAC, señala como causal de suspensión del permiso de operación la cesación total de las operaciones por más de diez (10) días calendario, así como el reconocimiento de que la situación financiera de la empresa no es razonable para atender la operación; por otra parte, el numeral 6.16⁵⁰ del Apéndice A del RAC 3, señala que, si una aerolínea pierde su permiso de operación, todos sus slots se revertirán inmediatamente al fondo de reserva de slots.

En este orden de ideas, **WINGO** señala que, la fórmula de salvamento de activos por medio de una integración, más en una en cuyo análisis se exceptúan posibles efectos anticompetitivos, no resulta aplicable al sector aeronáutico, ya que en su régimen especial consagra las consecuencias jurídicas y las fórmulas de tratamiento de los activos producidos en casos de crisis.

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

(...)

(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.

(...)

(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.

(...)”

⁵⁰ “**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.”

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

(ii) **La ECC no es procedente cuando existan causas endógenas relacionadas con el proceso mismo de integración:** WINGO afirma que la Resolución 00518 de 2023 reconoció expresamente que la adquisición de los derechos económicos de **VIVA AIR** por parte de **AVIANCA** afectó su margen de maniobra y fue una causa endógena de la crisis, lo cual significa un cambio no motivado de postura frente a lo previamente decidido en la Resolución No. 02473 del 4 de noviembre de 2022.

WINGO señala que, la interpretación adoptada en la Resolución No 00518 del 2023 contraría el principio de la buena fe establecido en el artículo 83 de la Constitución Política, por otra forma, la doctrina internacional ha sido unánime en declarar improbadamente la excepción de empresa en crisis en caso de omisiones, negligencia o conductas imputables al solicitante; por lo tanto, resulta improcedente que se declare la excepción de empresa en crisis cuando se encuentra como causa la interferencia del proceso de integración creando una situación que no tiene cabida en el derecho aeronáutico colombiano *“como es sustentar una excepción al derecho colectivo de la libre competencia justificando la aprobación de un acuerdo entre competidores, cuando carece de capacidad financiera uno de ellos, lo cual configura una causal de incumplimiento de los requisitos para mantener vigente el permiso de operación y, menos aún, cuando estuvo probado que no se agotaron otras alternativas menos anticompetitivas para conjurar la crisis, dando la impresión que sólo se buscaba la declaración forzada de una excepción por empresa en crisis.”*⁵¹

6.2.2. Reparos sobre los condicionamientos

(i) **Los condicionamientos no son suficientes para corregir los niveles de concentración de slots en El Dorado:** WINGO hace referencia al *“Estudio Económico: Impactos de los Condicionamientos frente a la Integración entre Avianca y Viva Air”* aportado dentro de su recurso, para afirmar que los condicionamientos relacionados en la Resolución 00518 de 2023 no corrigen de forma estructural los problemas de concentración de infraestructura del Aeropuerto Internacional El Dorado en las horas de alta demanda debido a que antes de la integración, había concentración de slots en beneficio de una de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, razón por la cual es necesario evaluar la eficiencia y efectos en la competencia de dicha asignación.

⁵¹ Página 5 recurso de Reposición en subsidio de Apelación presentado por AEROREPUBLICA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En este orden de ideas, **WINGO** afirma que los condicionamientos establecidos en la Resolución 00518 de 2023 son una *“fórmula remedial incompleta para corregir los problemas estructurales en este mercado, por lo que, al momento de resolverse el recurso, deben considerarse como un piso (mínimo) para enfrentar los impactos de la Operación Proyectada”*

(ii) Imposición de condicionamiento de cesión prioritaria de slots en el Aeropuerto Internacional El Dorado: Partiendo de la tesis que los condicionamientos buscan mitigar los impactos o restituir la competencia efectiva en el sector aéreo y que **VIVA AIR** fungía como un agente de mercado rompedor de precios y tercero en participaciones del mercado, **WINGO** señala que los slots a ser devueltos en esta terminal aérea sean, en primer lugar, destinados a aquellos agentes de mercado que podrían expandir su oferta y ejercer presión competitiva; por lo tanto, los slots devueltos se deberían ofrecer primero a los diferentes operadores activos con participaciones de mercado inferiores al 20%.

(iii) Ausencia de pronunciamiento sobre otros aeropuertos: **WINGO** advierte que la Resolución 00518 de 2023 no se pronunció sobre los niveles de concentración y las posibilidades de remediación en otros aeropuertos de alta congestión, como es el caso de las terminales que sirven a Medellín y Cartagena, razón por la cual es necesario implementarse fórmulas de desconcentración por medio de condicionamientos referentes al uso de la infraestructura de estos aeropuertos.

(iv) Diversificación en la devolución de las frecuencias para rutas BOG-EZE: respecto a este condicionamiento, **WINGO** afirma que este se debería considerar de una manera más amplia: en primer lugar se debe agregar la obligación para que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no puedan oponerse a ninguna iniciativa que adelanten las autoridades para ampliar o flexibilizar el instrumento bilateral vigente entre Colombia y Argentina dentro de los próximos cinco (5) años y, en segundo lugar, prever un esquema de redistribución de estos derechos de tráfico dentro del cuadro de rutas vigente, de tal manera que se puedan ampliar y flexibilizar las condiciones de su reasignación.

6.2.3. Pronunciamiento sobre las implicaciones de la crisis de VIVA AIR en el análisis de competencia

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

(i) El análisis de la Aeronáutica Civil consideró la situación crítica de VIVA AIR: WINGO afirma que durante el proceso adelantado por la Aerocivil sí estimó la situación crítica de **VIVA AIR** en su análisis, “dicha circunstancia fue efectivamente abordada a lo largo de todo el proceso, desde la solicitud inicial de las intervinientes, y, particularmente, en la Resolución No. 00518 de 2023, que decidió la autorización condicionada precisamente en consideración de esta circunstancia”.

(ii) Los efectos anticompetitivos de la Operación Proyectada se mantienen independientemente de la crisis de VIVA AIR: WINGO afirma que los impactos sobre la libre competencia se mantienen a pesar de la crisis de **VIVA AIR** en virtud del “nexo existente entre un mercado aeronáutico competitivo y la concentración de slots”, es decir que, en la medida que la concentración de slots es independiente de la situación económica de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, los condicionamientos relativos a la devolución de estos se deberán mantener, toda vez que, no hay variación en este aspecto que pueda afectar la razón de la decisión.

(iii) La EEC no es incompatible con la aprobación condicionada: con fundamento en varios precedentes de aprobaciones de integraciones porque se demostró la existencia de la excepción de empresa en crisis, **WINGO** señala que, aún en estos casos es factible la imposición de condicionamientos como mecanismo para mitigar los impactos sobre la libre competencia que tendría la operación proyectada en el mercado.

6.3. JETSMART AIRLINES SPA SUCURSAL COLOMBIA

El 4 de abril de 2023, **JETSMART** en su calidad de tercero interesado, presentó recurso de reposición y subsidio de apelación en contra de la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023, en el cual solicita que se revoque la Resolución 00518 de 2023 y se objete la transacción entre las **EMPRESAS INTERVINIENTES**; o, si no se objeta la transacción, que se ajusten los condicionamientos, lo anterior con base en lo siguiente:

6.3.1. Reparos frente a la Resolución No. 00518 de 2023:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

JETSMART señala que, si bien celebra que la operación no se haya aprobado de manera incondicional y que no se hayan accedido de manera irrestricta a los condicionamientos propuestos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, tiene los siguientes reparos sobre la Resolución 00518 de 2023:

(i) No son claros los fundamentos con los que la Resolución 00518 de 2023 aprobó de manera condicionada la transacción: La solicitud de autorización radicada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se fundamenta exclusivamente en la aplicación de la EEC, razón por la cual, **JETSMART** afirma que la única manera en que se pudo aprobar la operación proyectada, incluso sometida a condicionamientos es si la Dirección de Transporte Aéreo hubiese decidido aplicar esta excepción de manera expresa.

Sin embargo, la EEC no fue aplicada expresamente por la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales, razón por la cual no se debió haber autorizado la transacción, aun cuando la aprobación se hizo sometida a condicionamientos, la Resolución 00518 de 2023 no acreditó la totalidad de los elementos que deben concurrir para que se pueda aplicar esta excepción.

Por otra parte, si bien la Resolución 00518 de 2023 indicó que la crisis de **VIVA AIR** es una circunstancia atribuible a las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, **JETSMART** advierte que esta no es razón suficiente para acreditar el primer requisito la excepción de empresa en crisis porque en primer lugar, contraria el principio general de Derecho de conformidad con el cual nadie puede alegar a su favor, mucho menos beneficiarse de su propia culpa; segundo, porque, tal y como lo ha señalado la doctrina extranjera, está prohibido alegar esta excepción cuando la operación de integración objeto de análisis sea la causa de la crisis financiera.

JETSMART afirma que este argumento genera *“un precedente muy peligroso para la estabilidad del mercado de transporte aéreo en Colombia y con ello, para el mantenimiento del derecho colectivo a la libre competencia en los términos del artículo 333 de la Constitución Política”*

Además, **JETSMART** señala que se debe considerar que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no demostraron que no existiera otra alternativa o proyecto real o

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

alcanzable menos anticompetitivo, lo cual se acentúa con el hecho de que empresas como **JETSMART** o **LATAM** manifestaron su intención de adquirir a **VIVA AIR**; **JETSMART** afirma que la Aerocivil inobservó las alternativas referidas a la concentración objeto del trámite, motivo por el cual no se cumpliría el segundo requisito para que proceda la EEC. En este orden de ideas, la Aerocivil debe retrotraer su decisión, toda vez que no se presentaron las circunstancias para aprobar la solicitud de operación de integración.

Finalmente, respecto del tercer requisito de la EEC, el cual se refiere a que el daño a la competencia generado por la operación es comparable con aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis, **JETSMART** afirma que, con la aprobación de la integración surgiría un daño latente desde una perspectiva de libre competencia, ya que se materializaría la afectación al dinamismo del mercado y con ello, *“las presiones que genera a la dominancia de los operadores tradicionales: mayores alternativas de conectividad, precios más bajos y mayor oferta de operadores, lo que se traduce en la garantía de un mercado competitivo.”* Es decir, *“que el daño que se pretende evitar con el rescate de Viva por parte de Avianca por sus inconvenientes financieros es mucho menor al que sin duda se producirá con la materialización de la integración proyectada”*, debido a que esta implicaría una *“profunda afectación a las garantías para concurrir en el mercado a los demás actores, que son los que en la práctica no solo tienen la capacidad de generar presiones efectivas a los dominantes tanto en tarifas como en diferentes servicios, sino que garantizan que se mantengan los beneficios a los consumidores y que el servicio aéreo sea cada vez más accesible para un mayor número de pasajeros.”*

(ii) En la medida que no se probó la concurrencia de todos los requisitos para aprobar la EEC, la Dirección de Transporte Aéreo incurrió en falsa motivación: **JETSMART** afirma que la Dirección de Transporte Aéreo incurrió en falsa motivación al expedir la Resolución 00518 de 2023 sin sujeción a los fundamentos de derecho en los cuales debía fundarse, toda vez que, autorizó la transacción sin aplicar la Excepción de Empresa en Crisis; la empresa recurrente advierte que la falsa motivación es un vicio de nulidad de los actos administrativos, ya que supone una violación al principio de legalidad.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En este orden de ideas, manifiesta **JETSMART** que es procedente que se revoque lo decidido en la Resolución 00518 de 2023, pues esta no cumple con los requisitos correspondientes para que esté en observancia del principio de legalidad.

6.3.2. Los condicionamientos impuestos por la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales son, cuando menos, insuficientes:

JETSMART afirma que los condicionamientos impuestos en la Resolución 00518 de 2023 realmente no contrarrestan los efectos anticompetitivos que conlleva la integración:

(i) Condicionamiento 1:

La Dirección de Transporte Aéreo estaba impedida para ordenar la devolución de slots, toda vez que, estos, de pleno Derecho, volvieron al fondo de reserva de slots debido a la suspensión de operaciones de **VIVA AIR**.

Por otra parte, la devolución de slots no cumple con el criterio de suficiencia de que trata el párrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009, el cual establece que en los casos que se autorice una integración sujeta a condicionamientos, estos *“deberán cumplir con los siguientes requisitos: identificar y aislar o eliminar el efecto anticompetitivo que produciría la integración, e implementar los remedios de carácter estructural con respecto a dicha integración.”* Esto implica que, la Dirección de Transporte Aéreo no se sometió a este estándar al exigir la devolución de slots, ya que no cuantificó el daño que la concentración de estos por parte del ente integrado generaría, violando el principio de ilegalidad.

El primer condicionamiento resulta insuficiente toda vez que:

- (a) Su temporalidad no es adecuada, ya que debieron hacerse de manera indefinida para asegurar la implementación de un remedio de carácter estructural.
- (b) La devolución de slots no se realizó por pares, de tal manera que no consideró la realidad de las operaciones domésticas de transporte aéreo de pasajeros, pues ordenó desinversiones que no permiten operaciones de ida y vuelta a Bogotá.
- (c) Hay asimetría en las desinversiones de los slots entre temporadas IATA, dificultando la operación de los terceros entre temporadas: la Aerocivil no tuvo en cuenta los

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

incentivos de los otros operadores para efectivamente concurrir en el mercado ya que se presentaría un desbalance en las operaciones aéreas de terceros como **JETSMART** entre las dos temporadas.

- (d) La ausencia de incentivos para que los terceros soliciten y operen los slots devueltos: la manera en la cual fue planteado el condicionamiento no motivan a terceros a solicitar slots que no tienen simetría alguna en los horarios ni las temporadas, el efecto práctico será que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** podrán solicitar y utilizar las referidas franjas horarias; se deben reevaluar las condiciones con el fin de garantizar el uso de los slots y no se limite del todo la operación de otros competidores.
- (e) La ausencia de un sistema de asignación eficiente dificulta la ejecución adecuada del condicionamiento: la Dirección de Transporte Aéreo no indicó en la Resolución 518 de 2023 el mecanismo para asignar los slots devueltos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, lo adecuado es que la Aerocivil determine, en un eventual mecanismo de asignación de los slots objeto de desinversión que *“los agentes del mercado que tendrán prioridad en la solicitud y asignación de tales slots, serán los agentes de mercado (bien sea incumbentes o entrantes) que tengan un modelo de negocio Ultra Low Cost (ULCC).”*

6.4. ULTRA AIR S.A.S.

El 4 de abril de 2023, **ULTRA AIR**, en su calidad de tercero reconocido presentó recurso de reposición y en subsidio de apelación contra la decisión contenida en la Resolución 00518 de 2023, el cual tiene las siguientes solicitudes: (i) **Principal:** se revoque el artículo primero de la Resolución 00518 de 2023 y en su lugar se objete la operación de integración pretendida por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. (ii) **Subsidiaria:** se revoque la decisión contenida en la Resolución 00518 de 2023 y se decrete la prejudicialidad del trámite respecto de los resultados del proceso adelantado por la Superintendencia de Industria y Comercio, (iii) **Primera petición por defecto:** imponer condicionamientos respecto de todas y cada una de las restricciones a la competencia que se generarían, (iv) **Segunda petición por defecto:** complementar los condicionamientos decretados, de tal manera que cumplan con los mínimos estándares que exige la Ley. Estas peticiones se hacen con base en los siguientes argumentos:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Petición principal: se revoque el artículo primero de la Resolución 00518 de 2023 y se objete la operación de integración:

(i) Los vicios de la operación:

(a) De acuerdo con lo señalado por el Decreto 1302 de 1964, reglamentario de la Ley 155 de 1959, la autorización a una operación de integración puede suspenderse temporalmente o ser revocada cuando se comprueba que el nuevo ente integrado ha incurrido en violación de la Ley 155 de 1959.

(b) AVIANCA y VIVA AIR ya se encuentran integradas, la Superintendencia de Industria y Comercio encontró abundantes elementos de juicio para considerar que hubo operación de integración económica, que no fue informada; **ULTRA** afirma que la Aerocivil ya había constatado que antes de la operación sometida a control, hubo una transferencia de los derechos económicos de **VIVA AIR**, esto da lugar a una nulidad por objeto ilícito de acuerdo con el artículo 46 del decreto 2153 de 1992 y la Ley 155 de 1959.

(ii) No se demostró la EEC: ULTRA AIR afirma que, la operación informada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** fue autorizada a partir de que *“la Aerocivil consideró que se demostró la excepción de empresa en crisis, cuando de los que se desprende de los hechos y las pruebas es que ciertamente las integradas no demostraron la excepción”*, cuando se presentaron indicios de que la crisis de **VIVA AIR** se originó a partir de la transacción. Por otra parte, no se demostró que había otra alternativa posible a la integración para salvar a **VIVA AIR** y el daño a la competencia por la salida de los activos del mercado.

Por otra parte, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solo propusieron condicionamientos para algunas de las restricciones al mercado, al igual que la Aerocivil, lo cual significa que, persistirían nueve (9) impactos negativos a la competencia:

(a) Concentración en rutas internacionales: los mercados internacionales de Perú, México, Brasil y República Dominicana se concentran por más del 50% en el ente integrado, restringiendo la competencia al impedir la entrada de nuevos

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

competidores, afectar la capacidad de los exigentes para competir, afianzar la posición de dominio de **AVIANCA** y permitir que se realicen prácticas que afectarían a los usuarios a quienes se les eliminan opciones.

- (b) Conductas exclusorias: la integración daría lugar a una situación de preminencia del ente integrado, el cual le daría la facultad de controlar el tráfico desde y hacia los aeropuertos de más alto tráfico en el país, toda vez que, **AVIANCA** es líder en las operaciones desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado y **VIVA AIR** desde y hacia el Aeropuerto Internacional José María Córdova.
- (c) Congestión en San Andrés, Medellín, Cartagena y Santa Marta: **ULTRA AIR** afirma que, con el ritmo de crecimiento del transporte aéreo en los aeropuertos de San Andrés, Medellín, Cartagena y Santa Marta, estos sufrirán la misma congestión que se presenta hoy en el Aeropuerto Internacional El Dorado, dejar a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** con la participación que ya ostentan, las facultaría a ejercer una posición de dominio en esas terminales eventualmente.
- (d) Competencia potencial: **VIVA AIR** ejercía una presión competitiva significativa en un mercado donde no hay suficientes competidores potenciales con capacidad de ejercer presión competitiva suficiente después de la integración; **AVIANCA** como competidor activo, se estaría concentrando con un competidor potencial (**VIVA AIR**) la operación proyectada causaría o reforzaría una posición dominante en el mercado.
- (e) Posicionamiento de marca: **AVIANCA** ha consolidado su marca dentro del mercado de provisión de servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros en Latinoamérica como líder, por ende, cuenta con un alto grado de reconocimiento entre los usuarios colombianos, si se lleva a cabo la integración, la marca **VIVA AIR** pasaría a ser asociada con **AVIANCA**, lo cual generaría una dificultad mayor para entrantes del mercado; **ULTRA AIR** advierte que no hay condicionamiento que ataque este impacto negativo puntualmente.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

(f) Planes de viajero frecuente (PVF): la integración dará lugar a que los usuarios de **VIVA AIR** quedarán afiliados al problema de fidelización de **AVIANCA** y sus beneficios.

(iii) **La integración restringe la competencia:** **ULTRA AIR** manifiesta que, la operación de integración genera una restricción a la competencia es un hecho probado e incluso reconocido en las resoluciones 00079 del 18 de enero de 2023 y 00518 del 21 de marzo de 2023; al respecto señala que, los efectos reales de la operación proyectada serían los siguientes:

(a) **Total:** mercado concentrado con 17 rutas monopolizadas, 5 rutas con más del 90%, 4 rutas con más del 80%, 7 con más del 70%, 13 con más del 60% y 7 con más del 50%, es decir, 59 rutas del ente integrado concentrarían el 93.7% de pasajeros que se movilizan en Colombia.

(b) **Ruta por ruta:** **AVIANCA** tendría en todas las rutas nacionales una participación del mercado altamente concentrada, mientras que, en las rutas internacionales, consolidaría su posición como el operador con mayor participación, manteniendo el índice de dominancia en 4682 HHI.

(c) **Concentración de SLOTS en el Aeropuerto Internacional El Dorado:** el esquema de asignación de slots, el cual se hace de acuerdo con el histórico de franjas empleadas por cada aerolínea, del cual **ULTRA** manifiesta que, favorece a las empresas que ya tienen participación en el mercado, sobre todo aquellos de gran tamaño, toda vez que, los nuevos entrantes solo pueden aspirar a la adjudicación de los slots sobrantes, además de las facultades que tienen los adjudicatarios con los slots de intercambiarlos con otras aerolíneas; evidencia que el sistema de asignación de franjas horarias está diseñado para restringir la posibilidad al nuevo competidor de comercializar el slot y al usuario de contar con una ruta en esa franja horaria.

Esto da lugar a que el ente integrado cuente con una posición de dominio en el mercado que le permite obtener una cantidad considerable de slots y, por ende, excluir a la competencia del mercado.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- (d) Los competidores no podrían responder ante un aumento de la demanda:** hay otras restricciones que no se consideraron por la Aerocivil en la Resolución 00518 de 2023, tal como el volumen de sillas ociosas del ente integrado, que le permitiría responder ante cualquier aumento en la demanda, sin necesidad de realizar inversiones adicionales.
- (e) Capacidad de sillas disuade a un posible entrante en el mercado:** el ente integrado contaría con una capacidad de 4.615.467 sillas, las cuales puede emplear para cubrir la demanda que pretenda un nuevo competidor, lo cual puede disuadir a nuevos competidores debido a la dificultad de acceso al mercado.
- (f) La operación disminuye el poder de otros competidores:** a partir de la integración de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, estas aumentarían su cuota de mercado y el ente integrado tendría un tamaño suficiente para profundizar la diferencia con otros competidores, dando lugar a que, por ejemplo, ante el alza súbita de precios y tarifas, los competidores no tendrían la capacidad de ofrecer las sillas que se requieran para suplir la demanda, lo cual implica que, los usuarios no tendrían más opción que acudir ante las aerolíneas del ente integrado, toda vez que, no tendrían muchas opciones con otras aerolíneas.
- (g) Eliminación del Maverick: VIVA AIR** era la empresa “Maverick” del mercado, ya que era la aerolínea que contaba con los medios necesarios para desviarse del comportamiento de sus competidores y romper las condiciones del mercado. **ULTRA** manifiesta que la conducta de **AVIANCA** no es nueva en el mercado, toda vez que, cuando detecta a un competidor que complica su posición y la obliga a disminuir precios, la adquiere.
- (h) El ente integrado puede restringir la competencia, limitando ilegalmente los beneficios de los consumidores y afectando a los competidores:** además de la limitación de la infraestructura del Aeropuerto Internacional El Dorado, también hay otras barreras de ingreso al mercado aeronáutico colombiano, como la escasez de personal capacitado, talleres de mantenimiento aeronáutico y simuladores, barreras legales, administrativas y la inversión inicial necesaria para poder operar.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- (i) **Se permitiría al ente integrado eliminar competidores:** ULTRA AIR advierte que, el acaparamiento de franjas horarios permite que el ente integrado fije tarifas subsidiadas, lo cual significa que, en aquellos horarios donde tengan competencia puedan ofrecer menores tarifas que en aquellos horarios donde no la tienen, con el fin de sacar a los otros competidores y evitar el ingreso de nuevos operadores.
- (j) El ente integrado utilizaría las economías de escala resultantes e incrementaría su capacidad de repartir costos fijos en el funcionamiento de sus aerolíneas, desarrollando una economía de alcance alrededor de la centralización de la operación en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Petición subsidiaria: se revoque la decisión contenida en la Resolución 00518 de 2023 y se decrete la prejudicialidad del trámite respecto de los resultados de la investigación abierta por la Superintendencia de Industria y Comercio, por lo siguiente:

(i) Los efectos de que la operación se hubiera perfeccionado sin autorización previa:

Actualmente la Superintendencia de Industria y Comercio está adelantando una investigación administrativa en contra de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, con el fin de determinar si en el mes de abril del 2022 se adelantó una operación de integración no informada, implica la existencia de un acuerdo prohibido por la Ley, el cual, entre otras cosas, significa que se realizó una transacción previa a la sometida a control de la Aerocivil, lo cual, para **ULTRA** es hecho suficiente para declarar la prejudicialidad y además se legalizaría un acuerdo que es considerado como objeto ilícito por la Ley, que es un vicio insubsanable.

ULTRA AIR realizó una denuncia ante la Superintendencia de Industria y Comercio en contra de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** por el presunto incumplimiento de la Ley, al haber omitido su deber informar la operación de integración económica y al respecto señala que, la Aerocivil debe esperar el resultado de dicha investigación, la Autoridad Aeronáutica no puede tomar ninguna decisión mientras la Superintendencia de Industria y Comercio no defina si ya se realizó una integración.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En caso de acceder a la integración e imponer condicionamientos, modificar y adicional el artículo primero del resuelve y el numeral 6.8 de los considerandos de la Resolución 00518 de 2023 de la siguiente manera:

(i) **Primera petición por defecto: imponer condicionamientos respecto de todas y cada una de las restricciones a la competencia que se generarían: ULTRA AIR** solicita que se reconozca que hay restricciones a la competencia en las siguientes áreas, sobre las cuales se debe imponer como mínimo los siguientes condicionamientos:

- (a) **Concentración en rutas internacionales:** ordenar que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** regresen los slots de las rutas internacionales a Brasil, México, Perú y República Dominicana con el mismo criterio definido para la devolución en las rutas nacionales.
- (b) **Conductas exclusorias:** ordenar a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no imponer cláusulas de exclusividad en los eventuales acuerdos interlíneas que se propongan.
- (c) **Congestión en San Andrés, Medellín, Cartagena y Santa Marta:** que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solo puedan tener acceso al número de slots equivalentes en número de slots y horas pico equivalentes a los que manejen el Aeropuerto Internacional El Dorado.
- (d) **Competencia potencial:** que se mantenga un “*banco de slots*”, especialmente para que los nuevos entrantes al mercado puedan explotar un número de franjas que hagan viable la operación y aerolíneas con menor participación, de manera tal que exista la posibilidad de una competencia.
- (e) **Posicionamiento de carga:** que en los portales web del ente integrado haya un espacio para la publicidad de otros competidores, como un banner donde los usuarios puedan comparar las tarifas de los competidores en las mismas franjas horarias y que exista un link en la página de la Aerocivil donde figuren los enlaces de las competidoras en el mercado.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

(f) **Planes de viajero frecuente (PVF):** establecer la posibilidad de que los usuarios de las aerolíneas que no pertenezcan al ente integrado tener las ventajas de los viajeros frecuentes de este, por lo menos durante los tres (3) años siguientes a la integración, cumpliendo con el pago de un valor equivalente no mayor al que tendría que pagar un pasajero de la entidad integrada que no sea viajero frecuente.

(ii) **Segunda petición por defecto: complementar los condicionamientos decretados, de tal manera que cumplan con los estándares mínimos que exige la Ley respecto de los siguientes temas:**

(a) **Devolución de slots:** se debe crear un mecanismo competitivo para otorgar los slots devueltos, ya que, sin este, esta restricción no se podría considerar idónea para solucionar esta restricción, ya que el problema persistiría a futuro. **ULTRA** propone la siguiente adición: *“Al menos tres (3) semanas antes de la conferencia de programación de la IATA para la temporada de tráfico en la que el Nuevo Operador Potencial pretende iniciar un Servicio Aéreo Competitivo nuevo o adicional, el Nuevo Operador Potencial notificará a la Aerocivil su intención de solicitar franjas horarias de acuerdo con los condicionamientos. Un Nuevo Operador Potencial sólo podrá recibir franjas horarias con arreglo a estos condicionamientos si puede demostrar que todos los esfuerzos razonables para obtener franjas horarias para Bogotá D.C. a través del funcionamiento normal de procedimiento de asignación de franjas horarias antes del comienzo de la temporada de tráfico correspondiente de IATA (el “Procedimiento estándar de asignación de franjas horarias”) han fracasado.*

La propuesta de **ULTRA AIR** sobre este condicionamiento está encaminada al diseño de un procedimiento que asegure la asignación de slots a los nuevos operadores y mecanismos para la supervisión del uso de estos, en los cuales intervengan la Aeronáutica Civil, el administrador de franjas horarias y la misma empresa que ingresaría al mercado.

(b) **Contratos laborales:** este condicionamiento se debe extender a proteger todos los contratos laborales vigentes de **VIVA AIR** al momento de presentar la operación.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- (c) **Supervivencia de VIVA AIR:** este no es un condicionamiento estructural ya que no está encaminado a remediar las restricciones a la competencia que genere la integración, especialmente por la corta duración de este, **ULTRA AIR** propone que, para poder generar un impacto en el mercado, este condicionamiento requeriría al menos diez (10) años de vigencia.
- (d) **Mantenimiento de acuerdos interlínea de VIVA AIR:** **ULTRA AIR** manifiesta que, para que este condicionamiento sea suficiente para mitigar los impactos negativos a la competencia, se debe ordenar que, los acuerdos que **VIVA AIR** sostiene con **AVIANCA** o **IV1L** deben ser ofrecidos a otros agentes del mercado, como lo puede ser **ULTRA AIR**.
- (e) **Acuerdo Interlínea o de Código Compartido con SATENA:** teniendo en cuenta que, este condicionamiento consiste en el ofrecimiento de un acuerdo “9N”, **ULTRA AIR** señala que este debe ser promovido en su misma naturaleza a los otros operadores, con el fin de buscar el bien común y no de solo algunos actores del mercado.
- (f) **Rutas entre Colombia y Argentina:** **ULTRA AIR** señala que este condicionamiento no puede considerarse como estructural, ya que se están mitigando las consecuencias de las acciones realizadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, que fueron denunciadas ante la Superintendencia de Industria y Comercio por presuntamente actuar de manera conjunta para tomar la decisión del cese de operaciones de **VIVA AIR** y no de las restricciones indebidas a la competencia que se pueden desencadenar a partir de la integración.
- (g) **Control de YIELD:** **ULTRA AIR** advierte que la duración de este condicionamiento no quedó clara en la Resolución 00518 de 2023 y es necesario que se defina un periodo de tiempo para su implementación.
- (h) **Modelo low cost:** un condicionamiento debe poder verificarse, medirse y controlarse por el auditor, también debe estar debidamente definido; en este caso, este condicionamiento solo se logra sobre el presupuesto que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deben mantener una infraestructura separada en este sentido:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

mantenimiento de las cartas; mantenimiento de las rutas o frecuencias; mantenimiento de la fuerza laboral que tenía **VIVA AIR** antes del 8 de agosto de 2022; unificación de los tiempos; destinar el mismo número de aeronaves que destinaba **VIVA AIR** para el mantenimiento del modelo low cost; establecer cuáles son los servicios que ofrecerían, diferentes a aquellos que se ofrecerían en los aviones de la flota de **AVIANCA**; estimar los servicios que se ofrecerían en forma gratuita entre **AVIANCA** y **VIVA AIR**; informar los aeropuertos alternos y las rutas que salen o llegan a esas terminales; mantener la venta directa de tiquetes, a través de una fuerza de ventas diferenciada con metas medibles que permitan que la participación en el mercado se mantenga por lo menos en los mismos niveles que tenía **VIVA AIR** a diciembre de 2022; informar y mantener al día el listado de los pares de puntos de vuelos cortos donde centrarán su actividad; y permitir que la auditoría verifique cada trimestre el cumplimiento de este condicionamiento.

(i) **Frente a la auditoría de los condicionamientos: ULTRA** argumenta que su condición como tercero interesado no se agota con la radicación de comunicaciones o recursos ante la Autoridad, sino que también se mantiene en la verificación del cumplimiento de los eventuales condicionamientos; los derechos de los terceros interesados van hasta que el procedimiento se agote o se transforme en el seguimiento de los condicionamientos, en este orden de ideas, se deberá modificar este condicionamiento conforme a lo siguiente:

(a) Los terceros interesados podrán formar parte del equipo que elige a los auditores.

(b) Los terceros interesados deberán tener acceso a los resultados de trabajo del auditor.

(c) Los terceros interesados podrán formular quejas ante los auditores por las conductas del ente integrado que sean contrarias a los condicionamientos.

(iii) **Tercera petición por defecto: señalar que todos los condicionamientos sean una condición precedente a que se pueda proceder con la integración:** los condicionamientos deben ser una condición precedente a que se pueda proceder con la

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

integración, por este motivo, **ULTRA AIR** señala que debe otorgarse un plazo de hasta seis (6) meses a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para demostrar el cumplimiento de todos los condicionamientos impuestos, antes de perfeccionar la integración.

6.5. AEROVIAS DE INTEGRACION REGIONAL S.A.

El 4 de abril de 2023, **LATAM**, presentó recurso de apelación contra la Resolución 00518 de 2023, para que este sea resuelto de manera directa por la Secretaría de Autoridad Aeronáutica⁵².

SÉPTIMO: Que el 14 de abril de 2023, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales emitió la Resolución No. 00707, por la cual se corrió traslado de las pruebas aportadas con los recursos de reposición a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y los terceros interesados.

Mediante correo electrónico del 18 de abril de 2023, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se pronunciaron sobre las pruebas aportadas por **WINGO**, solicitando que se desestime su carácter probatorio y, en consecuencia, se le dé carácter de documento de opinión, el cual no se debe considerar. Sobre el contenido del documento las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron lo siguiente: (i) Se utilizaron datos incorrectos para el análisis porque los números utilizados en el documento son calculados post-reducción obligatoria que ya está definida como temporal, y que a partir de la temporada W23 se regresará a la capacidad normal. En este sentido, los cálculos debieron basarse con datos pre-reducción, (ii) Como resultado de la transacción es razonable y económicamente racional y obligatorio para Avianca operar aviones de VIVA, por eso es lógico que se cuente con un mayor número de slots, (iii) Para operar de manera rentable y eficiente aviones de Viva, se requieren slots en todas las franjas del día y no solo en franjas no prime, (iv) Para garantizar una operación eficiente se necesitan que la cantidad de slots de salida sea igual a la cantidad de llegadas, (v) con el fin de cumplir el condicionamiento de rutas de VIVA se requieren al menos 5 aviones que tengan base permanente en el Aeropuerto El Dorado, (vi) la literatura no toda es relevante solo se puede utilizar literatura referenciada a Norte

⁵² Por medio de correo electrónico del 18 de abril de 2023, el apoderado de LATAM presentó un pronunciamiento sobre al recurso radicado por AVIANCA, en el cual manifiesta su inconformidad y reparos frente a este recurso.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

América y Europa por su cercanía al mercado de Sur América, (vii) el estudio puede hacer concluir que no existe posibilidad de tener una posición dominante como consecuencia de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** al afirmar que, “sería posible afirmar que se esperaría que la elasticidad precio de la demanda por ruta por operador fuese aún más alta que las encontradas a nivel agregado por ruta, (viii) para las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, **WINGO** manifestó una serie de inconformidades sobre el sistema de asignación de slots el cual no resulta acorde resolverlas en el presente trámite, este procedimiento no implica un análisis de las normas de asignación de slots. Sobre este punto las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que a pesar de ello, existen varias afirmaciones de **WINGO** que no son correctas, por ejemplo, en la normativa colombiana del RAC existen normas de prelación que tienen los nuevos entrantes al momento de la adjudicación de slots.

En relación con los slots del Aeropuerto Internacional El Dorado, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que con el fin de determinar los slots a devolver el cálculo no puede involucrar la totalidad de los slots del ente integrado. En lo referente al Aeropuerto de Rionegro, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que, (i) este aeropuerto no está catalogado como categoría 3, es decir, no es considerado un aeropuerto congestionado, (ii) la asignación en este aeropuerto se realiza anualmente desde ceros para todas las aerolíneas y dicha asignación no genera precedencia histórica de ningún tipo, (iii) como resultado de la crisis, VIVA solo tendría 10 aviones en total, por este motivo su tamaño se reduciría de manera significativa, (iv) en marzo de 2023 el aeropuerto de MDE tuvo una caída en tráfico doméstico del 13% y del 9% en el tráfico internacional respecto del 2022, (v) con la capacidad reducida de VIVA solo podría operar el 38% de su capacidad original en MDE.

OCTAVO: Que una vez analizados los distintos escritos presentados bajo recurso de reposición, esta Dirección procederá al estudio de estos agrupados por ejes temáticos. En un primer apartado, se estudiarán las solicitudes generales relacionadas con el procedimiento adelantado por la Dirección y el alcance de las facultades para el estudio de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. En un segundo apartado, se estudiarán las solicitudes relacionadas con la admisibilidad y configuración de la excepción de empresa en crisis en el acto administrativo recurrido. En un tercer apartado, se estudiarán las solicitudes relacionadas con los efectos anticompetitivos que para los recurrentes llevarían a la no aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** o que según los recurrentes no fueron

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

tenidos en cuenta en el acto administrativo. En un cuarto apartado, se analizarán las solicitudes de aclaración y/o modificación de los condicionamientos. En un quinto apartado, se incluirán las modificaciones que se realizan a los condicionamientos.

Conforme a lo indicado, en este primer apartado se estudiarán las solicitudes que la Dirección considera son de carácter general relacionadas con aspectos procedimentales relacionadas con la participación de los terceros interesados, el alcance de las facultades de la **AERONÁUTICA CIVIL** para conocer de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** en relación con el trámite ante la Superintendencia de Industria y Comercio, particularmente, solicitudes presentadas sobre la naturaleza de objeto ilícito de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** y la necesidad de reconocer una situación de prejudicialidad derivada de la existencia del trámite adelantada por esa autoridad administrativa.

8.1. Admisión de terceros en el procedimiento administrativo:

El **MINISTERIO PÚBLICO** solicita que se “revoque la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023 expedida con fundamento en la Resolución 00349 del 24 de febrero de 2023”, y que, en consecuencia, se adecúe y gestione la actuación administrativa, bajo las reglas de la Ley 1340 de 2009, en especial el numeral 2 del artículo 10, el cual para el **MINISTERIO PÚBLICO** limita la participación de terceros. Por esto, el **MINISTERIO PÚBLICO** indicó que la Dirección incurrió en una irregularidad sustancial derivado de un yerro interpretativo toda vez que debió aplicar la norma especial sobre la norma de carácter general.

Para sustentar esto, el **MINISTERIO PÚBLICO** afirma que la intervención de terceros del artículo 19 de la Ley 1340 de 2009 está consagrada solo para el procedimiento de prácticas restrictivas de la competencia, el cual es un procedimiento distinto al indicado en el artículo 10 para integraciones empresariales el cual establece que los terceros están facultados para aportar elementos o información que sean de utilidad. Manifiesta el **MINISTERIO PÚBLICO** que la Ley 1340 de 2009 es clara y coherente y resulta acorde a las normas de rango constitucional, posición que ha mantenido la Superintendencia de Industria y Comercio en la Resolución No. 35191 de 2022.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Para esta Dirección, en el presente trámite, contrario a lo afirmado por el **MINISTERIO PÚBLICO** la entidad ha dado estricto cumplimiento a lo establecido en la Ley 1340 de 2009, particularmente lo referente al reconocimiento de los **TERCEROS INTERESADOS** en el desarrollo del trámite administrativo. Precisamente, es esta norma la que llevó a esta autoridad a reconocer que la intervención de terceros interesados es admisible en el trámite de integraciones empresariales a pesar de que no exista una norma expresa al respecto en la ley 1340 de 2009, como si ocurre en el caso de procedimientos de prácticas restrictivas de la libre competencia. Fue precisamente esa consideración la que llevó a la aplicación del CPACA en virtud de las reglas de remisión que consagra el artículo 2 del CPACA, como se pasa a explicar.

En primera medida, no existe razón para que la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023 sea objeto de revocatoria. La Resolución citada se pronunció de fondo sobre la solicitud de **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** presentada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, en esta se decidió aprobar la operación de integración empresarial bajo el cumplimiento de unos determinados condicionamientos por parte de los interesados. En este sentido, a través de este acto administrativo y tras haber realizado la Dirección un análisis exhaustivo de la solicitud, haber recibido información en el término previsto en el numeral 2 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, decidió aprobar de manera condicionada la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

En segunda medida, la participación de los **TERCEROS INTERESADOS** no puede ser interpretada como una demora para el desarrollo del proceso. Se trata del espacio conferido por la ley en las actuaciones administrativas para que quien tiene un interés particular aporte sus consideraciones. Dar la oportunidad de intervenir en la actuación a quienes en un mercado altamente concentrado acreditan tener interés, y escucharlos de manera imparcial y objetiva, difícilmente puede ser interpretado como una afrenta al debido proceso o al principio de legalidad. Se trata apenas de la materialización de los principios que deben regir las actuaciones de todas las autoridades bajo la regla del artículo 209 de la Constitución Política.

Adicionalmente, como se puede observar en el curso del procedimiento esta Dirección ha sido eficiente en el estudio de la solicitud presentada y de cada uno de los escritos presentados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, por los **TERCEROS INTERESADOS**

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

e incluso por terceros ajenos al proceso expidiendo las decisiones del caso en menor tiempo de lo dispuesto en la Ley 1340 de 2009 y en el CPACA, haciendo un análisis riguroso de cada uno de los elementos presentados para su estudio. Para el caso particular, de este recurso la ley prevé un término de dos (2) meses para resolver y esta se está decidiendo en un término de quince (15) días hábiles análisis que incluye las solicitudes de los terceros y del mismo **MINISTERIO PÚBLICO**.

En tercera medida, la Superintendencia de Industria y Comercio en varias de sus decisiones (la mayoría de hecho), ha reconocido la participación de terceros intervinientes en el trámite de integraciones empresariales, situación que refleja que no existe una posición unificada sobre la interpretación de la Ley 1340 de 2009 relacionada con la posibilidad de admisibilidad de terceros en este tipo de trámites. Por este motivo, respetuosamente consideramos que no es cierto que la interpretación propuesta por el **MINISTERIO PÚBLICO** sea la única clara y coherente de la Ley 1340 de 2009 a la luz de la Constitución Política⁵³. De hecho, para esta Dirección ante una eventual ambigüedad (que no vemos), se debe privilegiar la interpretación de las normas que mejor favorezca la participación y no la que la restrinja.

Como se expuso, el reconocimiento de terceros interesados en el trámite de integraciones empresariales no ha sido ajeno a la Superintendencia de Industria y Comercio, de hecho, existen por lo menos siete trámites administrativos en los que esta autoridad validó y reconoció la participación de terceros interesados en este tipo de procedimientos siendo

⁵³ Sobre este punto la Dirección mediante Resolución 00481 de 15 de marzo de 2023 indicó que como lo ha expresado la Corte Constitucional el precedente de la Superintendencia de Industria y Comercio en materia de trámites de libre competencia económica resulta aplicable solo a esa entidad. “El artículo 24 de la Ley 1340 de 2009, fue objeto de control constitucional, mediante la sentencia C-537 de 2010. En esta se declaró su exequibilidad condicionada, en el entendido de que solamente aplica respecto de las actuaciones administrativas adelantadas por la Superintendencia de industria y Comercio, Descartando en su momento, por ejemplo, su aplicación a asuntos de carácter jurisdiccional adelantados ante esa entidad. En la mencionada providencia, la Corte estableció:

2.2.1.10 En suma, la Corte constata, que teniendo en cuenta el trámite legislativo la inclusión del artículo 24 sobre doctrina probable y legítima confianza en la Ley 1340 de 2009, se dio para fortalecer la seguridad jurídica del sistema de protección a la libre competencia en lo que se refiere únicamente a la competencia administrativa de la SIC (Énfasis propio)

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

estos competidores de los agentes de mercado sujetos al proceso de integración⁵⁴, situación que expuso esta Dirección de la siguiente manera:

“La Superintendencia reconoció la calidad de terceros interesados a DIRETCV, HENKEL COLOMBIA S.A., TERPEL, BAMOCOL, FENDIPETROLEO, DISTRACOM, CENTRAL CERVECERA DE COLOMBIA, en procesos de integraciones empresariales en su calidad de competidores de las empresas intervinientes. De otra parte, reconoció la calidad de tercero interesado a FEDEARROZ, como organización que agrupaba intereses de posibles afectados de la decisión. Ver resoluciones, 72964 de 2018, 57721 de 2017, 48596 de 2017, 1675 de 2018, 59263 de 2018, 12813 de 2017, 6338 de 2016”⁵⁵.

Sobre este punto, cabe destacar que fue la misma Superintendencia quien indicó en varias oportunidades que el numeral 2 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009 no regulaba la participación de terceros interesados que pudieran ver afectados sus intereses particulares por el trámite de integraciones empresariales, sino que esta estaba destinada a regular la situación de cualquier persona que pudiera aportar información de utilidad a la entidad⁵⁶:

‘Se desprende la anterior disposición (refiriéndose al artículo 10 de la Ley 1340 de 2009) que el legislador previó la posibilidad que cualquier persona, aparte de la(s) solicitante(s) de la pre-evaluación, pudiese presentar comentarios, manifestaciones o elementos para el estudio de la operación, que a la postre podían ser de utilidad para el análisis al interior del procedimiento administrativo (numeral 2 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009). A su vez, en el numeral 4 de la misma normativa, se lee que “los interesados” (entiéndase las intervinientes) podrán controvertir la información aportada por “terceros”.

⁵⁴ En las siguientes resoluciones que decidieron solicitudes de integración se encuentra la referencia expresa al reconocimiento de terceros interesados en el procedimiento administrativo. Resolución No. 92709 de 2018, Resolución 78344 de 2017, Resolución 69401 de 2017, Resolución 15298 de 2018, Resolución 84970 de 2018.

⁵⁵ Aeronáutica Civil, Resolución 00481 de 15 de marzo de 2023.

⁵⁶ Resolución SIC 59263 de 2018.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En esta línea, este Despacho ha interpretado que las referencias normativas antes anotadas, se refieren que cualquier persona, sin que pretenda asumirse la calidad o la posición de “tercero interesado” puede aportar información. A su vez, dentro del plazo legal, previsto en el numeral 4 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, las intervinientes tendrán el derecho de manifestarse sobre la misma. Por lo tanto, estas disposiciones no refieren a la calidad de “tercero interesado”, sino a la de cualquier persona, o si se quiere a cualquier tercero, en la medida en que no se trata de un sujeto interviniente en la solicitud del procedimiento rogado de pre-evaluación’.

Como se ha expresado, esta Dirección ha desarrollado una serie de argumentos que dan cuenta que la figura de los **TERCEROS INTERESADOS** no fue excluida para el procedimiento de integraciones empresariales, y que solo por el hecho de que no encuentre una referencia expresa a la figura en el capítulo correspondiente de la Ley 1340 de 2009, no se desprende que esta no pueda tener aplicación bajo las reglas y principios generales de la función administrativa, de la propia Ley 1340 de 2009 que reconoce como finalidad de las actuaciones administrativas la libre participación de las empresas en el mercado, en concordancia con las normas procedimentales de carácter general del mismo CPACA.

En este sentido, considera esta Dirección que en las actuaciones adelantadas no ha mediado ninguna irregularidad de carácter sustancial que se desprenda de una supuesta debida interpretación de la Ley 1340 de 2009.

En adición a lo anterior, la participación de los terceros interesados facilita la obtención de información relevante para el estudio de una operación que resulta compleja sobre todo en un mercado en el que puede existir asimetría en la información entre los agentes y la autoridad, en particular frente a instituciones como la de los condicionamientos, que en un caso como el que nos ocupa resulta crítica. Como se expuso, se debe resaltar que la participación de estos terceros no ha representado un retraso en el procedimiento administrativo, el **MINISTERIO PÚBLICO** puede verificar que esta Dirección ha adelantado las actuaciones administrativas en un tiempo mucho menor que el previsto en la Ley 1340 de 2009 y el CPACA.

8.2. Análisis de conductas de abuso de posición, conductas exclusorias y explotativas:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

El Ministerio Público argumenta que en la Resolución 00349 del 24 de febrero de 2023 la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales realizó un análisis sobre las conductas de abuso de posición de dominio, conductas exclusorias y explotativas, y se pronunció sobre condicionamientos relacionados con la devolución de slots, lo cual constituye en un error procesal toda vez que, este análisis se debe presentar en otro momento procesal: en la evaluación de conductas de prácticas restrictivas de la competencia. La Procuraduría General de la Nación señala que este tipo de análisis depende de la materialización de ciertos riesgos y conductas que deben obedecer a una evaluación detallada de cada aspecto técnico, jurídico y presupuestal por parte de la Aeronáutica Civil.

Al respecto, es importante aclarar que la Resolución 00349 del 24 de febrero de 2023 no realizó un análisis sobre las conductas de prácticas restrictivas de la competencia, sino que estos fueron los argumentos empleados por los terceros interesados al momento de demostrar su interés en la actuación administrativa, los cuales, para este Despacho, fueron razones suficientes y fundadas para reconocer a terceros; se recalca que en este acto administrativo no se realizó un análisis sobre estas consideraciones, tal como se estimó en los siguientes términos:

*“En este sentido, para esta Dirección los motivos que han aducido los **TERCEROS SOLICITANTES** resultan ser razones suficientes y fundadas para obtener su reconocimiento en el presente proceso. Más allá del examen de fondo que en su momento le corresponda realizar a esta Dirección, los hechos enunciados como alto grado de concentración de las rutas, limitación en el uso y explotación de los slots del Aeropuerto Internacional el Dorado, así como la posibilidad que se cree el riesgo de materialización de conductas explotativas y exclusorias resultan ser inferencias razonables de las condiciones de la operación proyectada que resultan ser suficientes para probar la calidad de tercero interviniente en el presente trámite.⁵⁷”* (subrayado y negrilla no hace parte del texto original).

⁵⁷ Página 8 Resolución 00349 del 24 de febrero de 2023.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Sin embargo, se recalca que en el trámite del proceso de integraciones empresariales se evalúa cómo quedaría la estructura del mercado como consecuencia de la materialización de la operación de integración y se identifica si pueden llegar a existir problemas de competencia derivados de su ejecución.

8.3. La operación de integración se encuentra viciada por objeto ilícito, el cual no es subsanable

ULTRA AIR manifiesta que la autorización de una operación de integración económica se puede suspender temporalmente e incluso ser revocada cuando se compruebe que el ente integrado haya vulnerado cualquiera de las prohibiciones contenidas en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959: (i) Acuerdos o convenios que directamente tengan por objeto limitar la producción, abastecimiento, distribución o consumo de materias primas, productos, mercancías o servicios nacionales o extranjeros, (ii) Prácticas, procedimiento o sistemas tendientes a limitar la libre competencia (iii) Procedimientos que propenden mantener o determinar precios inequitativos.

ULTRA AIR señala que para verificar la vulneración de estas obligaciones, es necesario establecer el objeto, la idoneidad o la propensión que tiene la conducta de limitar la libre competencia o de los efectos nocivos que esta pueda producir en el mercado; volviendo al caso concreto, **ULTRA AIR** argumenta que, tal como lo han sostenido de manera sistemática, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** ya se encuentran integradas, lo cual se evidencia por el hecho de que la Superintendencia de Industria y Comercio encontró abundantes elementos de juicio para considerar que ya hubo una operación de integración económica que no fue comunicada a las autoridades, razón por la cual inició una investigación en contra de **AVIANCA** y **VIVA AIR**, además afirma que la Aeronáutica Civil ya conocía esta situación, lo cual da lugar a una nulidad por objeto ilícito de acuerdo con el artículo 46 del decreto 2153 de 1992 y la Ley 155 de 1959.

Al respecto, esta Dirección reafirma lo manifestado en la Resolución 00518 de 2023 y señala que, si bien la **OPERACIÓN DE DERECHOS ECONÓMICOS** fue anunciada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** el 29 de abril de 2022, la Superintendencia ya está adelantando una investigación administrativa por la omisión de aprobación previa a una

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

integración empresarial de esta operación, y en la que existe una primera decisión que no está en firme y de la cual se ha corrido traslado a los terceros interesados; en este orden de ideas, la Superintendencia es la entidad encargada de verificar si la **OPERACIÓN DE DERECHOS ECONÓMICOS** constituyó o no una operación de integración.

Considerando que la investigación adelantada por la Superintendencia de Industria y Comercio se encuentra en curso y que cualquier pronunciamiento de esta Autoridad sobre esta podría constituir una vulneración a las garantías de presunción de inocencia, el debido proceso y el derecho de defensa de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales no realizará juicios de valor frente al cumplimiento del deber asociado al control de integraciones en los términos de la actuación que ahora adelanta la Superintendencia de Industria y Comercio y que para la fecha de la presente resolución aún no está definida con decisión administrativa en firme. Lo anterior sin perjuicio de que agotar el presente trámite sea la condición para que cualquier operación de integración en sentido económico pueda considerarse válida.

Por otra parte, y, de acuerdo con lo señalado en el artículo 6 de la Ley 1340 de 2009 que señala lo siguiente:

*“**Artículo 6º.- Autoridad Nacional de Protección de la Competencia. La Superintendencia de Industria y Comercio conocerá en forma privativa de las investigaciones administrativas, impondrá las multas y adoptará las demás decisiones administrativas por infracción a las disposiciones sobre protección de la competencia, así como en relación con la vigilancia administrativa del cumplimiento de las disposiciones sobre competencia desleal.**” (subrayado y negrilla no hacen parte del texto original)*

Esto quiere decir que hasta que no exista una decisión ejecutoriada por parte de la Superintendencia reprochando una conducta, esta Autoridad no puede concluir la responsabilidad de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** frente a una eventual violación del deber de informar previamente una operación de integración. En este orden de ideas, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales ha adelantado el trámite de preevaluación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** sometida a control presumiendo que los agentes del mercado y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** están actuando de buena fe.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

8.4. Prejudicialidad del trámite por la investigación administrativa adelantada por la Superintendencia de Industria y Comercio:

ULTRA AIR solicita que se suspenda el trámite adelantado por la Aeronáutica Civil hasta que la SIC termine la investigación administrativa que lleva en curso en contra de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, toda vez que, si esta entidad decide reversar la operación por sustracción de materia, la Aerocivil se vería obligada a archivar la actuación, es decir, la Autoridad Aeronáutica no puede tomar decisión alguna sino hasta el momento que la Superintendencia defina si ya se presentó una integración o no.

La prejudicialidad está regulada en el numeral 2 del artículo 161 del Código General del Proceso, en el cual se indica que en aquellos casos que la decisión a tomar dependa necesariamente de lo que se decida en otro proceso que verse sobre cuestiones que no sean posibles tramitar en aquel como excepción. Claramente este no es el supuesto en que nos encontramos. De hecho para la fecha de esta resolución, la propia Superintendencia se ha referido en un acto administrativo inicial al trámite que adelanta la Aerocivil sin que eso interfiera con sus competencias en materia sancionatoria⁵⁸.

NOVENO: A continuación, se estudiarán las distintas solicitudes presentadas por las recurrentes relacionadas con la evaluación de la excepción de empresa en crisis.

La Dirección procederá al estudio de los argumentos presentados frente a la empresa en crisis, agrupándolos de la siguiente manera: (i) argumentos relacionados con la prueba de la excepción de empresa en crisis, (ii) argumentos relacionados con la excepción de empresa en crisis no es aplicable en el sector aeronáutico por la existencia de regulación especial incompatible, (iii) argumentos relacionados con el objeto ilícito por la presunta integración anticipada de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

9.1. Frente a los argumentos de la prueba de la excepción de empresa en crisis en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023

⁵⁸ Resolución Superintendencia de Industria y Comercio No. 20743 de 21 de abril 2023.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Como se precisó en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023, la excepción de empresa en crisis no cuenta con expreso reconocimiento legal en el ordenamiento jurídico colombiano, sin embargo, esta figura ha sido aplicada por la Superintendencia de Industria y Comercio en el marco de operaciones de integración. Con fundamento en ello, esta Dirección señaló que una vez estudiado el tratamiento que se ha dado en Colombia a la excepción de la empresa en crisis, correspondería a la Dirección efectuar unas precisiones respecto de cómo se ha analizado la procedencia de la aplicación de la mencionada excepción en el caso que nos ocupa. En este sentido, afirmó esta Dirección que, de no verificarse los supuestos de la excepción, en caso de que la operación tienda a producir una indebida restricción a la competencia, debe ser objetada o condicionada.⁵⁹

Unido a lo anterior, señaló la Dirección en la decisión recurrida que, con fundamento en los criterios cumulativos de la excepción de empresa en crisis, se evaluaría si para la fecha **VIVA AIR** se encontraba dentro de la excepción de empresa en crisis y con ello, si resultaba viable proceder a un estudio de los remedios que permitirían en caso dado autorizar o autorizar de forma condicionada, bien atendiendo a las propuestas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o la presentación por parte de esta Dirección de otro conjunto de remedios que atentan de mejor forma los potenciales efectos negativos que generaría dicha integración bajo la excepción de empresa en crisis.

Para la Dirección, la valoración de la excepción de empresa en crisis en el mercado de transporte aéreo en Colombia debe tener en cuenta, tanto la importancia de la permanencia de una alternativa de servicios aéreos de transporte en el mercado, como también, que los agentes económicos habilitados para operar garanticen a los consumidores y usuarios el mejor acceso al servicio público esencial de transporte. Este hecho se ve identificado en la primera consideración señalada por esta Dirección, donde advirtió que: *“Es claro que, de no verificarse los supuestos de la excepción, en caso de que la operación tienda a producir*

⁵⁹ Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023 págs. 83 y 84 *“En este sentido, desde la Resolución No. 33268 del 14 de diciembre de 2005, la Superintendencia de Industria y Comercio señaló que la situación de “empresa en crisis” debe estar debidamente demostrada, lo que significa que la carga de la prueba recae en las intervinientes de la operación, quienes son quienes alegan dicha circunstancia excepcional. Es claro que, de no verificarse los supuestos de la excepción, en caso de que la operación tienda a producir una indebida restricción a la competencia, debe ser objetada o condicionada por la Dirección”*. (Subrayas fuera del texto original)

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*una indebida restricción a la competencia, debe ser objetada o condicionada por la Dirección*⁶⁰.

No se puede afirmar que la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023 esté afectada por un vicio de falsa motivación en cuanto al análisis de la empresa en crisis. Como fue advertido en dicha Resolución por esta Dirección, con independencia de la acreditación de los requisitos de la empresa en crisis, esta Autoridad se encuentra facultada para realizar una evaluación de la operación de concentración bajo el criterio legal que establece el Parágrafo 2º del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009, que señala: *“Cuando el Superintendente[para el efecto del presente asunto la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil], se abstenga de objetar una integración pero señale condicionamientos, estos deberán cumplir los siguientes requisitos: Identificar y aislar o eliminar el efecto anticompetitivo que produciría la integración, e implementar los remedios de carácter estructural con respecto a dicha integración”*.

En este sentido, la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023, lejos de ofrecer razones engañosas, simuladas o contrarias a la realidad, sigue los postulados legales que regulan los condicionamientos de las integraciones empresariales en Colombia atendiendo a las finalidades constitucionales de la libre competencia⁶¹, como también a los fines de las normas de libre competencia, como son: la libre participación de las empresas en el

⁶⁰ Resolución No. 00518 de 2023, pág. 83.

⁶¹ Corte Constitucional Sentencia C-815 de 2001, “a libre competencia económica, es un derecho individual y a su vez colectivo cuya finalidad es *“alcanzar un estado de competencia real, libre y no falseada, que permita la obtención del lucro individual para el empresario, a la vez que genera beneficios para el consumidor con bienes y servicios de mejor calidad, con mayores garantías y a un precio real y justo. Por lo tanto, el Estado bajo una concepción social del mercado, no actúa sólo como garante de los derechos económicos individuales, sino como corrector de las desigualdades sociales que se derivan del ejercicio irregular o arbitrario de tales libertades”*. Corte Constitucional, Sentencias: C- 032 de 2017, C-263 de 2013, C- 830 de 2010 y C- 228 de 2010, C- 032 de 2017. La Corte Constitución al señalar el modelo de economía social de mercado reconoce a la empresa y, en general, a la iniciativa privada, como motor de la economía, precisando que el Estado tiene la facultad y deber de intervenir por medio de límites razonables y proporcionales a la libertad de empresa y la libre competencia económica, con el único propósito de cumplir fines constitucionalmente valiosos, destinados a la protección del interés general.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

mercado, el bienestar de los consumidores y la eficiencia económica, según lo establece el artículo 3° de la Ley 1340 de 2009.

9.1.1. Sobre el primer y segundo requisito de la excepción de empresa en crisis.

Los **TERCEROS INTERESADOS** señalan en sus diferentes recursos de reposición que la Dirección, erróneamente, tomó por probados los elementos primero y segundo de la evaluación de la excepción de empresa en crisis, esto es: (I) que la empresa supuestamente en crisis estuviera condenada a desaparecer a causa de sus problemas económicos y (II) la inexistencia de otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo.

En primer lugar, la Dirección, como se precisó en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023, encontró probado el primer requisito sobre que la empresa supuestamente en crisis estuviera condenada a desaparecer a causa de sus problemas económicos. Sobre este aspecto, concluyó su examen manifestando que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** aportaron prueba que acredita la situación financiera que atravesaba **VIVA AIR** y que generaría que la aerolínea, de manera inminente e inevitable, salga del mercado. Soporta esta conclusión en lo manifestado por la Superintendencia de Transporte:

“Adicionalmente, a partir del cotejo y análisis de estados financieros y societario se observó que la sociedad continua con situación iliquidez, cero solvencias y pérdida significativa.

(...) Igualmente, los costos registran un incremento importante, en especial el valor del combustible superando lo proyectado para el año 2022 situación que mantiene a la sociedad con pérdidas, manteniendo a la sociedad en dificultades para superar la situación negativa financiera.

(...) A través de los aspectos legales y administrativos por el ejercicio económico 2021 y a junio de 2022, y de los indicadores financieros se observa una situación de cero liquidez, cero solvencia y cero rentabilidad”⁶².

Las intervinientes argumentan fundamentalmente cuatro (4) criterios para negar el cumplimiento del primer requisito de la excepción de empresa en crisis: (i) que la existencia

⁶² Consecutivo 227. SuperTransporte Respuesta a solicitud según Res. 0300 de 2023 en expediente público.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

de condiciones endógenas que afectaron la capacidad de financiación debe hacer llegar a esta Dirección a la Conclusión de que no se cumple dicho criterio atendiendo a que dicha circunstancia es imputable exclusivamente a la empresa respecto de quien se alega la crisis; (ii) que el estudio de la crisis financiera debe ser evaluado atendiendo exclusivamente al momento en el que se presenta el informe de la integración para su evaluación; (iii) que los resultados financieros negativos registrados en el corto plazo no tienen la entidad suficiente para que la autoridad pueda dar por acreditado el supuesto de empresa en crisis y; (iv) que no se probó que **VIVA AIR** se encontrara en crisis inminente.

(i) Sobre las condiciones endógenas, los **TERCEROS INTERESADOS** señalan que la excepción de la empresa en crisis no permite considerar factores endógenos como circunstancias que contribuyen a la concreción del primer requisito de empresa en crisis, pues ello contraría el principio general de derecho que señala que nadie puede alegar a su favor, mucho menos beneficiarse, de su propia culpa.

El supuesto del que parten las recurrentes implica que una crisis económica no puede concurrir con presuntas o posibles decisiones gerenciales o administrativas que afecten o dificulten alternativas de recuperación, que unidas a factores exógenos (que pueden afectar a toda la industria), lleven a una empresa a estar condenada a desaparecer a causa de sus problemas económicos. Para esta Dirección, de aceptar dicho argumento, el examen de la empresa en crisis debería incluir una evaluación sobre la responsabilidad de los administradores, examen sobre el que la **AEROCIVIL** no tiene competencia y sobre el que además no cuenta con elementos que le permitan afirmar que la situación de la crisis económica se encuentra intermediada por acciones dolosas o de mala fe. Así, el análisis que adelantó la Dirección, entre otros elementos, consistió en identificar, bajo un examen minucioso de la información disponible en el expediente (contable, peritajes, flota disponible, entre otras), si las condiciones de **VIVA AIR** eran de una naturaleza tal, que terminaría desapareciendo del mercado. Acreditado lo anterior, la Dirección encontró probado el primer criterio de la excepción de empresa en crisis. Sobre este punto, es importante destacar que se había manifestado que **VIVA AIR** tendría capacidad de operar hasta finales de marzo de 2023, como lo comunicó la Superintendencia de Transporte:

La compañía venía desarrollando la hipótesis de negocio en marcha, antes de la suspensión de operaciones y según sus manifestaciones y plan de

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

negocio, contaba con los respaldos financieros y/o presupuestos para mantener la operación, hasta por lo menos, finalizando marzo de 2023⁶³.

(ii) Las recurrentes señalan que la temporalidad del análisis de una operación de integración debe evaluarse exclusivamente con los datos e información al momento de su solicitud de autorización, como también, que la Dirección partió de hechos cumplidos para entender demostrado el requisito de empresa en crisis sin tener en cuenta cómo se llegó a la suspensión de actividades.

Ambos argumentos no pueden ser de recibo dado que el examen de las condiciones económicas de la empresa en crisis, tanto para lo favorable, como para lo desfavorable, debe tener en cuenta las dinámicas de los mercados, entre las que se encuentra la evolución de la empresa sobre la que recae la crisis que puede estar condenada a desaparecer a causa de sus problemas económicos. En el presente asunto, las consecuencias sobre los usuarios del servicio público esencial de transporte aéreo, fruto del cierre de operaciones de **VIVA AIR**, fueron un hecho público y manifiesto que hace evidente la existencia de la crisis y la efectiva amenaza de la desaparición que se estaba evaluando.

Así, es errónea la afirmación de las recurrentes que seña que valorar las circunstancias actuales de **VIVA AIR** al momento de tomar una decisión es un pésimo precedente para futuras evaluaciones de integraciones empresariales. La Dirección identificó que las circunstancias desde el momento de la solicitud de autorización, al momento de tomar una decisión eran objetivamente diferentes. Así, la Dirección al evaluar los hechos que se presentan en el mercado no puede presumir la mala fe de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** por los eventos posteriores a la información de la operación. En igual sentido, la Dirección es consciente de que el ordenamiento jurídico ha previsto diferentes instituciones que son competentes para perseguir comportamientos desleales, delitos, prácticas restrictivas de la libre competencia, entre otras, que pueden ser judicializadas y sancionadas en caso de que en el marco de procedimientos como el que tiene a cargo esta autoridad se actúe de forma ilegal. En definitiva, procedería erróneamente esta Dirección si

⁶³ Consecutivo 227. SuperTransporte Respuesta a solicitud según Res. 0300 de 2023 en expediente público.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

no presume la buena fe de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y estudia los hechos con la evidencia y conocimiento técnico del que dispone.

Esta Dirección indicó que, sin perjuicio de las conclusiones a que puedan llegar diversas autoridades sobre las razones y eventual responsabilidad generada por la cancelación de operaciones, la realidad es que si bien esta se puede aún entender como temporal, la misma puede constituirse como definitiva, requiriendo una valoración entre los potenciales efectos de la salida del mercado de **VIVA AIR**, del daño a la competencia que produciría la integración y la disponibilidad de remedios que eventualmente pueden ser utilizados para garantizar la competencia y el bienestar de los usuarios, así como la continuidad de la prestación del servicio público esencial de transporte aéreo.

(iii) Sostienen las recurrentes que los resultados financieros negativos registrados en el corto plazo no tienen la entidad suficiente para que la autoridad pueda dar por acreditado el supuesto de empresa en crisis, al igual que señalan que se tenía conocimiento indicios que indicaban la buena salud de la que gozaba **VIVA AIR**. La Dirección considera frente a esta valoración que lo relevante no puede ser la permanencia en el tiempo o prolongación de la crisis, sino, como lo expresa el primer criterio, que la crisis lleve a una empresa a estar condenada a desaparecer inminentemente a causa de sus problemas económicos. Una visión diferente expone al mercado a las consecuencias negativas que se derivan de la salida de una empresa por el solo hecho de que la crisis, siendo irreversible, no se ha extendido en el tiempo.

Sin perjuicio de lo anterior, la Dirección también pone de presente que se adelantó un análisis en conjunto de las diferentes pruebas allegadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para concluir que los indicadores financieros de **VIVA AIR** eran críticos y que los mismos se vieron afectados como consecuencia de varios factores, entre ellos, las fluctuaciones de tres variables macroeconómicas que impactaron al mercado aeronáutico en general, entre ellas: (i) el incremento en el precio internacional del petróleo y, (ii) la devaluación del peso colombiano. La Dirección también pudo identificar que la exposición al riesgo del sector aeronáutico se vio afectada negativamente, hecho que acrecentó las dificultades de **VIVA AIR** para adquirir nuevos créditos o refinanciar los existentes, como fue probado en el presente trámite.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En igual sentido, como aparece en Acta de Inspección Financiera y Administrativa de la **AEROCIVIL** de 30 y 31 de agosto de 2022, se constató que

[REDACTED]

Se suma a lo anterior, la prueba pericial preparada por **DELOITTE** el 23 de noviembre de 2022 y aportada por **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** donde, respecto de la viabilidad financiera de dicha compañía, se revisó la información contable y financiera,

[REDACTED]

Lo anterior llevó a **DELOITTE** a concluir que:

[REDACTED]

El diagnóstico presentado por **DELOITTE**

[REDACTED] sin embargo, como se identificó antes en esta resolución y previamente en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023, al evaluar las condiciones endógenas de la crisis, ya no era una alternativa para **VIVA AIR**. Con esto, la Dirección concluyó que, si bien la celebración del contrato de **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** limitó el margen de maniobra de **VIVA AIR** para enfrentar los problemas

⁶⁴ Consecutivo 101 del Expediente Privado.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

económicos que atravesaba desde el 28 de abril de 2022 hasta la actualidad, también afirmó que esta condición no se manifiesta como un impedimento que impida reconocer la existencia de la crisis que atravesaba dicha compañía.

Así, la conclusión de la pericia de **DELOITTE** definió el estado de la crisis económica indicando que **VIVA AIR** tenía un [REDACTED]

[REDACTED]

Con fundamento en lo anterior, la Dirección encuentra que no es de recibo lo objetado por las recurrentes en sus recursos de reposición sobre la no configuración del primer requisito de que **VIVA AIR** no fuera una empresa supuestamente en crisis y estuviera condenada a desaparecer a causa de sus problemas económicos.

En segundo lugar, la Dirección encontró probado el segundo requisito referente a la inexistencia de otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo para efectos de la excepción de empresa en crisis, como se expuso en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023.

Los **TERCEROS INTERESADOS**, en sus recursos de reposición a la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023 señalaron que no se cumplió con el segundo requisito para dar aplicación a la excepción de empresa en crisis, bajo los siguientes argumentos: (i) Que se tuvieron en cuenta hechos posteriores a la radicación de la solicitud de integración, por lo que se distorsionó la decisión final de la **AERONÁUTICA** y; (ii) Que no se tuvieron en cuenta las propuestas emitidas por otras aerolíneas frente a la adquisición de **VIVA**.

(i) Sobre el primer argumento, los **TERCEROS INTERESADOS** manifestaron que los factores posteriores a la solicitud de la autorización de integración distorsionan el análisis del caso. Como se indicó anteriormente, el examen de las condiciones económicas de la empresa en crisis se debe evaluar atendiendo a las circunstancias propias del momento de la presentación de la solicitud de autorización como de aquellas circunstancias económicas

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

sobrevinientes que sean relevantes, de lo contrario, se puede caer en el riesgo de negar, autorizar o condicionar una operación de integración que no corresponda a la realidad de los mercados al momento de la decisión.

(ii) En cuanto a los argumentos de los **TERCEROS INTERESADOS** frente a que no se tuvieron en cuenta diferentes propuestas para la adquisición de **VIVA**, resulta determinante establecer que, conforme con lo expuesto en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023, la única compañía que expresó tener la capacidad financiera y la firme intención de adquirir las operaciones de **VIVA** fue **AVIANCA**, de esta manera no se identificó que otras propuestas allegadas a la Dirección eran garantía, en razón de los tiempos en los que llegaron dichas propuestas, de lograr un resultado plausible que permitiera a **VIVA AIR** salir de la crisis y continuar operando en el mercado bajo una solución menos restrictiva de la competencia.

Precisamente, como se identificó por la Dirección en la comunicación emitida el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** donde se explica que **AVIANCA** fue el único oferente que sostuvo una propuesta plausible:

“ (...) a la fecha, Avianca es el único operador que ha demostrado y mantenido su intención de adquirir el control y la administración de Viva, así como también ha afirmado y evidenciado tener la solidez y liquidez financiera necesaria para apoyar a Viva a superar la crisis financiera y sacarla adelante. Asimismo, considerando la situación macroeconómica del país y el difícil momento por el que atraviesa el sector, las Partes ven nulas las posibilidades de que otro operador pueda hacer una oferta competitiva para adquirir Viva y al mismo tiempo que le permitan a Viva sobrevivir (...) Al respecto, vale la pena resaltar que, según el conocimiento de Avianca, IV1L es la única compañía que ha expresado tener la capacidad financiera y la firme intención de adquirir las operaciones de Viva, al punto de haber suscrito y cerrado la adquisición de sus derechos económicos el pasado 28 de abril y haber estructurado y planeado

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*los pasos previos para implementar la Transacción una vez la Aerocivil emita una decisión final sobre la Solicitud de Autorización*⁶⁵

Al evaluar el segundo criterio de la excepción de la empresa en crisis, esta dirección tuvo en cuenta la información suministrada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** que dan cuenta sobre la búsqueda de las alternativas para la obtención de capital social,

[REDACTED]

66.

[REDACTED]

La Dirección también señaló que de la información remitida por **VIVA AIR** se identificó la imposibilidad que tenía dicha compañía para [REDACTED]

[REDACTED]

⁶⁵ Folios 47 y 48 de la versión confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Privado Viva.

⁶⁶ Consecutivo 105 del expediente privado.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

JETSMART en su recurso de reposición señala que la Dirección era consciente de que **VIVA AIR** adelantó un procedimiento de reorganización empresarial como mecanismo de reestructuración de su situación financiera y, con ello, de manera eventual podía hacer frente a sus obligaciones y mantener de alguna forma su supervivencia, que sería una salida menos anticompetitiva que la operación propuesta. En este sentido, se debe tener en cuenta que un proceso de reestructuración empresarial en sí mismo no es un requisito necesario para que la excepción de empresa en crisis pueda prosperar. Unido a lo anterior, la Dirección no cuenta con evidencia que dicho proceso pueda salvar a **VIVA AIR** de salir del mercado, hecho que reafirma que la opción menos restrictiva disponible a la fecha de la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023 seguía siendo la operación propuesta por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

Consecuentemente, y debido a que la información aportada por los **TERCEROS INTERESADOS** no permite concluir que existía una alternativa diferente a la propuesta por **AVIANCA**, la Dirección sostiene que la integración autorizada mediante Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023 resulta el proyecto real menos restrictivo de la competencia en cumplimiento del segundo requisito de la excepción de empresa en crisis.

Con fundamento en lo anterior, la Dirección encuentra que no es de recibo lo objetado por las recurrentes en sus recursos de reposición sobre la no configuración del segundo requisito sobre la inexistencia de otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo.

9.1.2. Sobre el tercer requisito de la excepción de empresa en crisis.

El tercer requisito de la excepción de empresa en crisis se asocia a la idea según la cual el daño a la competencia generado por la operación debe ser menor que aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis. Sobre este criterio la Dirección señaló que si bien las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no acreditaron este requisito, atendiendo a la naturaleza del transporte aéreo como un servicio público esencial, seguiría un examen específico sobre el tercer elemento.

Para este efecto la Dirección consideró condicionamientos que permitieran identificar y aislar o eliminar el efecto anticompetitivo que podía producir la operación proyectada, a efectos de determinar si era factible o no, que estos remedios en caso de integración

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

permitieran garantizar que el daño a la competencia que potencialmente genera la operación fuera comparable o menor que aquellos que provocaría la salida del mercado de la empresa en crisis.

Al ser un análisis económico que se debe adaptar a cada caso particular, la excepción de la empresa en crisis admite ser modulada acorde con los objetivos propios de la protección de los fines de la libre competencia, como lo presentó esta Dirección al plantear la necesidad de garantizar junto con la libre competencia, el bienestar de los consumidores y usuarios del servicio público esencial de transporte aéreo. No se debe olvidar que en los términos del artículo 24 de la Constitución Política, los colombianos tienen el derecho a circular libremente por el territorio nacional, del que hace parte, en atención al artículo 101 de nuestra Constitución, el espacio aéreo. Con ello, la Dirección en el estudio de sus procedimientos debe asegurar que dichos derechos sean protegidos y garantizados bajo una prestación eficiente del servicio de transporte aéreo según su regulación y en los términos de los artículos 333, 334 y 365 de la Constitución Política.

Los argumentos presentados por los **TERCEROS INTERESADOS** frente al no cumplimiento del tercer requisito por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en cuanto a la excepción de empresa en crisis pueden ser resumidos así: (i) las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no demostraron que, en caso de no efectuarse la integración, los activos habrían salido del mercado y; (ii) La aprobación de la integración ocasionó un daño latente desde la perspectiva de la libre competencia, de manera que se afectó el dinamismo del mercado reduciendo mayores alternativas de conectividad, precios más bajos y mayor oferta de operadores.

(i) Sobre el primer argumento, los **TERCEROS INTERESADOS** señalan que la salida definitiva de **VIVA AIR** no afectaría de manera grave el mercado aeronáutico, reparando en que, en caso de ser objetada la integración de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, los activos de **VIVA AIR** serían ocupados por otros operadores. En esta línea, los **TERCEROS INTERESADOS** indicaron que no existe certeza de que, de objetar la integración y permitir la salida de **VIVA AIR** del mercado, se configure un perjuicio aún mayor que de autorizar la operación de integración a las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

Las recurrentes señalan que la reasignación de los slots de **VIVA AIR** a otros operadores distintos las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, lograría la dinamización de la competencia en

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

el mercado de transporte aéreo nacional de pasajeros. Precisan las recurrentes que la reasignación de los slots de **VIVA AIR**, como activos estratégicos, habilitarían las condiciones para que nuevos entrantes inicien operaciones y, por lo tanto, ejerzan presión competitiva sobre los demás actores y, especialmente, sobre **AVIANCA**, lo cual se vería reflejado en precios más bajos y en mayores alternativas en beneficio de los consumidores. Sin embargo, estos argumentos dejan de lado las circunstancias apremiantes que viven los usuarios del transporte aéreo en estos momentos, como la pérdida de sus tiquetes, la disminución y pérdida de frecuencia en determinadas rutas que no son económicamente atractivas para las actuales y futuras aerolíneas en el mercado colombiano.

Siendo cierto que la ubicación de las aeronaves y diferentes activos esenciales de **VIVA AIR** en territorio colombiano resultan ser un factor de estudio para que los arrendadores de aeronaves propendan por buscar empresas colombianas y se eviten traslados por su cuenta y, con ello, optimizar gastos, se destaca que no se puede estimar que todas las aeronaves resulten reasignadas al mercado nacional. La razón específica es que las aeronaves hoy en el mercado global son consideradas un bien escaso, donde la demanda de las mismas podría ocasionar que diversos agentes globales (aerolíneas) presenten ofertas a los arrendadores para su explotación en otros mercados. En este sentido, el argumento de las recurrentes deja de lado que dicha circunstancia escaparía a las posibilidades de esta Autoridad para garantizar un correcto funcionamiento del mercado del transporte aéreo de pasajeros con la salida de **VIVA AIR**. En este sentido, los argumentos de las recurrentes no evidencian que todas las aeronaves, efectivamente, permanezcan en operación en el territorio nacional, generando con ello perjuicios a los usuarios del servicio público esencial de transporte aéreo.

Precisamente, la Dirección establece la modulación del tercer requisito de la excepción, para evitar que se desarrollen efectos nocivos en la competencia y, en caso de una fuga y desaparición de activos esenciales de **VIVA AIR** del mercado nacional, no desemboque en una escasez de recursos y en una deficiencia de la prestación del servicio esencial de transporte aéreo, en el marco del parágrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009.

(ii) Sobre el segundo argumento, los **TERCEROS INTERESADOS** alegan que no se encontró acreditado que el daño a la competencia sea comparable con la salida de los activos del mercado.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Los **TERCEROS INTERESADOS** en el recurso de reposición presentado, omiten hacer referencia a que la Dirección modula su decisión y determina en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023 que “atendiendo a las circunstancias actuales, siendo una evidencia que **VIVA** no se encuentra operando, la aprobación bajo condicionamientos y cargas a las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, tiene la potencialidad resultar menos lesiva, de forma particular para los usuarios, que la misma salida y pérdida definitiva de los activos, como también, del modelo Low Cost” (subrayado fuera del texto).

En armonía con lo expuesto, la Dirección se pronunció en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023 al respecto en los siguientes términos:

“(…) el tercer elemento de la excepción de la empresa en crisis debe ser estudiado a la luz del balance entre los condicionamientos propuestos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y en caso de que se identifique que con ellos no se logra atender en debida forma los efectos adversos sobre la competencia, la Dirección determinará cuáles condicionamientos permiten garantizar que el daño a la competencia que genere la operación sea comparable o menor con aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis.

Con esto, la modulación del cumplimiento del tercer requisito de la excepción de **VIVA AIR** pretende evitar perjuicios y menoscabos en el mercado aeronáutico, entendiendo el servicio de transporte aéreo como un servicio público esencial para el bienestar de los usuarios que debe ser reconocido con el fin de garantizar su mejor prestación, como también con la menor restricción a la libre competencia. Así, la Dirección consideró que la autorización de la operación a través de la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023 planteaba alteraciones al interés colectivo menos restrictivas que la salida de los activos de **VIVA** del mercado aeronáutico colombiano.

En función de los argumentos expuestos, la Dirección pudo determinar que a través de sus evaluaciones y valoraciones relacionadas con los condicionamientos propuestos que, la operación de integración resulta el medio más eficaz e idóneo para garantizar una competencia en favor de los usuarios del servicio de transporte aéreo que sería comparable con aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de **VIVA**.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

La Dirección aclara que, con respecto al uso de *slots* que mencionan los **TERCEROS INTERESADOS**, se encontró que, si bien la reasignación de los mismos puede ser un ejercicio que no resulta complejo por parte de la entidad, y a pesar de que el único requisito que se debe cumplir para lograr esta es contar con un permiso de operación vigente, no resulta cierto que este procedimiento de reasignación ante la salida de **VIVA** llevaría a un escenario en el que un agente de mercado entrante y los ya presentes tengan la capacidad de atender la demanda del operador saliente. Como lo advirtieron los **TERCEROS INTERESADOS** cuando se manifestaron sobre la duración del condicionamiento primero relacionado con la devolución de slots, es necesario contar con varios años para que un agente de mercado entrante se asiente.

Adicional al hecho que los condicionamientos definidos logran aislar los efectos anticompetitivos que podría tener la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, también implican la protección de los usuarios de Viva que realizaron un total de 466.605 reservas. Operaciones respecto de las cuales el **ENTE INTEGRADO** garantizará la prestación del servicio o la devolución de un voucher con el valor de la compra más el 50% adicional. Esto implica proteger otro interés colectivo, el de los derechos de los consumidores, intrínsecamente ligado al de la libre competencia, más tratándose de un servicio público esencial.

Igual sucede frente a la preocupación que se podría derivar de la desatención de mercados (rutas) que podría estar operado exclusivamente por **VIVA AIR**, entre ellas: San Andrés – Pereira, Armenia – Rionegro, Cartagena – Cúcuta, Cartagena – Neiva, Cartagena – Pasto, Rionegro – Pasto. Estas rutas bajo los condicionamientos y con las reglas y escalamientos en ellos impuestas se mantendrían como oferta disponible en Colombia, al igual que el modelo low cost, con lo que esto representa para los usuarios del servicio público esencial.

9.2. Sobre que la excepción de empresa en crisis no es aplicable en el sector aeronáutico por la existencia de regulación especial incompatible.

No le asiste razón a **WINGO** al indicar que un análisis de integración empresarial no pueda ser valorado conforme a diferentes criterios, como lo es la excepción de empresa en crisis, porque exista regulación expresa sobre las consecuencias jurídicas que atañen a la

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

suspensión unilateral e inadvertida de operaciones por parte de una aerolínea, como en el presente asunto se hace referencia a **VIVA AIR**.

Esta Dirección, como fue manifestado en la Resolución No. 00518 de 2023, señala que el procedimiento de control de integraciones empresariales no es un mecanismo o instrumento para derogar el ordenamiento vigente, como tampoco para eliminar la intervención de la administración. Esto es, el presente procedimiento no limita las facultades de la misma **AERONÁUTICA CIVIL** ni de otras entidades, como la Superintendencia de Industria y Comercio. Así, los hechos que deban ser analizados y tratados bajo otros procedimientos, como aquellos planteados por las recurrentes en sus recursos, tanto si se trata de investigaciones en materia de libre competencia que deba desarrollar la Superintendencia de Industria y Comercio, como se indicó señalando que dicha autoridad administrativa es la única competente para declarar la ilegalidad de una infracción al régimen de libre competencia económica, conforme a lo previsto en el artículo 6 de la Ley 1340 de 2009.

En igual sentido, para efectos de los procedimientos de la **AERONÁUTICA CIVIL** relacionados con la pérdida o desinversión de los *slots*, como se encuentra regulado en los numerales 6.15 y 6.16 del Apéndice A del RAC 3⁶⁷, corresponde a esta autoridad definir

⁶⁷ RAC 3, 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.*

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

dicha situación en exámenes independientes de los que son objeto esta Resolución, como de los efectuados en la Resolución recurrida. Sobre este último aspecto se debe señalar que la devolución de slots por la suspensión o cancelación del permiso de operación no se da manera automática como consecuencia del presente trámite, sino a través del procedimiento indicado en el numeral 6.16 del Apéndice A del RAC 3.

En conclusión, la convivencia del régimen de libre competencia con la regulación sectorial en materia aeronáutica no impide que se adelante una valoración de una integración empresarial que atienda a criterios de crisis económica, más aún, cuando ambos ordenamientos tienen finalidades comunes, como es garantizar el bienestar de los consumidores y usuarios en un servicio público esencial como es el del transporte aéreo. Lejos de lo señalado por **WINGO**, la Dirección no se encuentra adelantando un procedimiento de salvamento de empresas, sino evaluando una integración empresarial que conlleve un conjunto de cargas bajo condicionamientos que garanticen la libre competencia en el sector aeronáutico y permitan a los consumidores gozar de una oferta de servicios aéreos en competencia, como dan cuenta de ello los condicionamientos impuestos.

9.3. Sobre el objeto ilícito por la presunta integración anticipada de las EMPRESAS INTERVINIENTES.

Sostiene **ULTRA AIR** que la Dirección debió reconocer la apertura de la investigación que adelanta la Superintendencia de Industria y Comercio bajo la Resolución de apertura de investigación No. 87164 de 2022 para efectos de evaluar el objeto ilícito de la operación de

(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.”

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

integración. como un hecho cierto, probado y en firme para abstraerse de tomar una decisión en el presente procedimiento.

Para esta Dirección, la investigación que adelanta la Superintendencia de Industria y Comercio en contra de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** es un proceso independiente del asignado por ley a la **AEROCIVIL**. Así, bajo dicha investigación se producirán las consecuencias jurídicas que determina el ordenamiento jurídico sin que la decisión que se tome en el presente procedimiento pueda alterar dichos resultados, ni validar alguna ilegalidad en la que presuntamente hayan incurrido dichas empresas.

Atendiendo a lo anterior, esta Dirección carece de competencia para censurar una práctica restrictiva como la que investiga la Superintendencia de Industria y Comercio por medio de la Resolución No. 87164 de 2022 y menos, tiene la competencia para declarar el objeto ilícito de una transacción, competencia que corresponde exclusivamente a los jueces de la República. En igual sentido, el artículo 13 de la Ley 1340 de 2009⁶⁸ establece la posibilidad de revertir una integración cuando la misma se adelanta sin el cumplimiento de los procedimientos mandatorios de información o notificación, estando dicha competencia en cabeza de la misma Superintendencia.

En definitiva, nuestro ordenamiento jurídico previó diferentes procedimientos para solventar los problemas de libre competencia que pueden acaecer como consecuencia de integrarse sin una autorización previa cuando se está obligado a obtener dicha autorización, tanto desde la libre competencia como desde la jurisdicción ordinaria. Sin embargo, dichas competencias no fueron asignadas a la **AEROCIVIL** y, por lo tanto, esta Dirección no puede

⁶⁸ Ley 1340 de 2009, artículo 13. “Orden de reversión de una operación de integración empresarial. Sin perjuicio de la imposición de las sanciones procedentes por violación de las normas sobre protección de la competencia, la autoridad de protección de la competencia podrá, previa la correspondiente investigación, determinar la procedencia de ordenar la reversión de una operación de integración empresarial cuando esta no fue informada o se realizó antes de cumplido el término que tenía la Superintendencia de Industria y Comercio para pronunciarse, si se determina que la operación así realizada comportaba una indebida restricción a la libre competencia, o cuando la operación había sido objetada o cuando se incumplan las condiciones bajo las cuales se autorizó.

En tal virtud, si de la investigación administrativa adelantada por la Superintendencia de Industria y Comercio se desprende la procedencia de ordenar la reversión de la operación, se procederá a su correspondiente reversión”.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

pronunciarse sobre el objeto ilícito por la presunta integración anticipada de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**

Sobre la base de lo anterior, se puede afirmar que en el ordenamiento jurídico colombiano no existe una restricción para efectos del análisis de una operación de integración que circunscriba a esta Dirección a evaluar dicho procedimiento bajo un test que no pueda ser modulado atendiendo a las circunstancias específicas que permitan garantizar la identificación y aislamiento o eliminación del efecto anticompetitivo que produciría una operación proyectada, como lo ordena el Parágrafo 2º del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009.

Es preciso indicar que la Dirección valoró la excepción de empresa en crisis e identificó que los criterios para su configuración fueron analizados y modulados atendiendo a que a través de la implementación de correctos y adecuados condicionamientos, se podía concluir que la eventual integración condicionado sería menos nociva para el mercado que la salida de los activos de **VIVA AIR**, en especial para los usuarios de un servicio público esencial como es el transporte aéreo en Colombia.

En síntesis, la metodología utilizada permite garantizar los fines de la competencia, la prestación en del servicio público esencial del transporte aéreo y garantizar el bienestar de los usuarios, limitando los aspectos más gravosos de la integración a través de los condicionamientos propuestos.

DÉCIMO: ULTRA AIR y WINGO presentaron solicitudes adicionales relacionadas con el reconocimiento de efectos anticompetitivos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. En el recurso de reposición **ULTRA AIR** manifestó que existen efectos anticompetitivos que se generarían de la aprobación de la solicitud de integración empresarial. De esta manera, indicó que ante la presencia de estos efectos la solicitud no debió ser aprobada. De otra parte, indicó **ULTRA AIR** que parte de esos efectos anticompetitivos no fueron tenidos en cuenta para el diseño y configuración de los condicionamientos y para ello solicitó la modificación de los existentes y la creación de otros condicionamientos. En el mismo, sentido **WINGO** manifestó que existe un efecto derivado de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** relacionado con los aeropuertos que sirven a la ciudad de Medellín y Cartagena y por ende la Dirección debe tomar medidas.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

A continuación, se indican las razones por las cuales esta Dirección considera que las solicitudes de **ULTRA AIR** y de **WINGO** no son procedentes.

ULTRA AIR parte de un escenario que desconoce las particularidades en que la solicitud de integración empresarial ha sido estudiada. La aprobación de la operación de integración empresarial se dio en el marco del reconocimiento de la situación financiera y económica en la que se encuentra **VIVA AIR**, los efectos que traería la aprobación de la operación, la connotación de servicio esencial del transporte aéreo y la garantía de los intereses de los consumidores. En este sentido, el análisis de los efectos enunciados por **ULTRA AIR** no se puede dar por fuera de ese contexto.

De otra parte, los solicitantes y la Dirección han reconocido que la aprobación de la operación genera efectos anticompetitivos y para ello se ha diseñado una serie de condicionamientos que contrarrestan el impacto negativo que se derivaría para el mercado la aprobación de la solicitud. Así las cosas, **ULTRA AIR** trae un listado de efectos que fueron estudiados, analizados en un contexto particular y que están siendo contrarrestados por las obligaciones que debe cumplir el ente integrado. A continuación, se presentan los distintos efectos anticompetitivos que fueron enlistados por **ULTRA AIR** que para el recurrente son razón suficiente para negar la aprobación de esta. De la misma manera, se presentan aquellos efectos que según el recurrente se siguen presentando a pesar de lo decidido en la resolución recurrida.

En relación con los efectos anticompetitivos, manifestó **ULTRA AIR** que la operación de integración estaría creando un nuevo escenario en el mercado en el que: (i) existiría una “exagerada” concentración en rutas, para el caso de rutas nacionales una concentración de 50% del mercado en todas las rutas (29) round trip nacionales en las que intervienen los solicitantes de manera coincidente, y una concentración en rutas internacionales en los mercados internacionales de Perú, México, Brasil y República Dominicana; (ii) los competidores no podrían responder ante un aumento de la demanda, ocasionando una pérdida de poder de competencia del segundo, tercero y cuanto competidor, esto ante la inexistencia de competidores potenciales que cuenten con capacidad de ejercer presión competitiva al ente integrado (iii) habría una concentración de los slots en el Dorado y de franjas horarias que le permitiría fijar tarifas subsidiadas, así como la ejecución de conductas exclusorias en los aeropuertos de más alto tráfico (iv) el ente integrado tendría la posibilidad de restringir el acceso a los mercados de nuevos competidores, con asuntos

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

relacionados como las posiciones de parqueo (v) la capacidad ociosa del ente integrado disuadiría la entrada de otro competidor, (vi) desaparecería un competidor fuerte o el Maverick, (vii) se generarían barreras de entrada a mercados conexos como simuladores, talleres y servicios en tierra, (viii) existiría una dificultad para el posicionamiento de nuevos agentes del mercado como consecuencia del alto posicionamiento de la marca que tendría el ente integrado así como del programa de viajero frecuente, (ix) habría un escenario de congestión en los aeropuertos de San Andrés, Medellín, Cartagena y Santa Marta. Sobre este punto destacamos que **WINGO** manifestó la misma preocupación, pero limitándose a los aeropuertos que sirven a las ciudades de Cartagena y Medellín. En el caso del aeropuerto que sirve a la ciudad de Medellín, **WINGO** aportó un estudio económico para sustentar la congestión que se presenta en este.

En este sentido, **ULTRA AIR** trae una serie de solicitudes de imposición de condicionamientos en referencia con los efectos que identificó y que según el recurrente no fueron tenidos en cuenta. Los condicionamientos adicionales que **ULTRA AIR** considera se deben imponer son los siguientes: (i) En relación con la concentración en rutas internacionales, solicita que se ordene a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** que con el mismo criterio que se hizo para rutas nacionales, se ordene la devolución de slots; (ii) En relación con la posibilidad de ejecución de conductas exclusorias, **ULTRA AIR** solicitó que se ordene a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** que no se impongan cláusulas de exclusividad en los eventuales acuerdos interlíneas que se propongan; (iii) En lo que atañe a la congestión en los aeropuertos de San Andrés, Medellín, Cartagena y Santa Marta, solicitó **ULTRA AIR** que se imponga un condicionamiento en que las integradas solo puedan tener acceso al número de slots equivalentes en número de slots y horas pico o “peak times” equivalentes a los que manejen en el Aeropuerto Internacional El Dorado; (iv) En lo relacionado con la existencia de competencia potencial, solicitó **ULTRA AIR** que se mantenga un banco de slots especialmente para que nuevos entrantes puedan explotar un número de franjas que hagan viable la operación aerolíneas con menor participación, (v) en lo que respecta al efecto derivado del posicionamiento de marca de **AVIANCA**, **ULTRA AIR** solicitó que en la página web del nuevo ente integrado exista “un espacio para la publicidad de otros competidores” y se “despliegue un banner donde los usuarios puedan comparar tarifas de competidores en las mismas franjas horarias”, y “que exista un link hacia la página de la Aerocivil donde figuren las web de las competidoras en el mercado”, (vi) Por último, en relación con la existencia de planes de viajero frecuente, **ULTRA AIR**

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

solicitó la imposición de un condicionamiento relacionado con la posibilidad de que los usuarios de las demás aerolíneas puedan tener acceso a las ventajas de los viajeros frecuentes del nuevo ente, para los próximos tres años, cumpliendo con el pago de un valor equivalente no mayor al que tendría que pagar un pasajero de la entidad integrada que no sea viajero frecuente.

10.1. Estudio de los efectos anticompetitivos enunciados por ULTRA AIR y la solicitud de nuevos condicionamientos.

En referencia a la “exagerada” concentración en el mercado y la concentración de los slots en el Dorado, la Dirección indicó que si bien esa concentración es una circunstancia previsible para el análisis de esta operación esta se verá contrarrestada con el mecanismo de devolución de slots en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Como se manifestó en la resolución recurrida, la mayoría de las rutas nacionales e internacionales que pudieran haber tenido una afectación como consecuencia de la operación de integración tienen su punto de origen y/o destino el Aeropuerto Internacional El Dorado. En este sentido, al ser la infraestructura aeroportuaria un elemento indispensable para la prestación de los servicios de transporte aéreo, la adopción de medidas que eviten que el ente integrado asuma una posición privilegiada en relación con la explotación de la capacidad del Aeropuerto Internacional El Dorado es idónea para contrarrestar los efectos derivados de la concentración en rutas nacionales e internacionales. Así las cosas, la liberación de slots traducida en mayor capacidad disponible en este aeropuerto está creando incentivos para que otros agentes de mercado aumenten su operación y tengan capacidad para competir en un mercado dinámico.

Sobre este punto, la Dirección también debe manifestar que si bien pueden existir preocupaciones sobre concentraciones en ciertas rutas es importante destacar que la concluyó que no resultaba necesario tomar medidas relacionadas con rutas en las que no se presentaran barreras relacionadas con el uso de infraestructura o de carácter regulatorio como ocurría en el caso de la ruta Bogotá-Buenos Aires, más allá de las relacionadas con el mantenimiento del negocio low cost de VIVA, así como el mantenimiento de las rutas en las que VIVA AIR atendía de manera exclusiva.

De otra parte, la resolución identificó la ruta Bogotá – Buenos Aires en la que existen barreras regulatorias que generarían un escenario de limitación o restricción de

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

participación de terceros agentes en el mercado como consecuencia de la concentración derivada de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Por este motivo, es que en este caso particular también la Dirección decidió imponer un condicionamiento que, por un lado, eliminará el efecto negativo de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, y por otro, evitara la creación de un escenario de desatención de la demanda de los pasajeros.

Para el caso de otras rutas internacionales como las que mencionó ULTRA AIR, la Dirección en la Resolución estableció que existían preocupaciones en relación a “las rutas que conectan a Bogotá (BOG) con Lima (LIM) y Ciudad de México (MEX) y las que conectan Rionegro (MDE) con Ciudad de México (MEX) y Cancún (CUN)” derivados de la disminución de presión competitiva como consecuencia de la desaparición de uno de los agentes de mercado, así como, un “aumento en la concentración de la ruta que conecta a Rionegro (MDE) con Punta Cana (PUJ)”. Sobre este punto, la Dirección manifestó que si bien era una preocupación las consecuencias derivadas de la concentración en estas rutas, en relación a los efectos negativos para la libre competencia económica estos no eran altos porque, “para el caso de las rutas a Cancún, Punta Cana y Ciudad de México existen sustitutos que podrían hacer presión competitiva a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** con rutas indirectas, además de la ausencia de barreras de entrada regulatorias como ocurre con el caso de las rutas a Argentina”. Por otro lado, para el caso de las rutas que conectan Medellín con Punta Cana y Ciudad de México, la Dirección estableció que al no existir restricciones a la entrada relacionadas con el uso de la infraestructura aeroportuaria existe posibilidad para otros agentes de mercado para competir. Esto, sin perjuicio de las consideraciones que se realizarán de más adelante sobre los aeropuertos que sirven a las ciudades de Santa Marta, Cartagena, Medellín y San Andrés.

Así la Dirección expuso que como consecuencia de la operación de integración se generarían unas consecuencias para algunos de los mercados estudiados, sin embargo, determinó que estos efectos no representaban una preocupación alta porque existen rutas sustitutas, se presenta ausencia de barreras regulatorias y ausencia de limitantes relacionadas con la infraestructura aeroportuaria. Así las cosas, si bien pueden existir preocupaciones en términos de concentraciones, la adopción de cualquier medida diferente a las adoptadas en relación con la infraestructura aeroportuaria podría devenir en un escenario de desatención de la demanda de los pasajeros en esas rutas. Por el contrario, el efecto de la concentración en estas rutas se podría ver morigerado ante la entrada de

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

nuevos agentes de mercado o la atención de estas por los agentes ya establecidos. Por los motivos expuestos se considera que no existe necesidad de imponer alguna medida de carácter estructural sobre los puntos expuestos. Sobre este punto, **ULTRA AIR** solicitó que se debe ordenar a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** la devolución de slots de las rutas internacionales señaladas, según ellos con el mismo criterio definido para la devolución en las rutas nacionales.

En este aspecto, **ULTRA AIR** incurre en un error de interpretación de la resolución recurrida y de la normativa actual en materia de slots. La devolución de slots que se ordenó en la resolución recurrida incluye slots que se utilizan por el ente integrado tanto para operaciones nacionales como para operaciones internacionales. **ULTRA AIR** parte de un supuesto equivocado en el sentido de interpretar que la devolución planteada por la Dirección abarca solo rutas nacionales o domésticas, circunstancia que no es cierta. La Dirección tomó el total de slots asignados de manera global al ente integrado en un escenario pre-integración, realizó un análisis de concentración con la totalidad de estos slots, ordenó la devolución de slots con independencia de que estos fueron utilizados para rutas nacionales o internacionales.

Sobre este punto, se debe destacar que los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) indican que los slots no se encuentran asignados de manera particular a una específica ruta, aeronave o número de vuelo, *“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”*⁶⁹. Por los motivos expuestos, no cobra sentido la solicitud de **ULTRA AIR** de imponer un nuevo condicionamiento de devolución de slots para las rutas internacionales señaladas, primero, porque el mecanismo de la resolución recurrida ya lo prevé, y segundo, porque, la regulación actual establece con claridad que los slots no tienen ruta específica, situación que hace impracticable la solución planteada por **ULTRA AIR**.

En relación con el fin de crear un escenario para la competencia potencial, **ULTRA AIR** propuso la creación de un condicionamiento dirigido a mantener “un banco de slots especialmente para que nuevos entrantes puedan explotar un número de franjas que hagan

⁶⁹ Apartado 6.11 de RAC 3.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

viable la operación y aerolíneas con menor participación, de manera tal que exista la posibilidad de una competencia”. Esta propuesta la Dirección no la considera viable y a ella no se accederá por las siguientes razones. En primera medida, como se ha reconocido en el curso del proceso los slots del Aeropuerto Internacional El Dorado son un bien escaso que resulta ser esencial para la prestación del servicio de transporte. En este sentido, crear un mecanismo que de alguna forma genere o produzca su inutilización con el fin de reservarlos en espera de un competidor potencial por un periodo de tiempo, como ocurriría con la creación de una bolsa de slots, se traduciría en una dificultad para garantizar la atención de la demanda de pasajeros por parte de los agentes de mercado.

En segunda medida, la actual regulación para aeropuertos como el Dorado prevé mecanismos de asignación de slots en los que los agentes de mercado entrante tienen preferencia en este proceso de asignación del fondo de reserva de slots, *“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%”*. En este sentido, no resulta oportuna ni idónea la creación de un mecanismo de asignación diferente al previsto en la reglamentación actual consistente en la creación de una bolsa de slots para competidores entrantes porque generaría la inutilización de un bien escaso.

En el mismo sentido, **ULTRA AIR** ha indicado que existe un posible efecto anticompetitivo relacionado con la posible materialización de ejecución de conductas exclusorias por parte del ente integrado en los aeropuertos de más “alto tráfico”, situación que limitaría un escenario de competencia potencial. Sobre este punto, la Dirección indica que este riesgo precisamente está asociado a la concentración que estaría generándose para el ente integrado en materia de slots en los aeropuertos de alta congestión, como ocurre en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Así, al contar con la posibilidad de un condicionamiento que está dirigido a evitar la materialización de este riesgo, como es el de la devolución de slots, la Dirección considera que este efecto ya se mitiga por el mecanismo expuesto.

Sobre este punto, y como forma de remediar estas posibles conductas exclusorias **ULTRA AIR** solicitó que la Dirección impusiera un condicionamiento relacionado con la obligación

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

de no permitir cláusulas de exclusividad en los eventuales acuerdos interlíneas que se propongan. Como se explicará en este apartado, la Dirección ya cubrió esta preocupación, de hecho, determinó que los acuerdos interlínea o de código compartido celebrados por **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIR PERÚ** se podrán mantener, pero que se deberán eliminar las cláusulas de exclusividad en un plazo de un mes contado desde la fecha de la notificación de la implementación. En este sentido, la Dirección no encuentra razón para acceder a la solicitud de **ULTRA AIR**.

Por lo expuesto, el hecho de que **ULTRA AIR** haya realizado el análisis de estos efectos excluyendo los impactos que generarían los condicionamientos impuestos por la Dirección, lo convierte en un análisis incompleto de la decisión. La devolución de slots y la medida particular adoptada en el caso de las rutas con Buenos Aires permite a otras aerolíneas responder al aumento de la demanda que se pueda llegar a producir y contrario a lo manifestado por **ULTRA AIR** no existen elementos que permitan concluir que la capacidad de los competidores se vaya a ver limitada en el mercado.

En referencia a la salida del Maverick del mercado o de un competidor fuerte del mercado, la Dirección reconoce el papel que ha tenido **VIVA AIR** en el mercado, sin embargo, no es esta una razón para negar la aprobación de la integración. Primero, los distintos intervinientes han manifestado que la desaparición de **VIVA AIR** traería un escenario en el que los demás competidores tendrían la capacidad de absorber la demanda que esta atendía, más aún cuando se liberan activos esenciales para la operación como es el caso de los slots del Aeropuerto Internacional El Dorado. Segundo, la situación financiera y comercial de **VIVA AIR** ha cambiado, por ende no se tiene certeza de las condiciones operativas en las que se pueda encontrar la aerolínea al momento de la decisión de la integración empresarial y si tendría la capacidad de reasumir ese rol de Maverick.

De otra parte, **ULTRA AIR** señala que de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se generarían efectos a mercados conexos como es el caso de los simuladores, talleres y servicios en tierra. Sobre este punto, cabe destacar que la Dirección se pronunció en la resolución recurrida y **ULTRA AIR** no analizó los argumentos expuestos y por ende no los refutó. En la resolución recurrida se indicó que la Dirección no identificó efectos potenciales que se pudieran generar sobre los servicios de entrenamiento de pilotos en simuladores de vuelo ni en la prestación de servicios de asistencia en tierra. Se expresó que **AVIANCA** no tiene participación directa o indirecta en los proveedores de estos

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

servicios, ni existen en la actualidad cláusulas de exclusividad en los contratos con los proveedores. En relación con los servicios en tierra, se indicó en la resolución recurrida que la sociedad **SERVICIOS AEROPORTUARIOS INTEGRADOS SAI S.A.S.**, encargada de la prestación de estos, ya no hace parte del grupo empresarial de parte **AVIANCA** desde el 1 de febrero de 2023.

Adicionalmente, **ULTRA AIR** mencionó que uno de los efectos estaba relacionado con la presión competitiva y perspectivas de crecimiento de **FAST COLOMBIA** en los mercados de Brasil y República Dominicana. Sin embargo, no caracteriza cómo esta afirmación representa un efecto negativo para el mercado derivado de la aprobación de la operación de integración. Sobre este punto, **ULTRA AIR** no expuso argumentación alguna dirigida a establecer la existencia de esta restricción y los efectos que se derivarían de ella. En este punto, **ULTRA AIR** se refirió a la Resolución 02473 de 4 de noviembre de 2022, sin embargo, lo que se mencionó ese acto administrativo es que **FAST COLOMBIA** tenía una perspectiva positiva de crecimiento y había empezado a ejercer una presión competitiva. Así las cosas, no encuentra sentido la inclusión de este elemento como efecto negativo de la operación de integración que deba ser objeto de condicionamiento.

De otra manera, **ULTRA AIR** mencionó dos efectos que considera se producirían como consecuencia de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, sin embargo no aportó elementos probatorios que dieran cuenta de ellos. El primero, el relacionado con el efecto que tendrían los acuerdos interlínea y códigos compartidos de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, el segundo, relacionado con lo que ha llamado el menor riesgo para el ente integrado en cuanto aumentar sus precios, reducir frecuencias y cancelar rutas.

En cuanto al primer punto, al referirse particularmente a los acuerdos interlínea y de código compartido, la Dirección indicó en la resolución recurrida que “si bien los acuerdos entre competidores son mirados con atención, ellos no siempre son dañinos, porque pueden lograr que un grupo de firmas lleve a cabo actividades de forma más eficiente, sea por la escala alcanzada, por la reducción en costos de información, transacción, marketing, entre otros aspectos”, y por este motivo, decidió que era necesario mantener los acuerdos interlínea de **VIVA AIR**, sin embargo, con el fin de mitigar cualquier consecuencia negativa para el mercado de la preservación de estos acuerdos, dispuso como condicionamiento la eliminación de cláusulas de exclusividad de estos e incluyó una obligación de informar sobre un posible escenario de riesgo para la libre competencia económica. Esto con el fin

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

de que, la autoridad respectiva valore la necesidad de mantener, reducir, o eliminar el alcance de este condicionamiento. Con relación al segundo punto, no se logra vislumbrar que la forma en que este se encuentra redactado constituya un efecto derivado de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, situación que se dificulta si se tiene en cuenta que para su estudio el recurrente no aportó elementos materiales que dieran cuenta sobre su ocurrencia.

Adicionalmente, **ULTRA AIR** destaca que uno de los efectos que se derivarían de la aprobación de la **INTEGRACIÓN EMPRESARIAL** está relacionado con la posibilidad del ente integrado de aprovechar economías de escala ya que aumentaría su capacidad de repartir costos fijos. Sobre este punto, la Dirección indica que este es un efecto connatural a toda operación de integración empresarial, al final los agentes de mercado que acuden a un mecanismo de integración están buscando el aprovechamiento conjunto de los recursos que disponen cada una de las partes involucradas en la operación.

Sobre el particular, según las circunstancias del caso no resulta idóneo imponer un condicionamiento adicional a las partes involucradas. Una de las formas que han previsto las autoridades de competencia para contrarrestar este posible crecimiento o retrasarlo se encuentra relacionada con la posibilidad de enajenación de activos en bloque. Sin embargo, como se explicó en la resolución recurrida estos mecanismos, como el propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en el que se contemplaba una enajenación en bloque de unidades de negocio, se ven sometidas a altas barreras regulatorias en el mercado aeronáutico que impedirían su ejecución en un corto plazo. De otra manera, la Dirección considera que la medida dirigida a la desinversión de slots termina influyendo en esta posibilidad, ya que, a pesar de que las aerolíneas integradas podrán aprovechar los recursos de ambas compañías, los otros agentes del mercado tendrán la posibilidad de acceder al uso de la infraestructura aeroportuaria, mayor limitante a la capacidad competitiva de estos.

De otra manera, **ULTRA AIR** señaló que como consecuencia de la operación se generarían dos efectos que dificultarían la actividad de los demás agentes de mercado. Por un lado, el alto grado de reconocimiento de la marca **AVIANCA** demandaría a los otros agentes de mercado un alto grado de inversión en actividades de mercadeo, y un segundo efecto relacionado con la dificultad que tendrían los demás competidores de atraer los clientes

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

como consecuencia de las ventajas que tendría el ente integrado relacionado con su programa de viajero frecuente.

En relación con el primer efecto, **ULTRA AIR** solicitó la imposición de un condicionamiento que estaría dirigido a la existencia de un espacio para la publicidad de competidores en la página web del nuevo ente integrado y que se despliegue un banner donde los usuarios puedan comparar las tarifas de los competidores en las mismas franjas.

Esta solicitud de **ULTRA AIR**, la Dirección no la considera pertinente por lo siguiente. Primero, el hecho de que en la página web del ente integrado se permita la inclusión de “publicidad” de otros agentes del mercado generaría un escenario de riesgo para la determinación de responsabilidad de los agentes involucrados en dicha publicidad frente al consumidor en la operación de compra y venta y que puede devenir en un riesgo de confusión para el consumidor relacionado con el origen de las prestaciones mercantiles. Segundo, el hecho de que en el portal de la página web del ente integrado se permita comparar tarifas de los competidores en las mismas franjas, desnaturalizaría la función principal de este portal ya que se convertiría en un mecanismo de comparación de tarifas, sumado al riesgo que puede generar al consumidor sobre el origen de las prestaciones mercantiles. Tercero, que se incluya un link hacia la página de la **AERONÁUTICA CIVIL** donde figuren las páginas web de las empresas competidoras en el mercado. Este condicionamiento generaría una obligación para la autoridad aeronáutica, lo cual desnaturaliza el propósito de un condicionamiento que es el cumplimiento de obligaciones y cargas en cabeza del ente integrado. Por último, la imposición de estos condicionamientos podría generar un efecto contrario al que pretendido por **ULTRA AIR** porque podría terminar en un fortalecimiento de la página web mediante el aumento del tráfico de este portal. Por lo expuesto, no resulta adecuado la adopción de este condicionamiento.

En lo referente al programa de viajero frecuente, al igual que lo ocurre con el aprovechamiento de economías de escala por parte del ente integrado es una consecuencia natural de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** y es un efecto que si bien puede generar algún impacto para los competidores, este fenómeno no genera una afectación mayor a la competencia. Sobre este punto, **ULTRA AIR** solicitó la generación de un nuevo condicionamiento en el que se le permita a “los usuarios de las demás aerolíneas puedan tener acceso a las ventajas de los viajeros frecuentes del nuevo ente, por lo menos para los próximos tres años, cumpliendo con el pago de un valor equivalente no mayor al

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

que tendría que pagar un pasajero de la entidad integrada que no sea viajero frecuente”. Para sustentar la inclusión de este condicionamiento, **ULTRA AIR** manifestó que la posibilidad de que usuarios de **VIVA AIR** tenga acceso al programa de viajero frecuente de **AVIANCA** generaría un efecto negativo para los demás competidores. Si bien, la Dirección reconoce que como lo manifiesta la Superintendencia de Industria y Comercio, en algunos casos particulares los programas de fidelización constituyen una variable de competencia, en el caso concreto el recurrente no aporta elementos probatorios que den cuenta de la relevancia e importancia que tiene la existencia de estos programas en el mercado aeronáutico colombiano, particularmente, el programa diseñado por **AVIANCA** y su influencia en la decisión del consumidor.

Sobre el particular, se debe destacar que según un estudio reciente de la Superintendencia de Industria y Comercio se identificó que en el mercado de tiquetes aéreos el consumidor “no percibe diferencias significativas entre subgrupos de tiquetes relacionados con aerolíneas de bajo costo y tradicional”⁷⁰. En este sentido, los factores de decisión de consumo en el mercado aeronáutico han cambiado y no se tiene certeza la influencia en el consumidor que ejerce la pertenencia a un programa de beneficios. Por el contrario, conforme las conclusiones del estudio económico de la Superintendencia, la consideración que pueda tener un consumidor al comprar un tiquete relacionada con la posibilidad de acceder a un programa de fidelización en el mercado aeronáutico, ha pasado a un segundo plano, al evidenciarse que el consumidor actual no está percibiendo diferencias entre las aerolíneas tradicionales y las de bajo costo, estas últimas las cuales normalmente no cuentan con este tipo de programas⁷¹.

⁷⁰Estudio económico en el mercado aeronáutico.

https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Proteccion_Competencia/Estudios_Economicos/EM%20-%20OI%20Aeron%C3%A1utico2019_Final.pdf

⁷¹ Diptiman Banerji, Victor Saha, Nihal Singh, Ritu Srivastava . What are the most important consumer decision factors when choosing an airline? An emerging economy perspective. Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics. “The findings of this paper reveal that customer care quality and on-time arrival are the two most important factors that aviation customers consider while making their purchase decisions. In contrast, baggage allowance and fastest route to destination are the two least considered by aviation customers while making their purchasing choices”.

<https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/APJML-07-2021-0486/full/html>

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En lo relacionado al contenido a la propuesta de condicionamiento de **ULTRA AIR**, esta Dirección considera que su redacción no es clara y no encuentra cómo esta se separa de lo que ya está pasando en el mercado. En este momento, los usuarios de otras aerolíneas tienen la posibilidad de acceder en al programa de **LIFEMILES** y a parte de los servicios. Por este motivo, la solicitud de **ULTRA AIR** dirigida a que se le otorgue acceso a los usuarios de otras aerolíneas pagando una determinada suma de dinero no cobra sentido para esta Dirección.

Por lo expuesto, la Dirección considera que el argumento expuesto por el recurrente no resulta procedente.

Por último, **ULTRA AIR** y **WINGO** manifestaron que no existió un pronunciamiento sobre los altos niveles de concentración de otros aeropuertos en Colombia, como ocurre en el caso del Aeropuerto de Rionegro (MDE), Cartagena (CTG), San Andrés (AEZ) y Santa Marta (SMR).

En el caso particular de **ULTRA AIR** se solicitó la imposición del siguiente condicionamiento que “las integradas sólo puedan tener acceso al número de SLOTS equivalentes en número de SLOTS y horas pico o peaks times equivalentes a los que manejen el aeropuerto EL DORADO”.

En relación con el grado de congestión que se presenta en el Aeropuerto de Rionegro (MDE) presentó un estudio elaborado por Andrés Felipe Suárez en el que indicó que a pesar de que este aeropuerto no es considerado un aeropuerto categoría 3, este cuenta con algunas franjas horarias con altos niveles de concentración. Para el caso de las salidas en este sentido indicó que las franjas horarias que cuentan un nivel de asignación superior al 75% y una cantidad de slots por asignar menor a 3: son las de 5 y 6 de la mañana, 9 a 11 de la mañana, 1 a 2 de la tarde y 7 a 8 de la tarde. Para **WINGO** los efectos de la integración se podrían generar en las franjas que van de las 10 a las 12 de la mañana y de las 7 a 9 pm.

Para el caso de las llegadas, **WINGO** expone que existen franjas horarias en llegadas donde ya ha sido asignada una fracción significativa de la capacidad del aeropuerto y en las que según **WINGO**, el ente integrado concentraría una participación importante. Las franjas en las que se ha presentado asignación superior al 75% de la capacidad y en la que quedarían

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

solo 3 slots por asignar serían las siguientes, 1 p.m. a 2 p.m. y 5 p.m. a 9 p.m. Según **WINGO** la franja que va de las 6 a las 7 pm.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se pronunciaron sobre el análisis económico aportado por **WINGO**, y sobre este análisis del Aeropuerto de Rionegro manifestaron que, (i) este aeropuerto no está catalogado como categoría 3, es decir, no es considerado un aeropuerto congestionado, (ii) la asignación en este aeropuerto se realiza anualmente desde ceros para todas las aerolíneas y dicha asignación no genera precedencia histórica de ningún tipo, (iii) como resultado de la crisis, VIVA solo tendría 10 aviones en total, por este motivo su tamaño se reduciría de manera significativa, (iv) en marzo de 2023 el aeropuerto de MDE tuvo una caída en tráfico doméstico del 13% y del 9% en el tráfico internacional respecto del 2022, (v) con la capacidad reducida de VIVA solo podría operar el 38% de su capacidad original en MDE.

En lo relacionado con los aeropuertos de Cartagena (CTG), San Andrés (ADZ) y Santa Marta (SMR) ninguno de los recurrentes aportó elementos para tener en cuenta en la valoración de sus argumentos. A continuación, la Dirección analizará la situación de cada uno de los aeropuertos indicados por los recurrentes.

Si bien el Aeropuerto El Dorado (BOG) que sirve a la ciudad de Bogotá es el único declarado como congestionado con el máximo nivel de congestión (Nivel 3), como lo manifestaron las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, y por ende cuenta es el que con un esquema de slots para planificar su operación, los aeropuertos de Rionegro (MDE), Cartagena (CTG), Santa Marta (SMR) y San Andrés (ADZ) cuentan con una operación con una tendencia creciente que podría llegar a superar la capacidad de dicha infraestructura.

Evaluación de capacidad del aeropuerto de Santa Marta

La siguiente tabla resume el promedio de operaciones planificadas para salidas y llegadas en horario UTC del aeropuerto Simón Bolívar que sirve a la ciudad de Santa Marta (SMR) tomando como referencia la temporada Summer 22, que cuenta con una capacidad a 9 salidas y 9 llegadas por hora.

Tabla 04. Promedio de Salidas SMR

Tabla 05. Promedio de Llegadas SMR



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

UTC	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0
0	3,5	1,2	1,5	2,6	1,5	2,0	1,2
1	2,0	2,2	2,4	2,3	2,8	2,7	2,3
2	4,3	4,6	3,7	3,7	4,7	3,3	4,2
3	2,0	2,7	3,1	3,5	3,0	3,6	3,1
4		1,0	1,0	1,0		1,0	
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11	2,4	2,3	2,0	1,0	1,5	2,1	1,6
12	2,0	2,7	1,3	1,6	2,2	3,1	3,0
13	2,8	1,8	1,0	1,9	1,0	1,3	1,6
14	1,2	1,7	2,7	1,5	3,1	2,3	2,6
15	1,3	2,5	1,6	2,6	2,4	1,2	2,3
16	3,6	3,1	3,5	3,7	2,4	3,6	3,7
17	1,8	2,8	2,6	1,5	3,3	2,7	3,0
18	4,0	2,9	4,2	2,0	1,5	2,3	3,1
19	1,4	2,8	2,6	1,5	2,0	1,9	2,6
20	1,5	1,1	1,4	1,6	1,5	2,1	2,7
21	3,1	3,5	2,9	3,0	2,2	2,4	2,0
22	2,6	3,8	2,7	1,9	3,5	2,6	3,1
23	2,6	3,6	1,9	1,9	2,0	1,3	1,4

UTC	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0
0	3,5	1,2	1,5	2,6	1,5	2,0	1,2
1	2,0	2,2	2,4	2,3	2,8	2,7	2,3
2	4,3	4,6	3,7	3,7	4,7	3,3	4,2
3	2,0	2,7	3,1	3,5	3,0	3,6	3,1
4		1,0	1,0	1,0		1,0	
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11	2,4	2,3	2,0	1,0	1,5	2,1	1,6
12	2,0	2,7	1,3	1,6	2,2	3,1	3,0
13	2,8	1,8	1,0	1,9	1,0	1,3	1,6
14	1,2	1,7	2,7	1,5	3,1	2,3	2,6
15	1,3	2,5	1,6	2,6	2,4	1,2	2,3
16	3,6	3,1	3,5	3,7	2,4	3,6	3,7
17	1,8	2,8	2,6	1,5	3,3	2,7	3,0
18	4,0	2,9	4,2	2,0	1,5	2,3	3,1
19	1,4	2,8	2,6	1,5	2,0	1,9	2,6
20	1,5	1,1	1,4	1,6	1,5	2,1	2,7
21	3,1	3,5	2,9	3,0	2,2	2,4	2,0
22	2,6	3,8	2,7	1,9	3,5	2,6	3,1
23	2,6	3,6	1,9	1,9	2,0	1,3	1,4



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

Fuente: Sistema Score

Como muestra la tabla anterior este aeropuerto no cuenta con un problema estructural de capacidad y en promedio ninguna franja horaria tanto en salidas como en llegadas tiene problemas de capacidad.

Evaluación de capacidad del aeropuerto de Rionegro (MDE)

La siguiente tabla resume el promedio de operaciones planificadas para salidas y llegadas en horario UTC del aeropuerto José María Córdova de Rionegro (MDE) tomando como referencia la temporada Summer 22 y la capacidad de la infraestructura la cual corresponde a 12 salidas y 12 llegadas por hora.

Tabla 06. Promedio de Salidas MDE

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	8,6	8,9	9,3	9,2	7,7	8,4	9,2
1	8,6	8,1	8,7	8,8	8,2	7,5	11,2
2	7,9	5,3	6,8	6,8	3,7	6,4	7,5
3	3,2	3,8	5,7	4,9	4,5	4,5	4,8
4	2,3	2,0	2,1	1,6	2,9	3,3	4,0
5	2,8	2,9	3,1	2,8	3,1	2,5	3,1
6	1,3	1,3	1,2	1,3	1,1	1,2	1,3
7	1,1	1,0		1,0	1,0	1,0	1,0
8	1,0	1,0	1,6	1,4	1,2	1,0	1,1
9	6,0	3,5	6,9	4,7	5,1	3,8	6,8
10	8,1	7,6	8,8	9,3	8,9	9,4	8,4
11	8,2	8,2	9,1	8,3	8,6	8,1	8,3
12	8,2	7,9	8,2	8,5	8,5	8,3	8,4
13	7,9	7,6	9,9	8,4	8,5	8,4	9,1
14	9,7	6,7	8,0	9,6	8,2	7,7	7,2
15	7,1	8,0	9,5	8,6	7,5	5,7	8,4
16	6,6	5,5	10,4	6,7	6,5	6,5	5,2
17	8,3	4,8	5,5	6,0	7,1	6,3	5,4

Tabla 07. Promedio de Llegadas MDE

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	8,8	8,0	10,7	10,6	7,9	10,0	11,6
1	9,3	6,3	8,6	8,7	10,2	7,5	9,9
2	8,0	6,4	8,5	7,1	8,5	7,7	7,6
3	9,2	8,7	9,5	9,5	8,5	8,3	10,0
4	8,0	7,1	9,3	9,2	7,2	8,0	8,7
5	3,9	2,3	4,7	3,1	2,6	3,6	2,2
6	1,0			1,0	1,0	1,1	1,0
7	1,0	1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
8	1,0	1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
9	1,0	2,0	1,0	1,6		1,2	1,0
10	1,5	1,3	1,5	1,2	1,4	2,1	1,0
11	3,7	3,6	6,2	5,1	5,5	4,2	3,8
12	6,0	5,5	8,5	6,7	6,9	5,1	7,5
13	9,4	7,1	8,3	8,8	7,5	8,0	7,9
14	8,1	7,2	9,6	8,1	8,0	6,5	7,9
15	6,4	6,3	9,4	7,1	7,1	5,8	6,7
16	8,9	5,6	6,0	7,3	6,0	7,3	4,2
17	7,9	5,5	5,7	7,0	6,2	7,1	6,5



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

18	6,5	5,3	4,9	6,1	5,7	6,2	7,2	18	9,5	9,3	11,2	8,1	8,7	10,5	12,4
19	7,6	9,5	9,7	8,0	9,7	9,4	10,0	19	8,2	9,3	8,6	8,9	8,0	8,1	6,9
20	7,8	9,6	8,0	7,7	8,0	6,9	7,1	20	4,6	6,3	5,5	5,0	5,7	5,6	6,7
21	7,8	8,1	9,4	8,6	7,2	7,8	9,5	21	6,5	5,7	6,9	7,5	4,5	5,8	7,2
22	5,5	7,0	5,2	5,6	7,2	7,0	6,4	22	6,9	8,6	6,9	6,9	7,6	7,0	9,3
23	3,8	4,8	5,1	6,5	2,5	2,8	6,1	23	9,8	9,0	8,4	9,5	8,3	9,6	8,8

Fuente: Sistema Score

Como muestra la tabla anterior en general este aeropuerto no cuenta con un problema estructural de capacidad y en promedio de las 168 franjas de salida ninguna supera la capacidad del aeropuerto. En el caso de las llegadas en promedio solo 1 (sombreada en rojo) de las 168 franjas supera la capacidad. Sin embargo, es una circunstancia excepcional y que podría solucionarse con medidas operativas gracias a que las franjas inmediatamente anterior y posterior tienen capacidad suficiente para albergar las operaciones de esta franja congestionada.

Lo anterior no quiere decir que en un escenario futuro, si se mantuviera una tendencia creciente, en que la infraestructura del Aeropuerto de Rionegro podría llegar a un nivel de congestión en algunas franjas horarias (señaladas en amarillo en la tabla). Esto representa un escenario contrario a lo que se identificó en el Aeropuerto Internacional El Dorado, en el que el problema de escasez de recursos de slots y por ende ausencia de capacidad se presenta de manera permanente en ciertas franjas horarias y en la mayoría de los días de la semana.

De otra parte, se debe indicar que una proyección de este escenario no es vislumbrable en este momento, porque esta información prevé una intensidad de operaciones que incluye la operación de Viva y Ultra Air con una capacidad similar a la del año pasado sin contar con la crisis que atraviesan estas dos compañías que podría derivar en una disminución de la cantidad de las operaciones en el corto y mediano plazo, lo que implicaría un escenario menor al expuesto, más aún cuando estos operadores tienen una participación importante y tienen como base de operaciones a este aeropuerto.

Evaluación de capacidad del aeropuerto de Cartagena

La siguiente tabla resume el promedio de operaciones planificadas para salidas y llegadas en horario UTC del Aeropuerto Rafael Nuñez (CTG) tomando como referencia la temporada Summer 22 y la capacidad de la infraestructura que corresponde 14 salidas y 15 llegadas por hora.

Tabla 08. Promedio de Salidas CTG

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	5,1	4,5	4,8	4,3	5,6	3,3	5,9
1	3,0	1,5	4,7	5,0	2,0	4,2	3,8

Tabla 9. Promedio de Llegadas CTG

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	3,4	3,8	5,0	4,7	3,3	3,2	4,1
1	5,1	3,0	2,7	4,4	4,3	3,8	2,7



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

2	4,6	4,9	2,3	3,0	4,8	5,0	4,3
3	2,5	2,5	3,2	3,3	2,5	2,5	2,1
4	1,3	1,0	2,7	2,5	1,2	1,3	3,1
5		1,0	1,0	1,0	1,0		1,0
6							
7							
8		1,0					
9			1,9	1,1	1,0	1,1	1,0
10	2,9	2,6	3,8	3,6	3,5	3,2	2,6
11	3,4	3,5	3,5	3,5	4,3	3,8	3,1
12	2,7	3,1	2,5	2,5	3,4	2,5	3,1
13	1,8	3,0	3,0	1,4	2,6	2,0	3,2
14	4,9	4,6	4,7	3,3	4,5	3,7	4,1
15	4,5	4,3	2,4	3,3	3,8	3,4	3,7
16	5,0	4,4	4,5	4,4	3,3	4,6	3,5
17	4,5	4,5	4,0	3,3	4,6	3,6	4,8
18	5,0	5,3	5,3	5,2	5,1	4,7	5,7
19	4,3	4,2	4,5	3,9	5,0	4,8	3,3
20	5,4	4,8	3,7	5,1	6,2	5,9	5,1
21	3,7	4,5	3,8	3,2	3,2	4,0	4,4
22	3,7	3,5	3,3	5,5	3,1	4,1	3,1
23	4,5	4,1	2,1	4,0	2,8	3,8	3,4

2	4,1	3,8	4,4	3,8	4,4	4,5	5,4
3	3,2	1,8	3,7	4,1	2,6	2,4	3,1
4	3,2	3,7	4,6	5,1	4,5	4,2	4,6
5	1,0	1,1	1,9	1,0	1,1	1,0	1,1
6			1,0				
7							
8		1,0					
9	1,9	3,5	1,8	1,9	1,8	2,8	2,2
10	3,6	2,0	2,5	2,5	2,6	2,6	1,4
11	2,1	3,2	2,5	1,8	2,3	3,2	2,7
12	2,8	3,5	3,4	4,2	3,9	3,1	4,1
13	3,9	5,0	4,0	2,4	5,4	3,9	3,5
14	4,1	2,7	3,2	3,6	2,9	3,3	3,7
15	6,0	4,0	4,5	4,7	3,7	3,9	4,2
16	5,0	5,6	4,3	4,4	4,8	5,0	5,2
17	5,0	5,2	5,2	6,8	5,1	6,2	5,7
18	5,8	4,5	4,3	2,9	5,5	4,1	4,6
19	5,7	5,6	3,5	5,2	4,3	5,7	3,7
20	4,7	4,1	3,9	4,0	4,5	4,2	4,3
21	5,0	4,4	5,3	6,1	4,2	6,9	4,8
22	3,3	3,1	1,4	3,2	2,0	3,0	3,4
23	4,7	5,4	4,5	5,5	5,2	5,3	3,4

Fuente: Sistema Score

Como muestra la tabla anterior en general este aeropuerto no cuenta con un problema estructural de capacidad y en promedio ninguna franja horaria tanto en salidas como en llegadas generan preocupaciones en materia de capacidad.

Evaluación de capacidad del aeropuerto de San Andrés



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

La siguiente tabla resume el promedio de operaciones planificadas para salidas y llegadas en horario UTC del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés (ADZ) tomando como referencia la temporada Summer 22 y la capacidad de la infraestructura corresponde a 5 salidas y 6 llegadas por hora.

Tabla 10. Promedio de Salidas ADZ

Tabla 11. Promedio de Llegadas ADZ



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	1,0	1,2	1,3	1,1	1,1	1,6	1,1
1	1,7	1,7	1,2	2,0	1,6	1,5	1,8
2	2,5	1,5	1,8	1,2	1,7	2,3	1,0
3	1,5	1,5	1,1	1,8	1,0	1,2	1,5
4	1,2	1,5		1,0	1,0	1,0	1,5
5	1,4	1,0	1,0		1,3	1,4	1,0
6	1,1	1,2	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0
7	1,1	1,2	1,4	1,0	1,0	1,0	1,2
8	1,3	1,0	1,0	1,4	1,1	1,0	1,0
9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
10	1,0	1,1			1,0		1,0
11	1,5	1,8	1,0	1,0	1,4	1,1	1,7
12	1,3	2,4	1,8	1,6	1,0	2,4	2,3
13	1,2	1,5	1,0	1,3	1,0	1,1	1,9
14	1,6	1,1	1,5	1,4	1,5	1,7	1,4
15	2,0	2,3	1,1	1,5	1,5	1,6	1,0
16	2,1	2,5	1,6	1,5	1,8	2,4	1,4
17	2,0	2,2	1,6	2,0	2,1	1,7	2,0
18	1,4	1,9	1,9	1,7	1,4	2,0	1,1
19	2,4	1,7	2,0	2,4	1,9	2,0	1,5
20	2,5	2,2	2,5	2,8	2,8	2,9	2,9
21	2,3	3,2	2,6	2,4	3,2	1,9	4,0
22	1,0	1,1	1,1	1,2	1,0	1,0	1,1
23	1,7	2,2	1,5	1,8	1,8	1,8	1,6

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	1,0	1,3	1,3	2,0	1,5	1,6	1,2
1	2,5	1,7	1,3	1,6	1,5	2,4	1,3
2	1,3	1,3	1,9	1,3	1,1	1,2	1,9
3	1,0	1,0	1,0	1,0		1,1	1,2
4	1,0	1,0			1,0	1,2	1,0
5	1,4	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0
6	1,4	1,1	1,0	1,1	1,0	1,1	1,3
7	1,4	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0
8	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0
9		1,0			1,0		1,0
10	1,0	1,5			1,7	1,0	1,5
11	1,0	1,6	1,1	1,4	1,0	1,6	1,6
12	1,3	1,6	1,8	1,1	1,0	1,5	1,8
13	1,4	1,1	1,1	1,0	1,0	1,3	2,0
14	2,6	2,7	1,9	2,3	1,4	1,8	1,5
15	1,6	2,1	1,6	1,1	1,3	2,4	1,3
16	1,7	2,8	1,4	1,7	2,1	1,6	2,0
17	2,4	1,7	1,9	1,8	1,7	2,6	1,6
18	2,9	2,4	2,4	2,6	2,4	2,4	2,1
19	2,2	1,5	1,4	1,7	2,0	2,0	1,7
20	2,0	2,0	1,8	1,7	2,6	1,3	2,9
21	3,1	2,8	3,1	2,6	2,7	2,4	2,5
22	1,7	1,8	1,2	2,0	2,2	1,7	1,7
23	1,0	1,7	1,6	1,6	1,7	1,1	1,3

Fuente: Sistema Score

Como muestra la tabla anterior en general este aeropuerto no cuenta con un problema estructural de capacidad y en promedio en ninguna franja horaria tanto en salidas como en

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

llegadas la demanda supera o llega a ser igual a la capacidad. De otra parte, son muy pocas franjas (en amarillo) las que pueden estar cerca de llegar a la capacidad del aeropuerto.

Conforme al análisis expuesto, para los casos de los aeropuertos de Cartagena, Santa Marta y San Andrés esta Dirección no identificó problemas de congestión que generen preocupación.

En relación con el Aeropuerto de Rionegro la Dirección identificó que existiría algún tipo de preocupación relacionada con la congestión si se mantuviera la tendencia de crecimiento de las operaciones de este aeropuerto. Sin embargo, esta preocupación tiene sus matices que la diferencian de la generada en el Aeropuerto Internacional El Dorado, primero, el Aeropuerto de Rionegro no está reconocido como congestionado (nivel 2 o nivel 3) situación que lleva a que la asignación de las franjas no funcione bajo un esquema de slots ni de precedencia histórica, segundo, la planeación de las operaciones se encuentra sujeto a las decisiones de otros agentes como ocurre los operadores aeroportuarios. Por lo expuesto, la Dirección comparte las preocupaciones relacionadas con la congestión del Aeropuerto de Rionegro, sin embargo por las particularidades que tiene este aeropuerto considera que esta integración no es el escenario para tomar decisiones estructurales en relación con esta infraestructura. Por este motivo, la Dirección manifiesta que la **AERONÁUTICA CIVIL** monitoreará las condiciones de este aeropuerto con miras a tomar, en caso de ser necesario, medidas de carácter operacional.

DÉCIMO PRIMERO: Que los distintos recurrentes presentaron solicitudes de aclaración y modificación sobre el esquema de condicionamientos establecidos por la Dirección. En este punto, presentaron solicitudes sobre aspectos aplicables a todos los condicionamientos y solicitudes de manera particular para cada uno estos. A continuación, en este orden la Dirección abordar el estudio de los argumentos presentados por las recurrentes.

11.1. Solicitudes de modificación sobre aspectos generales de los condicionamientos.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** realizaron una serie de solicitudes de modificación de carácter general aplicable a todos los condicionamientos. Estas son: (i) la posibilidad de autorización de ejecución actos preparatorios antes de materializar la operación de integración empresarial, (ii) la aplicación de los condicionamientos únicamente a **FAST COLOMBIA S.A.S.** con excepción del condicionamiento relacionado con la protección de pasajeros, el cual sería aplicable a **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**, (iii) la indicación de un plazo para comunicar la aceptación de los condicionamientos y por ende la ejecución de la operación de integración empresarial, (iv) la fijación de unos plazos para el cumplimiento de cada uno de los condicionamientos. Adicionalmente, **ULTRA AIR** solicitó que la Dirección debe indicar que como condición previa a la materialización de la operación de integración el cumplimiento de cada uno de los condicionamientos. A continuación, se resolverán cada una de estas solicitudes.

En relación con la solicitud de ejecución de actos preparatorios antes de la materialización de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, esta Dirección no la considera pertinente por lo siguiente. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** indicaron que resulta necesario que la Dirección las autorice a ejecutar actividades como intercambio de información, actividades de financiación y de fondeo y a la celebración de acuerdos accesorios, con miras a ir preparando el proceso de integración entre las compañías. Sin embargo, también indicaron que la ejecución de estos actos se presenta con independencia, si toman la decisión o no

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

de integrarse. Para la Dirección, la materialización de todos estos actos representaría la ejecución misma de la operación de integración, la cual está sujeta al cumplimiento de unos condicionamientos. Así, no resulta coherente que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** soliciten que se permita la ejecución de estos actos que ha denominado preparatorios sin previamente haber definido si la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** al final será ejecutada. Por este motivo, al considerarse que los actos preparatorios son comportamientos que podrían constituir la ejecución misma de un proceso de integración empresarial no resulta adecuado la aprobación de estos sin que exista certeza sobre el hecho de que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** materializarán la operación. Por este motivo, esta solicitud será negada.

En referencia a la aplicación de los condicionamientos de manera exclusiva a **FAST COLOMBIA S.A.S.** esta Dirección no accederá a esta solicitud. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifiestan que **VIVA AIRLINES PERÚ SAC** es una sociedad que está sometida a la jurisdicción y ley peruana y no se tiene certeza sobre el reinicio de operaciones. Para la Dirección, **VIVA AIRLINES PERÚ SAC** es una sociedad que cuenta con participación en el mercado colombiano y tiene la posibilidad de cumplir los distintos condicionamientos impuestos en la resolución recurrida. Es claro que, el trámite de solicitud de integración empresarial involucró siempre a esta sociedad y su operación en el mercado colombiano. Así, esta sociedad tiene la posibilidad, en principio, de ejecutar cada uno de los condicionamientos impuestos en la resolución recurrida. De otra parte, la Dirección es consciente que **VIVA AIRLINES PERÚ SAC** es una sociedad que se encuentra también bajo inspección de otras autoridades, sin embargo, esto no impide que en principio se vean obligadas a cumplir los condicionamientos que la Dirección ha diseñado para eliminar los efectos derivados de la aprobación de integración empresarial. En este momento no existe una decisión definitiva por parte de la autoridad peruana que lleve a esta Dirección a tener un grado de certeza sobre la imposibilidad definitiva de esta sociedad del reinicio de operaciones. Adicionalmente, como se expuso en la resolución recurrida, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán informar durante los plazos de vigencia la forma en que han adelantado el cumplimiento de los condicionamientos y las razones que han generado algún tipo de imposibilidad sobre su cumplimiento, situación que les permitirá a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** realizar cualquier manifestación sobre este punto. De la misma forma, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** cuentan con la opción de solicitar la modificación de un condicionamiento si las situaciones materiales y fácticas en las que este impuso han variado.

De otra parte, **ULTRA AIR** solicitó que se sujete la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** a la ejecución de cada uno de los condicionamientos. Sobre el mismo punto, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron que se les un plazo de 20 días calendario contados a partir de la ejecutoria del acto administrativo para notificar su decisión de materializar la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, comunicación que denominaron **“NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN”**.

En relación con la solicitud de **ULTRA AIR** esta no resulta adecuada por lo siguiente. Es claro, que la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se encuentra sujeta al cumplimiento que hagan las **EMPRESAS INTERVINIENTES** de cada uno de los condicionamientos, sin embargo, como se evidencia en la resolución recurrida existen condicionamientos que por su misma naturaleza no se pueden ejecutar de manera inmediata, sino que requieren de un tiempo para su ejecución. Someter el inicio de la ejecución de una **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** al hecho que se acredite el

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

cumplimiento de todos los condicionamientos no resulta viable. A modo de ejemplo, en el caso del condicionamiento de protección de pasajeros afectados por la suspensión de operaciones de **VIVA AIR** resulta necesario que haya una interacción de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para efectos de su ejecución.

Adicionalmente se debe indicar que no es cierto como lo indica **ULTRA AIR** que la Superintendencia de Industria y Comercio haya indicado que se deba someter la aprobación de una operación de integración empresarial al cumplimiento previo de todos los condicionamientos. De hecho, la Guía de Integraciones Empresariales de esa entidad indica que las obligaciones derivadas usualmente empiezan a regir una vez se apruebe la integración y en situaciones excepcionales, podrá la Superintendencia sujetar la aprobación al cumplimiento previo de un condicionamiento.⁷² A modo de ejemplo, en el caso del condicionamiento de protección de pasajeros afectados por la suspensión de operaciones de **VIVA AIR** resulta necesario que haya una interacción de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para efectos de su ejecución. Así las cosas, la solicitud de **ULTRA AIR** no se considerará.

Contrario a lo manifestado por **ULTRA AIR**, la fórmula propuesta por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en el que se define un plazo específico para empezar la ejecución de cada uno de los condicionamientos es adecuada porque responde a las condiciones materiales de cada uno de estos. Varios de los condicionamientos requieren que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** inicien la ejecución de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** como se expuso con anterioridad.

En relación con esta solicitud de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, esta Dirección considera conveniente la inclusión de un plazo en el que estas notifiquen a la entidad sobre su decisión de adelantar la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, la cual se denominará **“NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN”**. Esta fecha resulta importante porque será el momento en que se podrá determinar el inicio del plazo con el que contarán las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para dar cumplimiento a los condicionamientos impuestos. Esto permitirá tanto a la **AERONÁUTICA CIVIL** como a la entidad encargada del monitoreo de los condicionamientos hacer un adecuado seguimiento de estos. Por estos motivos se aceptará el mecanismo propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

Sobre el plazo para realizar esa **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** han solicitado que este sea de 20 días calendario a partir de la ejecutoria del acto administrativo. Esta Dirección considera que este plazo resulta ser excesivo y lo determinará en cinco (5) días calendario desde la ejecutoria de la decisión.

Por lo expuesto, en el apartado de definiciones de los condicionamientos se incluirá la definición de **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** en el siguiente sentido:

“NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN. Comunicación escrita de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en la que informan su decisión de implementar o no la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. La cual se remitirá dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la fecha de ejecutoria del acto administrativo”.

⁷² Guía de Análisis de Integraciones Empresariales. 166. “Estas obligaciones usualmente comienzan a regir una vez se aprueba la integración. Sin embargo, esta Superintendencia también tiene la facultad de exigir el cumplimiento previo de un condicionamiento, por lo que la aprobación de la operación propuesta queda sujeta a una condición suspensiva”.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

Por último, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** han solicitado la fijación de unos determinados plazos para el cumplimiento de cada uno de los condicionamientos, así como para la remisión del plan de protección de pasajeros afectados por la suspensión de operaciones de **VIVA AIR**. Estas peticiones serán estudiadas cuando se evalúe cada uno de los condicionamientos. Esto con el fin de mantener una unidad en la valoración de los argumentos expuestos por los recurrentes.

11.2. Solicitudes de aclaración y modificación individuales para los condicionamientos.

Los recurrentes solicitaron la aclaración y/o modificación de los distintos condicionamientos impuestos por la Dirección. A continuación, se realiza el estudio de los reparos y solicitudes presentadas para cada uno de los condicionamientos.

11.2.1. Estudio de los reparos del Condicionamiento No. 1: Devolución de slots.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y algunos **TERCEROS INTERESADOS** realizaron pronunciamientos sobre el condicionamiento No. 1 los cuales se agruparán de la siguiente manera para su estudio en los siguientes ejes temáticos: (i) Ausencia de facultad de la Dirección para ordenar la desinversión de slots; (ii) Vigencia del mecanismo de desinversión de slots; (iii) Ausencia del desarrollo de una teoría del daño de los efectos anticompetitivos para analizar la efectividad de los condicionamientos; (iv) Inclusión de un mecanismo de asignación de slots o cesión prioritaria para la generación de un escenario competitivo, (v) La devolución de slots se debió realizar por pares y debió guardar una simetría entre las temporadas IATA; (vi) Exoneración de la aplicación de las reglas del RAC; (vii) Posibilidad de intercambio, transferencia de slots y operaciones conjuntas; (viii) Metodología de devolución de slots, estudio de la nueva propuesta de AVIANCA; (ix) fecha de vigencia de la devolución de los slots.

11.2.1.1. Ausencia de la facultad de la Dirección para ordenar la desinversión de los slots.

JETSMART manifestó que la Dirección se encuentra impedida para disponer de los slots de **VIVA** por cuanto estos a la fecha de proferida la resolución ya no eran de su titularidad. Esto porque en la medida que **VIVA** suspendió operaciones, **VIVA** perdió de pleno derecho su permiso de operación, y porque las normas del RAC establecen que cuando el permiso de una aerolínea sea suspendido o cancelado todos los slots se revertirán al fondo de reserva de slots.

Sobre este punto, la Dirección aclara que, la devolución de slots por la suspensión o cancelación del permiso de operación no se da manera automática como consecuencia de esta decisión, sino que se trata de un proceso regulado en el apéndice A de la sección tercera de los RAC el cual en el numeral 6.16 señala lo siguiente:

“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

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

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. (subrayado y negrilla no hace parte del texto original)

De la lectura de esta norma se infiere que la devolución de slots se presentará en el caso que sea suspendido o cancelado el permiso de operación de la aerolínea, procedimiento en el que el coordinador podrá reservar los slots a la espera de renovación del permiso de operación o la restitución formal de las actividades de la aerolínea; es importante recalcar que el proceso por medio del cual se suspenden o cancelan los permisos de operación es independiente y en este se deben surtir una serie de etapas procesales, lo cual implica que el análisis de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** no está sujeto a ese trámite y por ende, las decisiones adoptadas en esta Resolución se hacen sin perjuicio de las actuaciones administrativas adelantadas por la suspensión o cancelación del permiso de operación de **VIVA**.

No hay decisión administrativa ejecutoriada que ordene la suspensión o cancelación de su permiso de operación y la devolución de slots y, por lo tanto, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales tiene la facultad para imponer un condicionamiento asociado a su manejo o disposición. Se repite, sin perjuicio de la aplicación de las reglas del RAC y las actuaciones administrativas que al efecto se adelanten.

11.2.1.2. Vigencia del mecanismo de desinversión de slots.

Para **JETSMART** la desinversión de los slots debió ordenarse de manera indefinida, solo de esta manera el condicionamiento se convertiría en un remedio de carácter estructural que permitiría la entrada de otros agentes de mercado. Esto porque la entrada y permanencia de un agente de mercado requiere un alto capital y una capacidad operativa que en el término de tres años no se logra construir. De esta manera, sustenta **JETSMART** que si lo que se pretende es eliminar la barrera de entrada consistente en la escasez de slots en el Aeropuerto Internacional El Dorado un condicionamiento de tres años es insuficiente.

En el mismo sentido, **ULTRA AIR** solicitó que los slots devueltos deberían mantenerse disponibles para cualquier empresa que solicite el ingreso al mercado dentro de los diez (10) años siguientes a la firmeza de la decisión que decida la solicitud de integración. De la misma manera, **ULTRA AIR** indicó que la Dirección debe ordenar a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** renunciar a cualquier derecho o expectativa que tengan sobre los slots devueltos por diez (10) años es decir a partir del Winter 2032.

Sobre este punto, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en su propuesta de modificación del condicionamiento solicitó un cambio en los tiempos para cada una de las condiciones allí expuestas así: (i) en relación a la precedencia histórica y la asignación de los slots devueltos bajo el régimen ad-hoc solicitó que se redujera a solo dos temporadas, es decir, después de un año las **EMPRESAS INTERVINIENTES** recobrarían la posibilidad de constituir

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

precedencia histórica sobre los slots devueltos, (ii) en lo referente a la imposición de quedar de último en la asignación de los slots devueltos **AVIANCA** solicitó que esta fuera aplicada por seis temporadas. Esto en razón, de la reducción de la flota y el mantenimiento de 18 años.

La Dirección no aceptará las solicitudes de **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** por las siguientes razones. En primera medida, se debe tener en cuenta la finalidad que persigue el condicionamiento. Como se expuso en el acto administrativo recurrido, el propósito de un condicionamiento en materia de integraciones es contrarrestar los efectos negativos derivados de la aprobación pura y simple de la operación de integración empresarial. Como lo han reconocido los distintos agentes de mercado y la misma Dirección, existe una barrera de entrada en las actividades de transporte aéreo que involucran el Aeropuerto Internacional El Dorado. Esta situación es previa a la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Por este motivo, la justificación del condicionamiento no puede ser como lo expresa **JETSMART** un escenario de eliminación de una barrera de entrada previa o de una desinversión, sino la generación de un escenario en el que se den las condiciones en el mercado en el que se compensen los efectos negativos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

En segunda medida, la Dirección no puede crear un mecanismo absoluto en el que se pueda generar una inutilización de los slots ya que podría afectar la prestación de los servicios de transporte. Los recurrentes indican que es necesario para el restablecimiento de la competencia una prohibición de carácter permanente, en el caso de **JETSMART**, o por diez años, en el caso de **ULTRA AIR**, para las **EMPRESAS INTERVINIENTES** de utilización de estos slots y consolidación de derechos sobre estos. Como se esbozó con anterioridad, el propósito del condicionamiento es lograr crear un espacio material en que se permita reestablecer las condiciones de competencia del escenario pre-integración. Sin embargo, la generación de este espacio tampoco puede devenir en un escenario post-integración en el que se puedan generar consecuencias negativas para el bienestar de los consumidores, en este caso los usuarios del transporte aéreo.

Por este motivo es que la Dirección diseñó un mecanismo que permite por un lado, el acceso prioritario de los slots devueltos a los agentes de mercado distintos de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, en el que estos terceros tendrán la posibilidad de hacer uso prioritario de los slots objeto de devolución por el periodo de tres años con la ventaja que en el caso de que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** pretendan hacer uso de estos slots, su uso se considerará ejecutado en calidad de ad-hoc, es decir las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no podrán generar precedencia histórica sobre estos por un periodo igual de tres años. Pero, por otro lado, permite que estos slots no sean inutilizados, ya que, si estos no están siendo explotados por los agentes de mercado, ante el interés de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y la necesidad de atención de la demanda de los pasajeros resulta proporcionado que estos puedan hacer uso de estos en calidad de ad-hoc. Esta situación se complementa con la restricción mencionada que tendrían las **EMPRESAS INTERVINIENTES** de no poder consolidar estos slots mediante el mecanismo de precedencia histórica durante las temporadas incluidas en el acto administrativo recurrido.

En tercera medida, no resulta conveniente como lo solicita **ULTRA AIR** mantener disponible una serie de slots por diez (10) años, en tratándose de un bien escaso que es esencial para la prestación de los servicios de transporte. Como se ha reconocido en el trámite administrativo por todos los intervinientes, los slots en el Aeropuerto Internacional El Dorado

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

son bienes esenciales para la prestación de los servicios de transporte, en este sentido una medida dirigida a congelar el uso de un número determinado de slots en espera de la entrada en un término de diez (10) años de nuevos agentes competidores se traduciría en uso ineficiente de este recurso escaso y podría generar una afectación a la prestación misma de los servicios de transporte en el que no sea posible la atención de la demanda actual o futura, por las limitantes que encontrarían los agentes de mercado actuales de hacer uso de estos slots devueltos con el fin de ampliar la cobertura de sus servicios. Sobre el particular, el RAC 3 en su apartado 3.6.3.4.2.1. establece entre los requisitos para el inicio de operaciones de una nueva ruta que la aerolínea deberá contar con slots aprobados:

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: (...)

(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.

En cuarta medida, la solicitud de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** dirigida a la pérdida del derecho a la precedencia histórica se limite apenas a dos temporadas resulta ser insuficiente e inocua para el restablecimiento del escenario de competencia precedente a la solicitud de integración empresarial. Sobre este punto, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** obvian la finalidad perseguida por el condicionamiento y por el contrario centran su solicitud en la necesidad de operación de las compañías, situación que resulta errada para esta Dirección. La Dirección ha esbozado las consecuencias negativas que traería para el mercado la aprobación de esta **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, sin embargo, ha tenido en cuenta, las condiciones financieras y comerciales de **VIVA AIR** a efectos de adoptar una aprobación condicionada de esta operación. En este sentido, es que han surgido la imposición de condicionamientos con el fin de generar un espacio competitivo para compensar el riesgo de materialización de los efectos que llevarían la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Por las razones expuestas, se negarán las solicitudes presentadas por los recurrentes en el sentido de modificar la duración del mecanismo de devolución de slots.

11.2.1.3. Ausencia del desarrollo de una teoría del daño de los efectos anticompetitivos para analizar la efectividad de los condicionamientos.

Para **JETSMART** el condicionamiento no cumple el requisito de suficiencia previsto en el párrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009. Esto, por cuanto si bien la Dirección describió los escenarios pre y post integración, esta no cuantificó el daño que tal concentración de slots derivaría. La Dirección no ahondó en las implicaciones prácticas de la concentración. En este sentido, para **JETSMART** al no tener la Dirección una teoría del daño debidamente estructurada impuso condicionamientos sin un marco de referencia. Por este motivo, indicó que la Dirección incumplió el estándar establecido en la norma citada.

Contrario a lo indicado por el recurrente la Dirección identificó elementos que den cuenta del daño que se puede generar como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, situación que permitió realizar el estudio de los condicionamientos, teniendo en cuenta los riesgos que se derivarían para la competencia en el escenario post-

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

integración y que podrían llegar a materializarse. En este sentido, como se pasa a exponer tras el estudio de los efectos que se generarían como consecuencia de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** y la construcción de ese escenario post-integración, la Dirección analizó los condicionamientos dirigidos a eliminar los factores que daban lugar a la materialización de los posibles riesgos.

Del análisis de la resolución recurrida se desprende que el ente integrado aumentaría su participación de mercado como consecuencia de la concentración que esta **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** produciría, situación que se derivaría principalmente del uso de la infraestructura aeroportuaria particularmente en cuanto alto grado de concentración de slots que tendría el ente integrado en el Aeropuerto Internacional El Dorado, sobre todo en horarios de alta demanda. Esto derivaría en una ventaja para ofrecer mejores servicios en franjas horarias más demandadas y por ende más atractivas para el consumidor. En el mismo sentido, la Dirección se pronunció sobre los efectos y por ende el daño que se ocasionaría como consecuencia de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** en rutas que tienen sustitutos sobre este punto la Dirección concluyó que el grado de afectación era menor y que existe la posibilidad de otros agentes de mercado de entrar a competir.

De otra parte, la Dirección identificó que como consecuencia de la participación del ente integrado se producirían efectos negativos en mercados con barreras regulatorias que generarían un cierre del mercado como ocurre en la ruta de Bogotá-Buenos Aires.

En la Resolución 518 de 21 de marzo 2023 se desarrolló la limitante que supone el uso de infraestructura aeroportuaria; particularmente, la escasez de recursos como los slots en aeropuertos con categoría 3. Adicionalmente, se identificó que este efecto puede ser mucho más fuerte en franjas horarias de mayor demanda, en las cuales se puede llegar a un escenario de uso total la capacidad disponible, cerrando la posibilidad de que algún otro agente de mercado haga presión competitiva.

Por estas razones, esta autoridad diseñó e impuso un condicionamiento al respecto con el cual busca reestablecer las condiciones de competencia que permitan que tanto nuevos entrantes como agentes establecidos con intenciones de crecer puedan ejercer presión competitiva en las franjas horarias en las que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hacían presencia teniendo como referencia la situación previa a la transacción. Como se indicó en el acto administrativo recurrido y se ratifica en esta resolución, el mecanismo diseñado es idóneo para reestablecer el escenario de competencia pre-integración ya que implica, una devolución alta de slots que habrían quedado en cabeza del ente integrado, particularmente un número representativo de estos en horarios prime o de alta demanda, la imposibilidad que tendría el ente integrado de la consolidación de precedencia histórica sobre los slots devueltos en un periodo razonable, la imposibilidad de utilización de estos slots por parte del ente integrado si otros agentes de mercado actuales o entrantes los llegan a solicitar.

Por otra parte, en relación con las rutas entre Bogotá – Buenos Aires, dado la limitación de capacidad que tiene el instrumento bilateral de servicios aéreos entre Colombia y Argentina, el hecho que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tuvieran la mayor cantidad de frecuencias generaría una barrera de entrada a un tercero que quisiera operar e hiciera presión competitiva. En particular las frecuencias (21) establecidas para la ruta que conecta Bogotá con Buenos Aires haciendo uso de terceras y cuartas libertades del aire. Por esta razón, esta Dirección identificó el efecto nocivo que tendría la transacción sobre este particular e impuso un condicionamiento que pondera la capacidad en esa ruta y la competencia. Así, el condicionamiento está encaminado a generar las condiciones para que un tercero pueda

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

entrar a operar esta ruta siempre y cuando tenga una intención real de operar en un periodo no mayor a seis meses.

Como se expresó, la Dirección realizó un análisis de los efectos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** y de las consecuencias que tendrían la materialización del riesgo de concreción de estos para el mercado, por este motivo no le asiste razón al recurrente en su solicitud.

11.2.1.4. Inclusión de un mecanismo de asignación de slots o cesión prioritaria para la generación de un escenario competitivo.

WINGO, JETSMART y **ULTRA AIR** solicitaron la inclusión de un mecanismo de asignación de slots o cesión prioritaria para la generación de un escenario competitivo.

Para **WINGO** los condicionamientos impuestos son un “piso mínimo” para enfrentar los impactos de la operación, y consideró que no corrige de forma estructural los problemas de concentración de la infraestructura del Aeropuerto Internacional El Dorado en horas de alta demanda. Para ello, **WINGO** aportó un estudio económico en el que manifestó que aún en ausencia de la integración “ya existía en el Aeropuerto El Dorado una distribución de slots concentrada en beneficio de uno de los operadores”. Por estos motivos, **WINGO** solicitó que los Slots debieran ser ofrecidos a los diferentes operadores activos con participaciones de mercado inferiores al 20% quienes estarían en capacidad de “expandir su oferta” y “ejercer presión competitiva” sustituyendo el rol que ejercía **VIVA AIR**. Con esto, estos agentes lograrían ejercer una presión competitiva en las franjas horarias de mayor tráfico.

En el caso particular de **JETSMART** indicó en el recurso que la Dirección no indicó cuál será el mecanismo para asignar los slots objeto de desinversión. Para **JETSMART**, la Dirección tiene facultades para crear un mecanismo de asignación eficiente de los slots objeto de devolución, esto con base los artículos 6.4 (c) y 6.4 (e) del Apéndice A de la Parte Tercera del RAC que indican, “los coordinadores intentarán asegurarse de que se tengan en cuenta los factores competitivos en la asignación de slots disponibles” y “los coordinadores intentarán garantizar que las necesidades de los pasajeros y los transportistas se satisfagan en la máxima medida posible.”. Sobre este punto, **JETSMART** adiciona que como el agente de mercado que desaparecería participaba en el modelo de negocio low cost deberán ser agentes de mercado que participen con base en este modelo de negocio los que tengan prioridad para la asignación de estos slots.

Sobre este asunto **ULTRA AIR** también propuso la creación de una metodología que incentive la competencia en el mercado como “mecanismo para reestablecer la competencia que se perdería por la autorización de la operación”.

Como se indicó en el acto administrativo recurrido no considera la creación de un mecanismo particular de asignación aplicable a la devolución de slots desarrollado en el primer condicionamiento. Lo anterior, por dos razones, primero, porque esto implicaría un cambio regulatorio que llevaría la aplicación de dos procedimientos paralelos de asignación de slots, el contenido en el RAC y el implementado por la resolución, segundo, porque el RAC establece un mecanismo de priorización de asignación de slots que coincide con las necesidades de la presente **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, como ocurre con la posibilidad de asignación de estos a un operador entrante. El apéndice A del RAC 3 cuenta con un método de asignación del fondo de reserva en el 6.3.2 que indica que:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

“(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. “

En este sentido, no resulta necesaria la inclusión de un nuevo mecanismo de asignación de slots cuando el RAC desarrolla una forma de asignación que privilegia a los agentes de mercado entrantes con la posibilidad de otorgamiento del 50% de los slots que estén en el fondo de reserva. Así, la normativa actual prevé mecanismos para la eliminación de una barrera de entrada que tendrían nuevos proyectos para iniciar operaciones en el Aeropuerto Internacional El Dorado al permitirle a los agentes de mercado entrantes esta asignación preferencial.

Conforme a los argumentos expuestos esta Dirección no accederá a estas solicitudes.

11.2.1.5. La devolución de slots se debió realizar por pares y debió guardar una simetría entre las temporadas IATA.

Para **JETSMART** el condicionamiento no genera incentivos para que terceros soliciten y operen los slots objeto de desinversión, por este motivo las **EMPRESAS INTERVINIENTES** podrán solicitar y operar nuevamente estos slots. Esto porque el mecanismo de devolución se debió realizar por el mecanismo de pares de slots y debió prever una simetría entre las operaciones entre las distintas temporadas IATA.

En relación con el mecanismo de devolución por pares de slots, **JETSMART** indicó que para la operación de vuelos de transporte aéreo de pasajeros se requiere un slot de llegada y un slot de salida para que puedan ejecutarse round trips entre destinos. En este sentido, para **JETSMART** las operaciones dentro de un mercado se estructuran en vuelos de ida y regreso y por este motivo la devolución planteada por la Dirección no resulta ser suficiente.

De otra parte, **JETSMART** indicó que los condicionamientos debieron ordenarse de manera simétrica entre las temporadas Summer y Winter. Esto porque para **JETSMART** no resulta suficiente ni atractivo que haya una asimetría entre los slots devueltos, ya que generaría un desbalance entre las operaciones aéreas de **JETSMART** entre las dos temporadas.

Sobre los puntos manifestados por **JETSMART** esta Dirección considera que el condicionamiento No. 1 cumple el requisito de suficiencia a pesar de que no constituya un mecanismo de devolución por pares de slots en el que exista una cantidad igualdad de slots en salidas y llegada, en la medida en que sí permite crear un escenario en el que pueden ejecutarse round trips entre destinos mediante vuelos de ida y regreso por lo siguiente.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

En primera medida, el mecanismo desarrollado por la Dirección busca generar las condiciones para liberar la mayor cantidad de slots que concentraría el ente integrado, partiendo de las necesidades de capacidad definidas luego de un ejercicio de comparación entre la oferta de slots disponibles (medida en términos de slots) y la demanda de estos, sobre todo en franjas más demandadas o peak times. De esta manera, con el mecanismo diseñado se busca enfrentar la materialización del riesgo que generaría la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, es decir, el incremento del poder que tendría el ente integrado para el manejo y disposición de un bien escaso esencial, como ocurre con los slots, para la prestación del servicio de transporte en los horarios de mayor demanda. De esta manera, al liberar capacidad en los horarios con más alta demanda se le contrarresta al ente integrado la posibilidad de determinar las condiciones de competencia en un escenario post-integración y se les permite a los demás agentes de mercado acceder a un activo que es atractivo para ellos desde el punto de vista operacional generando una presión competitiva al ente integrado.

En segunda medida, como lo conocen los distintos intervinientes en el proceso existe una condición natural del mercado relacionado con el desbalance de la capacidad del Aeropuerto Internacional El Dorado en cuanto a los slots de salidas y llegadas, situación que genera precisamente que no haya una simetría entre estos tipos de slots. En la capacidad del Aeropuerto Internacional El Dorado existe un desbalance previo a la operación dado que cuenta con un número mayor de slots de salidas (hasta 30 operaciones por hora para operadores regulares) haciendo que el recurso más escaso sean los slots de llegada (hasta 22 operaciones por hora para operadores regulares). Por este motivo, no resulta extraño que en el mecanismo de devolución de los slots se encuentre un mayor número de slots de salida que de llegada, ya que son los segundos los que mayormente escasean.

Es así como para cada día, tanto para la temporada Summer como para la temporada Winter, hay un total de 571 slots para de salida y 447 slots de llegadas, por lo que hay cerca de 1,3 slot de salida por cada slot de llegada. Por este motivo, la Dirección partió de la base que la devolución se calculaba en relación con los slots de llegada, recursos mayormente escasos, y lo importante era que en el fondo de reserva de slots luego de la devolución por el condicionamiento existiera para estos un slot de salida. De otra parte, se debe destacar que era lógico que al final el mecanismo de la Dirección contemplara una devolución mayor de slots de salida porque al final son los recursos que escasean en menor proporción respecto los slots de llegada.

En el mismo sentido, precisamente el condicionamiento logra mejorar las condiciones de desbalance entre slots de llegadas y salidas que existen previas a la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** con el fin de generar un escenario de competencia que facilite a los otros agentes de mercado que ejercen presión competitiva. Sobre este punto, se debe indicar que la Dirección encontró que el desbalance que existe en la actualidad en relación con la cantidad de slots libres es de 2,8 y 6,4 para Summer y Winter respectivamente, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla No.12

Etapa	Temporada	Salida	Llegadas	Proporción
Post transacción	Summer	19.716	8.178	2,4
	Winter	12.053	3.575	3,4
Pre transacción	Summer	14.268	5.146	2,8



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

	Winter	7.164	1.125	6,4
--	--------	-------	-------	-----

Con el condicionamiento impuesto la Dirección está generando un escenario, en el que con los slots devueltos y los slots disponibles actualmente en el fondo de reservas, se permitiría llegar a tener una proporción de 2,4 y 3,4 para Summer y Winter respectivamente compensando ese desbalance y permitiendo un escenario de competencia ideal para los otros agentes de mercado. Por este motivo, el hecho de que se haya determinado una mayor devolución de slots de salida no trae un efecto negativo para escenario post integración porque por al final se logra disminuir la desproporción que existe entre estos tipos de slots.

En cuarta medida, el enfoque de la Dirección en el que se tomó como criterio la devolución de slots de llegada permite a los terceros agentes del mercado un escenario en el que de acuerdo con sus necesidades operativas pueden lograr pares de slots. Las siguientes tablas resumen la cantidad de slots que quedarían en el fondo de reservas de slots luego de la devolución como causa del condicionamiento impuesto por esta Dirección al ente integrado, tanto para temporada Summer como para la temporada Winter, con hasta 52 operaciones regulares declaradas en las últimas temporadas referencia (Winter 22 y Summer 23).

Tabla No. 13 Summer Capacidad de hasta 52 operaciones regulares (hasta 30 salidas y 22 llegadas)

UTC	1	2	3	4	5	6	7	Total
0	1	-	-	-	-	-	-	1
1	2	-	-	2	-	-	1	5
2	36	8	-	20	7	2	5	78
3	55	53	12	31	16	-	1	168
4	89	68	64	69	77	76	62	505
5	38	62	62	62	32	64	62	382
6	64	75	62	62	79	62	40	444
7	126	62	58	62	63	119	62	552
8	73	47	62	63	88	71	74	478
9	-	-	-	-	-	-	-	-
10	157	186	154	129	156	163	127	1.072
11	82	89	99	79	66	82	81	578
12	198	11	10	3	10	44	62	338
13	110	117	162	90	120	158	71	828
14	63	65	72	83	86	76	62	507
15	80	58	30	62	38	6	62	336
16	-	-	-	-	-	-	-	-
17	33	16	44	14	60	26	49	242
18	41	6	5	-	26	14	64	156
19	63	62	60	62	62	60	62	431
20	15	3	10	1	10	42	15	96
21	88	64	64	62	62	71	81	492
22	75	81	62	65	62	62	82	489
23	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1.489	1.133	1.092	1.021	1.120	1.198	1.125	8.178

UTC	1	2	3	4	5	6	7	Total
0	247	272	187	194	321	239	238	1.698
1	393	232	307	225	244	222	238	1.861
2	233	131	189	152	190	218	129	1.242
3	-	-	-	-	-	-	-	-
4	9	43	94	62	62	88	37	395
5	136	146	146	146	146	114	121	955
6	63	123	62	62	31	62	60	463
7	142	186	186	186	172	172	177	1.221
8	47	66	97	101	98	114	72	595
9	74	80	25	31	39	38	47	334
10	167	79	15	89	70	102	124	646
11	84	62	51	123	116	82	72	590
12	42	2	29	-	12	1	12	98
13	124	52	21	51	82	87	24	441
14	124	124	124	124	124	124	124	868
15	124	223	130	217	147	126	124	1.091
16	147	162	206	148	187	133	251	1.234
17	76	124	123	127	129	124	124	827
18	147	124	124	154	136	111	113	909
19	109	84	110	117	104	116	124	764
20	110	98	104	27	81	104	89	613
21	128	124	183	124	124	124	124	931
22	209	137	134	126	128	124	124	982
23	157	130	142	124	138	129	138	958
Total	3.092	2.804	2.789	2.710	2.881	2.754	2.686	19.716

Como muestra la tabla 13 en la temporada Summer hay una suficiente oferta de slots de salida para cada uno de los slots de llegada con excepción de la franja de las 3UTC. Sin embargo, la dificultad asociada a la franja de las 3UTC se puede solucionar dado que la oferta de slots de llegada podría complementarse con los slots de salida ubicados en el último cuarto (últimos 15 minutos) de la franja de las 2UTC.

Tabla No. 14 Winter Capacidad de hasta 52 operaciones regulares (hasta 30 salidas y 22 llegadas)



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

UTC	1	2	3	4	5	6	7	Total
0	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-
2	31	-	-	-	-	2	-	33
3	42	42	37	5	27	-	10	163
4	4	13	10	5	11	6	-	49
5	41	27	35	42	41	22	37	245
6	42	42	24	42	42	42	42	276
7	7	21	-	-	6	-	1	35
8	42	42	42	33	33	42	33	267
9	20	42	21	21	42	21	42	209
10	126	123	126	126	126	126	126	879
11	42	-	-	-	-	-	21	63
12	104	42	16	38	42	42	42	326
13	42	42	30	42	-	21	33	210
14	42	42	42	42	42	42	42	294
15	39	7	2	2	6	2	8	66
16	-	-	-	-	-	-	-	-
17	22	5	21	3	26	42	1	120
18	23	-	41	2	39	23	26	154
19	11	5	-	29	22	1	23	91
20	-	24	41	3	-	-	-	68
21	1	5	4	-	-	-	-	10
22	7	-	-	-	-	-	10	17
23	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	688	524	492	435	505	434	497	3.575

UTC	1	2	3	4	5	6	7	Total
0	132	88	95	84	178	121	84	782
1	85	84	84	84	84	84	84	589
2	84	84	84	72	81	84	84	573
3	44	21	41	42	42	42	41	273
4	48	39	27	27	60	27	-	228
5	21	36	34	32	36	51	25	235
6	2	3	3	1	3	3	3	18
7	84	104	84	84	84	82	84	606
8	88	84	91	84	84	84	84	599
9	75	12	7	17	10	23	6	150
10	177	94	32	22	53	43	77	498
11	54	4	26	22	18	10	4	138
12	-	-	-	-	-	-	6	6
13	83	56	20	8	61	12	68	308
14	84	70	84	84	73	84	84	563
15	106	84	110	152	108	86	84	730
16	120	219	217	176	165	99	193	1.189
17	84	84	84	91	84	84	84	595
18	84	84	84	84	76	84	84	580
19	84	62	84	75	78	36	84	503
20	84	84	84	84	84	84	84	588
21	143	95	117	107	90	107	98	757
22	153	120	153	168	137	95	167	993
23	83	63	80	81	77	84	84	552
Total	2.002	1.674	1.725	1.681	1.766	1.509	1.696	12.053

La tabla 14 muestra como hay una suficiente oferta de slots de salida para cada uno de los slots de llegada con excepción de la franja de las 10 UTC, a pesar de que esto se presente para esta franja, la oferta de slots de llegada para esta podría complementarse con los slots de salida ubicados en las franjas anteriores o posteriores.

En relación con la falta de correspondencia entre los slots devueltos por temporada y la generación de un espacio que genera un desincentivo para la competencia o entrada de un agente del mercado, este elemento fue tenido en cuenta por la Dirección, como se pasa a explicar. Primero, como se desprende de la lectura del acto administrativo recurrido la devolución de slots para la temporada WINTER fue mayor en cantidad que para la temporada SUMMER. Para la temporada SUMMER una devolución promedio diaria de 33,6 slots en salida y 31,4 en llegada, y para WINTER 47,9 en salidas y 67,7 en llegada. Segundo, el inconveniente de la disparidad entre las temporadas se presenta un escenario en el que todos los operadores cuentan con una mayor cantidad de slots históricos en la temporada WINTER. Por estos motivos, si bien la medida atacó el grado de concentración del ente integrado en un escenario post integración se encontró con la limitante de la precedencia histórica de todos los agentes de mercado.

En quinta medida, se debe poner de presente que existe un escenario que se puede presentar en el mercado post-integración y es el relacionado con el aumento de capacidad del Aeropuerto Internacional El Dorado. Si fuera declarada una capacidad de hasta 59 operaciones regulares como en las últimas temporadas en las que las compañías obtuvieron la precedencia histórica de la totalidad de los históricos (Winter 19 y Summer 20) se generaría una mayor de liberación de slots los cuales están sujetos al mecanismo de devolución implementado por la Dirección, lo que devendría en un escenario de mayor participación de los demás agentes del mercado.

Las siguientes tablas resumen la cantidad de slots que quedarían en el fondo de reservas de slots luego de la devolución como causa del condicionamiento impuesto por esta Dirección al ente integrado, con la capacidad aumentada, tanto para temporada Summer como para la temporada Winter.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

Tabla No. 15 Summer - Capacidad de hasta 59 operaciones regulares (hasta 32 salidas y 27 llegadas)

UTC	1	2	3	4	5	6	7	Total
0	7	12	2	-	-	-	-	21
1	48	30	53	112	58	84	87	472
2	191	137	121	160	145	137	152	1.043
3	210	208	145	186	155	56	155	1.115
4	244	223	219	224	232	231	217	1.590
5	131	155	155	155	125	157	155	1.033
6	157	168	155	155	172	155	133	1.095
7	219	155	151	155	156	212	155	1.203
8	166	140	155	156	181	164	167	1.129
9	52	53	84	53	53	52	83	430
10	95	124	92	67	94	101	65	638
11	237	244	254	234	221	237	236	1.663
12	353	158	159	144	156	199	217	1.386
13	265	272	317	245	275	313	226	1.913
14	218	220	227	238	241	231	217	1.592
15	235	213	185	217	193	161	217	1.421
16	41	3	-	21	2	21	3	91
17	182	158	193	141	215	155	204	1.248
18	196	155	138	108	181	159	219	1.156
19	218	217	215	217	217	215	217	1.516
20	166	137	155	145	165	197	168	1.133
21	243	219	219	217	217	226	236	1.577
22	230	236	217	220	217	217	237	1.574
23	1	-	9	-	-	-	-	10
Total	4.105	3.637	3.620	3.570	3.671	3.680	3.766	26.049

UTC	1	2	3	4	5	6	7	Total
0	371	396	311	318	445	363	362	2.566
1	517	356	431	349	368	346	362	2.729
2	357	255	313	276	314	342	253	2.110
3	461	491	491	491	465	491	489	3.379
4	567	601	652	620	620	646	595	4.301
5	291	301	301	301	301	269	276	2.040
6	218	278	217	217	186	217	215	1.548
7	297	341	341	341	327	327	332	2.306
8	202	221	252	256	253	269	227	1.680
9	229	235	180	186	194	193	202	1.419
10	-	-	-	-	-	-	-	-
11	208	186	175	247	240	206	196	1.458
12	166	88	153	99	118	116	111	851
13	248	176	145	175	206	211	143	1.304
14	248	248	248	248	248	248	248	1.736
15	248	347	254	341	271	250	248	1.959
16	271	286	330	272	311	257	375	2.102
17	200	248	247	251	253	248	248	1.695
18	271	248	248	278	260	235	237	1.777
19	233	208	234	241	228	240	248	1.632
20	234	222	228	151	205	228	213	1.481
21	252	248	307	248	248	248	248	1.799
22	333	261	258	250	252	248	248	1.850
23	281	254	266	248	262	253	262	1.826
Total	6.703	6.495	6.582	6.404	6.575	6.451	6.338	45.548

Como muestra la tabla 16, hay una suficiente oferta de slots de salida para cada uno de los slots de llegada con excepción de la franja de las 10 UTC. A pesar de ello, la oferta de slots de llegada podría complementarse con los slots de salida ubicados en el último cuarto (últimos 15 minutos) de la franja de las 9UTC y los de las franjas de las 11UTC.

Tabla No. 16 Winter - Capacidad de hasta 59 operaciones regulares (hasta 32 salidas y 27 llegadas)

UTC	1	2	3	4	5	6	7	Total
0	-	-	-	-	-	-	-	-
1	38	2	63	56	57	37	43	296
2	136	84	103	71	86	104	75	659
3	147	147	142	106	132	80	108	862
4	89	114	109	97	113	110	86	718
5	104	90	98	105	104	85	100	686
6	105	105	87	105	105	105	105	717
7	70	84	47	63	69	63	51	447
8	105	105	105	96	96	105	96	708
9	83	105	84	84	105	84	105	650
10	84	81	84	84	84	84	84	585
11	147	99	84	105	105	105	126	771
12	209	147	121	143	147	147	147	1.061
13	147	147	135	147	94	126	138	934
14	147	147	147	147	147	147	147	1.029
15	144	80	88	68	50	83	108	621
16	44	-	-	6	-	-	-	50
17	127	92	126	99	131	147	104	826
18	126	86	146	100	144	128	131	861
19	116	105	74	134	127	96	128	780
20	92	129	146	104	77	73	39	660
21	95	110	101	89	59	66	81	601
22	102	50	37	74	49	53	82	447
23	-	-	-	1	7	-	2	10
Total	2.457	2.109	2.127	2.084	2.088	2.028	2.086	14.979

UTC	1	2	3	4	5	6	7	Total
0	216	172	179	168	262	205	168	1.370
1	169	168	168	168	168	168	168	1.177
2	168	168	168	156	165	168	168	1.161
3	422	399	419	420	420	420	419	2.919
4	426	417	405	405	438	405	375	2.871
5	126	141	139	137	141	156	130	970
6	93	94	94	92	93	93	93	652
7	189	209	189	189	189	187	189	1.341
8	193	189	196	189	189	189	189	1.334
9	180	117	112	122	111	128	108	878
10	30	-	-	-	-	-	-	30
11	138	73	110	106	102	90	84	703
12	48	60	42	84	52	79	90	455
13	167	140	102	83	145	95	152	884
14	168	154	168	168	157	168	168	1.151
15	190	168	194	236	192	170	168	1.318
16	204	303	301	260	249	183	277	1.777
17	168	168	168	175	168	168	168	1.183
18	168	168	168	168	160	168	168	1.168
19	168	146	168	159	162	120	168	1.091
20	168	168	168	168	168	168	168	1.176
21	227	179	201	191	174	191	182	1.345
22	237	204	237	252	221	179	251	1.581
23	167	147	164	165	161	168	168	1.140
Total	4.430	4.152	4.260	4.261	4.287	4.066	4.219	29.675

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

La tabla 16 muestra como hay una suficiente oferta de slots de salida para cada uno de los slots de llegada con excepción de la franja de las 10 UTC, a pesar de que esto se presente para esta franja, la oferta de slots de llegada para esta podría complementarse con los slots de salida ubicados en las franjas anteriores o posteriores.

En sexta medida, para esta Dirección no resulta adecuado adoptar un mecanismo específico para agrupar parejas de slots, dado que las necesidades de slots de cada empresa que pudiera acceder a estos recursos son diferentes y se deben ajustar a las necesidades y/o modelo de negocio de cada una de ellas.

En este caso variables relacionadas con el slot de origen o destino en otro aeropuerto controlado o facilitado, el tipo de aeronave, tipo de operación, servicios en tierra y otros factores pudieran incidir en la distancia necesaria entre un slot de llegada y otro de salida. Para aquellos operadores que cuentan con un conjunto de slots previamente asignados y quisieran complementarlo con aquellos que están en el fondo de reserva producto de la devolución de slots, una lógica de pares rígida no tendría sentido en la medida que podría solicitar slots que le generen mejores eficiencias sin la necesidad que estos estén bajo un parámetro estándar.

En séptima medida, si bien las aerolíneas consideran que el mecanismo de pares de slots es el adecuado se debe recordar que la precedencia histórica de cada una de las series de slots se obtiene de manera independiente, por cada slot, y por ende no incluyen un mecanismo que garantice la declaratoria de precedencia histórica conjunta de los slots⁷³.

Por las razones aquí expuestas no resulta acorde acceder a las solicitudes de devolución en pares de slots y de manera similar entre temporadas WINTER y SUMMER.

11.3.1.6. Exoneración de la aplicación de las reglas del RAC.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron la inclusión de una condición relacionada con la obligación que tendría la **AERONÁUTICA CIVIL** de no aplicar ninguna de las normas que puedan afectar los slots no utilizados por VIVA durante las temporadas WINTER 22 y SUMMER 23 con ocasión del cese temporal de operaciones y su “reactivación progresiva” (garantizando el “mantenimiento de la precedencia histórica de los slots. En este condicionamiento, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron que la **AERONÁUTICA CIVIL** no aplique: (i) la norma “úselo o piérdalo” (uso de al menos el 80% de los slots); (ii) reglamentos o disposiciones que obliguen a la devolución de slots o afecte la precedencia histórica de estos durante las 3 temporadas referidas; ni (iii) cualquier otra disposición que afecte de alguna manera la vigencia de su permiso de operación como resultado del cese temporal de operaciones”.

Los argumentos expuestos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para la inclusión de esta modificación son: (i) reactivar la operación de Viva en el menor tiempo posible; (ii) movilizar pasajeros aún con la reducción significativa de tamaño de Viva con ocasión de su crisis financiera y las implicaciones de ésta en su operación; (iii) permitir la subsistencia y

⁷³ RAC 1. Definiciones. Serie de Slots: Conjunto de cinco (5) o más Slots solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente.

RAC 3. Apartado 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.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

sostenibilidad financiera de Viva; y (iv) poder cumplir en conjunto y de manera adecuada con los condicionamientos de la Aerocivil”.

La Dirección no puede acceder a esta solicitud de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** por los siguientes motivos. Resulta inviable que la Dirección inaplique un conjunto de normas a favor de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** que no guardan relación con el propósito principal de los condicionamientos y es la compensación del riesgo derivado de los efectos de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Las normas que citan las **EMPRESAS INTERVINIENTES** son vinculantes a todos los agentes de mercado y existe la obligación de cumplir las cargas que se desprenden de ellas para evitar su aplicación. En este sentido, la Dirección no tiene la facultad de aplicar una regla asimétricamente y menos como condición de una **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** en la que se busca no afectar el escenario de competencia, por el contrario, la finalidad de este condicionamiento es la creación de condiciones materiales que permitan neutralizar los efectos que se generarían como consecuencia de la aprobación de la operación.

11.3.1.7. Posibilidad de intercambio, transferencia de slots y operaciones conjuntas.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron que se incluyera una aclaración relacionada con la posibilidad que tendría el ente integrado de intercambiar y transferir los slots de **AVIANCA** y **VIVA** entre ellas y/o ser objeto de operaciones conjuntas.

Para la Dirección esta solicitud no se considera procedente. Existe un cuerpo normativo que determina las distintas posibilidades con las que cuentan las aerolíneas respecto al uso de sus slots. En el acto administrativo recurrido lo que se indicó en el condicionamiento fue la aplicación dirigida a la renuncia de preferencia en los mecanismos de asignación de los slots devueltos, y la no posibilidad de generar precedencia histórica sobre estos slots en las temporadas allí enunciadas, bajo las particularidades que se indican en el condicionamiento.

La Dirección no considera conveniente realizar este tipo de aclaraciones cuando existe este conjunto de normas que determinan las condiciones para que el supuesto enunciado indicado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** sea aplicable. Sobre este punto el Apéndice A del RAC 3 establece lo siguiente:

“APENDICE A RAC 3.

6.1. Principios claves de la asignación de Slots

“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”.

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.

6.13. Transferencia de Slots entre aerolíneas

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

(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.”

Por los motivos expuestos no se considera procedente realizar esta aclaración.

11.3.1.8. Metodología de devolución de slots. Estudio de la propuesta de modificación de las EMPRESAS INTERVINIENTES.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** propusieron una modificación al esquema de devolución de slots planteado por la Dirección. Las razones expuestas por la aerolínea están dirigidas a que con su propuesta de modificación podría “cumplir con la totalidad de los condicionamientos, recuperar su operatividad y prestar el servicio de transporte aéreo de pasajeros de manera oportuna, eficiente y consistente con las necesidades de los pasajeros y su protección, al igual que garantizar su supervivencia”. Sobre este punto, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que con el condicionamiento de la Dirección: (i) Permite la salida de aviones pero no ofrece la opción de aterrizarlos o retornarlos al Aeropuerto, (ii) la distribución de las franjas no permite hacer uso eficiente de las aeronaves de VIVA y es financieramente inviable, (iii) el condicionamiento limitaría la protección de los pasajeros, y (iv) la propuesta tendría afectaciones en la posibilidad real que tendría VIVA de cumplir la norma úselo o piérdelo perdiendo la precedencia histórica de sus slots.

Como remedio a los efectos negativos que pudiera tener la transacción relacionada con la acumulación de slots, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presentaron una modificación a su propuesta de condicionamiento a consideración de la Dirección. En la modificación a su propuesta de condicionamiento, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** propusieron una devolución promedio diaria de 51,7 slots en salida y 38,9 en llegada para la temporada Summer 23 y una devolución promedio diaria de 74,4 slots en salida y 57 en llegada para la temporada Winter 23.

A continuación, se resumirá el efecto que tendría el condicionamiento A, bajo los parámetros de disponibilidad de slots expuestos en el capítulo de efectos de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** de la Resolución 518 para las temporadas Summer 23 y Winter 22 expresado en horario UTC⁷⁴.

Como se expresó en la Resolución 518, la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** genera que el ente integrado concentre una alta cantidad de slots en especial en horarios prime o “peak times”. Por ende, el presente análisis tendrá en cuenta si el condicionamiento contrarresta la concentración derivada de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** y establece nuevas condiciones para que un competidor pueda ejercer presión competitiva.

Como se pasa a explicar, si bien la modificación del condicionamiento propuesto por las intervinientes en este particular incrementa el número de slots a devolver, permite que el ente integrado concentre más slots en Franjas prime o “peak times” impidiendo la entrada de otros operadores situación que se traduce en las limitaciones para otros agentes de mercado en el escenario post integración.

⁷⁴ Coordinated Universal Time (UTC).



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

Para efectos, de la interpretación del efecto de la propuesta de modificación del condicionamiento, esta Dirección ha acudido a un método ilustrativo de parametrización por colores. Para ello se han usado los colores blanco, verde, amarillo y rojo que van de menor a mayor en relación con la “oferta de slots”, yendo de una oferta amplia de slots a un escenario de escasez de slots.

En las tablas analizadas para cada una de las temporadas de color blanco están aquellas franjas que tienen una capacidad más amplia, la oferta de slots permite la entrada de nuevos competidores. De color verde se pueden observar las franjas que están cercanas a completar la capacidad, pero, que tienen todavía una oferta reducida de slot.

Por otro lado, de color amarillo están aquellas franjas en las que no queda ningún slot para ser ofertado y de color rojo en las que la cantidad de slots históricos asignados es superior a la capacidad actual. En los casos de los colores amarillos y rojos el esquema de slots se convierte en una barrera de entrada para algún otro competidor dado que no cuentan con oferta de slots con las que otra compañía pudiera ejercer presión competitiva.

11.3.1.8.1. Valoración del efecto del condicionamiento para las salidas en la temporada Summer 23.

A continuación se presenta el efecto que traería la aceptación del condicionamiento para las salidas en la temporada Summer 2023. Al observar la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, se evidencia que se mantiene una gran cantidad de franjas horarias sin oferta, entre ellas las 3 UTC y las franjas que se encuentran entre las 10 UTC y las 13 UTC.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las salidas en la temporada Summer 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente y frente al condicionamiento diseñado por esta Dirección. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento, en el centro el efecto del condicionamiento propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y a la derecha el efecto del condicionamiento diseñado por esta Dirección.

Tabla No. 17– Situación sin condicionamiento

Tabla No.18 – Efecto de la propuesta

Tabla No. 19 – Efecto condicionamiento Aerocivil

UTC	Pre transacción						
	1	2	3	4	5	6	7
0	22	22	24	24	19	23	22
1	18	23	20	24	23	23	22
2	24	28	24	26	24	24	26
3	20	19	20	19	20	19	19
4	16	17	14	16	15	14	16
5	2	2	2	2	2	3	6
6	5	4	6	6	6	5	6
7	3	1	1	1	2	2	2
8	5	8	4	7	5	3	6
9	5	7	6	8	6	6	7
10	18	26	27	25	26	24	22
11	31	30	32	30	30	31	30
12	31	35	31	33	34	33	33
13	28	32	34	33	30	32	33

UTC	Oferta Intervinientes						
	1	2	3	4	5	6	7
0	20	17	19	22	18	19	19
1	15	17	19	17	19	19	19
2	24	22	23	24	23	24	24
3	19	18	18	18	19	18	18
4	16	15	13	14	14	13	15
5	2	2	2	2	2	3	3
6	5	3	5	5	6	5	5
7	2	1	1	1	1	1	1
8	5	5	4	3	4	3	5
9	4	6	6	8	5	6	7
10	18	24	23	24	23	23	20
11	29	27	32	26	28	28	30
12	29	33	30	32	32	31	31
13	24	29	31	30	28	28	30

UTC	Condicionamiento Aerocivil						
	1	2	3	4	5	6	7
0	22	22	24	24	19	23	22
1	18	23	20	24	23	23	22
2	24	26	24	26	24	24	26
3	19	18	18	18	19	18	18
4	16	15	13	14	14	13	15
5	2	2	2	2	2	3	3
6	5	3	5	5	6	5	5
7	3	1	1	1	2	2	2
8	5	5	4	3	4	3	5
9	4	5	6	7	5	6	7
10	18	21	23	21	21	20	20
11	28	27	29	26	26	27	28
12	28	32	29	31	31	30	30
13	26	28	30	29	27	27	29



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

14	29	29	32	31	29	30	30	14	23	24	24	25	24	24	25	14	26	26	26	26	26	26	26
15	30	23	27	23	27	27	28	15	24	19	23	20	22	21	22	15	26	23	26	23	26	26	26
16	28	27	24	28	25	26	22	16	26	24	22	23	22	24	19	16	26	26	24	26	25	26	22
17	30	29	27	27	26	27	26	17	29	27	26	26	24	25	25	17	28	26	26	26	26	26	26
18	26	28	28	26	26	27	30	18	23	27	24	26	25	26	27	18	26	26	26	26	26	26	27
19	29	30	30	29	30	29	30	19	29	30	29	29	30	29	28	19	26	29	27	27	27	26	26
20	29	31	30	31	29	31	29	20	26	27	27	29	28	28	27	20	26	27	27	29	28	28	27
21	27	28	25	29	27	29	26	21	23	24	22	22	22	22	23	21	26	26	25	26	26	26	26
22	25	28	26	28	27	27	28	22	21	24	22	24	23	24	24	22	25	26	26	26	26	26	26
23	26	28	24	28	26	27	26	23	22	24	24	24	23	23	23	23	26	26	24	26	26	26	26

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuestas de Condicionamientos de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y Aerocivil

Como se desprende de la anterior tabla, el condicionamiento desarrollado por Aerocivil genera mejores condiciones para la competencia en la medida que libera más slots en franjas de mayor demanda o “peak times”, como lo son entre las 9 y 14 UTC, en las que la oferta de estos no logra satisfacer la demanda. Por el contrario, si bien el condicionamiento propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tiene un efecto positivo, se mantiene la barrera de entrada sobre todo en las franjas de las 12 y 13 UTC y en algunos días para las 9, 10 y 11 UTC

11.3.1.8.2. Valoración del efecto del condicionamiento para las llegadas en la temporada Summer 23.

A continuación se presenta el efecto que traería la aceptación del condicionamiento para las llegadas en la temporada Summer 2023. En este caso, las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, realizan una devolución que permite liberar una mayor cantidad de slots en las franjas de las 4, 6, 7, 8, 14, 15, 19, 21 y 22 frente a un mejor resultado en la franja de las 2, 3, 17, 18 y 20 UTC.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las llegadas en la temporada Summer 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente y frente al condicionamiento diseñado por esta Dirección. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento, en el centro el efecto del condicionamiento propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y a la derecha el efecto del condicionamiento diseñado por esta Dirección.

Tabla No. 20 – Situación sin condicionamiento

Tabla No. 21 – Efecto de la propuesta

Tabla No. 22 – Efecto condicionamiento Aerocivil

UTC	Pre transacción						
	1	2	3	4	5	6	7
0	29	30	34	36	31	32	34
1	27	26	25	24	26	24	26
2	24	25	25	24	25	25	24
3	26	25	27	24	28	28	26
4	18	24	23	20	23	23	22
5	6	7	6	6	6	5	6
6	6	7	7	7	5	7	8

UTC	Oferta Intervinientes						
	1	2	3	4	5	6	7
0	28	29	32	34	30	31	33
1	26	26	25	23	26	24	24
2	23	25	24	23	25	25	24
3	23	23	26	24	25	25	23
4	14	20	17	17	18	19	18
5	5	5	5	5	6	4	4
6	4	3	3	3	4	3	5

UTC	Condicionamiento Aerocivil						
	1	2	3	4	5	6	7
0	28	29	32	34	30	31	33
1	26	26	25	23	26	24	24
2	21	23	23	22	23	23	22
3	21	21	23	21	23	24	22
4	18	20	20	20	20	20	20
5	5	5	5	5	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

7	3	6	6	7	5	3	7	7	3	5	5	4	4	3	4	7	3	5
8	5	6	7	6	4	5	5	8	4	6	4	4	3	4	3	8	5	5
9	8	9	7	8	9	8	9	9	8	8	7	8	8	8	7	9	8	7
10	11	10	11	12	11	11	12	10	11	10	11	12	11	11	12	10	11	12
11	21	19	19	19	20	20	19	11	20	17	17	15	18	17	18	11	20	19
12	16	26	24	24	24	22	22	12	16	24	24	24	23	22	21	12	16	20
13	18	19	18	20	17	18	20	13	14	16	16	18	14	16	17	13	18	20
14	21	22	22	21	21	20	23	14	17	20	21	19	19	18	18	14	20	20
15	23	24	24	24	24	24	24	15	18	20	21	19	21	22	19	15	20	20
16	28	28	30	27	29	28	29	16	27	27	29	26	28	27	28	16	27	28
17	22	23	22	24	22	24	22	17	22	23	21	24	22	23	22	17	20	20
18	22	24	25	25	24	23	22	18	22	24	25	25	24	23	22	18	20	20
19	22	21	21	23	21	22	23	19	17	17	17	19	17	20	17	19	20	20
20	25	25	24	25	25	22	24	20	23	24	23	23	23	20	22	20	22	21
21	20	22	22	20	21	20	21	21	16	22	20	20	18	20	18	21	20	20
22	22	21	23	21	22	23	21	22	22	19	18	21	17	18	20	22	20	20
23	32	32	27	34	32	32	34	23	30	30	26	33	30	30	32	23	30	32

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuestas de Condicionamientos de LAS INTERVINIENTES y Aerocivil

De acuerdo con lo anterior, si bien la propuesta de modificación de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** propone la liberación de slots en un mayor número de franjas (en el caso de las franjas de las 6, 7, 8, 14 y 21 UTC antes de la transacción la demanda no superaba la oferta) el condicionamiento impuesto por la Dirección libera un mayor número de slots en las franjas más demandadas o congestionadas. En este sentido, el condicionamiento impuesto por la Dirección presenta un mejor efecto que la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se presenta en franjas congestionadas.

11.3.1.8.3. Valoración del efecto del condicionamiento para las salidas en la temporada Winter 2022.

A continuación se presenta el efecto que traería la aceptación del condicionamiento para las salidas en la temporada Winter 2023. Al observar la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, se evidencia que se mantiene una gran cantidad de franjas horarias sin oferta, entre ellas las 4 UTC y las franjas que se encuentran entre las 9 UTC y las 11 UTC y las 13 UTC y las 19 UTC.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las salidas en la temporada Summer 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente y frente al condicionamiento diseñado por esta Dirección. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento, en el centro el efecto del condicionamiento propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y a la derecha el efecto del condicionamiento diseñado por esta Dirección.

Tabla No.23 – Situación sin condicionamiento

Tabla No. 24 – Efecto de la propuesta

Tabla No. 25– Efecto condicionamiento Aerocivil



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

UTC	Pre transacción						
	1	2	3	4	5	6	7
0	24	27	27	28	22	25	28
1	28	32	30	28	29	30	28
2	27	28	28	28	27	27	29
3	18	19	17	18	18	18	19
4	15	17	15	15	16	16	18
5	7	6	7	6	6	5	7
6	9	9	9	9	8	9	9
7	4	2	3	3	3	5	3
8	3	5	2	6	5	6	5
9	7	8	9	9	9	8	7
10	16	22	26	26	25	26	23
11	33	34	35	34	33	33	35
12	35	33	34	33	33	33	31
13	33	31	32	34	29	33	29
14	26	30	32	30	30	28	32
15	25	27	25	23	25	26	27
16	24	20	20	21	22	26	20
17	27	27	30	27	27	32	28
18	30	29	27	28	31	27	28
19	31	31	31	29	30	32	29
20	29	32	29	31	30	28	29
21	23	26	25	25	27	24	27
22	21	25	23	22	24	25	21
23	30	32	29	29	30	29	28

UTC	Oferta Intervinientes						
	1	2	3	4	5	6	7
0	19	18	19	18	17	19	21
1	21	21	22	22	23	23	24
2	22	24	25	25	26	24	25
3	14	15	14	14	14	14	14
4	13	14	14	14	13	14	16
5	6	5	6	6	5	4	6
6	8	8	8	8	8	8	8
7	2	0	1	1	1	3	1
8	2	1	1	2	1	2	2
9	5	7	7	8	7	6	7
10	16	22	25	25	25	25	23
11	30	32	32	31	31	32	33
12	33	32	32	31	32	31	30
13	28	29	31	32	27	31	27
14	22	25	26	24	28	24	27
15	21	24	23	21	21	22	23
16	17	15	16	16	17	20	14
17	24	25	27	25	25	26	25
18	25	25	24	25	27	24	23
19	27	29	28	29	28	31	27
20	25	25	24	25	25	24	24
21	21	22	20	21	22	19	22
22	17	20	21	19	19	21	18
23	26	27	26	26	27	25	23

UTC	Condicionamiento Aerocivil						
	1	2	3	4	5	6	7
0	24	26	26	26	22	25	26
1	26	26	26	26	26	26	26
2	26	26	26	26	26	26	26
3	14	15	14	14	14	14	14
4	13	14	14	14	13	14	16
5	6	5	6	6	5	4	6
6	8	8	8	8	8	8	8
7	3	2	3	3	3	3	3
8	3	3	2	3	3	3	3
9	4	6	6	7	7	5	7
10	16	20	24	24	23	24	21
11	28	31	30	29	29	30	31
12	32	31	32	30	31	30	29
13	27	28	30	31	26	30	26
14	26	26	26	26	27	26	26
15	25	26	25	23	25	26	26
16	24	20	20	21	22	26	20
17	26	26	26	26	26	26	26
18	26	26	26	26	27	26	26
19	26	26	26	26	26	28	26
20	26	26	26	26	26	26	26
21	23	26	25	25	26	24	26
22	21	25	23	22	24	25	21
23	26	27	26	26	27	26	26

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuestas de Condicionamientos de **LAS INTERVINIENTES** y Aerocivil

Como se desprende de la anterior tabla, el condicionamiento desarrollado por Aerocivil genera mejores condiciones satisfactorias para la competencia en la medida que libera más slots en franjas prime o “peak times”, como lo son entre las 9 UTC y las 11 UTC y las 13 UTC y las 19 UTC, que se caracterizan por una alta demanda. En este sentido, se produce un escenario en el que los terceros agentes de mercado distintos de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** podrían generar una presión competitiva más fuerte al ente integrado al liberarse espacios con un alto atractivo comercial al ser las horas más demandadas. Situación que se complementa con lo afirmado con anterioridad en referencia con la posibilidad que tendrían estos agentes de mercado de armar los pares de slots de acuerdo sus necesidades utilizando los slots devueltos y aquellos existentes en el fondo de reserva de slots. Como lo afirman las **EMPRESAS INTERVINIENTES** su propuesta está dirigida a mantener una operación eficiente y financieramente viable para VIVA AIR, contrario al enfoque de un condicionamiento que es la generación de condiciones en el mercado para que en el escenario post-integración se puedan contrarrestar los riesgos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

11.3.1.8.4. Valoración del efecto del condicionamiento para las llegadas en la temporada Summer 2023.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

A continuación se presenta el efecto que traería la aceptación del condicionamiento para las llegadas en la temporada Summer 2023. En este caso, si bien la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** libera una gran cantidad de slots a lo largo de cada uno de la semana de referencia, no logra tener el efecto que tiene el condicionamiento impuesto por esta Dirección como el que se observa en las franjas de las 2, 3, 4, 17, 18, 20 y 21 UTC

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las llegadas en la temporada Summer 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente y frente al condicionamiento diseñado por esta Dirección. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento, en el centro el efecto del condicionamiento propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y a la derecha el efecto del condicionamiento diseñado por esta Dirección.

Tabla No.26 – Situación sin condicionamiento

Tabla No.27– Efecto de la propuesta

Tabla No.28 – Efecto condicionamiento Aerocivil

UTC	Pre transacción						
	1	2	3	4	5	6	7
0	29	30	30	30	30	30	32
1	27	30	30	29	30	29	33
2	24	26	25	25	24	26	25
3	26	27	23	28	28	29	29
4	28	26	28	27	27	27	29
5	7	8	7	7	7	8	7
6	7	6	8	7	7	7	6
7	8	9	7	7	8	7	8
8	7	7	7	7	7	6	7
9	7	7	9	8	9	9	11
10	10	10	10	10	10	10	10
11	26	24	24	27	27	27	27
12	17	28	23	26	24	27	24
13	27	26	26	24	27	26	25
14	25	24	27	26	23	25	24
15	24	24	25	24	25	25	25
16	25	28	31	26	29	30	28
17	22	26	26	27	26	26	27
18	27	25	26	27	25	24	23
19	25	26	27	26	24	27	23
20	27	25	25	26	26	26	27
21	25	25	25	26	26	27	23
22	28	29	28	27	28	28	29
23	28	29	28	27	27	27	28

UTC	Oferta Intervinientes						
	1	2	3	4	5	6	7
0	29	28	30	30	30	30	32
1	25	27	25	25	25	26	26
2	22	25	23	24	23	23	24
3	19	21	21	24	24	26	25
4	23	22	23	23	23	23	24
5	5	6	5	5	5	6	6
6	5	4	6	5	5	5	4
7	6	6	7	7	6	7	7
8	5	5	5	5	5	5	5
9	6	5	6	6	5	6	5
10	10	10	10	10	10	10	10
11	18	22	23	22	22	22	21
12	13	20	21	21	18	18	18
13	18	22	23	21	25	23	22
14	19	20	20	20	19	21	19
15	19	23	23	23	24	24	22
16	25	28	31	26	29	30	28
17	20	24	22	23	20	21	23
18	24	24	22	26	23	23	23
19	22	23	24	20	21	22	20
20	24	22	21	23	24	24	26
21	24	23	24	24	26	25	23
22	24	26	27	25	26	27	28
23	28	27	27	27	26	27	26

UTC	Condicionamiento Aerocivil						
	1	2	3	4	5	6	7
0	29	28	30	30	30	30	32
1	25	27	24	24	24	25	25
2	20	23	22	23	22	22	23
3	20	20	20	22	22	24	23
4	22	21	22	22	22	22	23
5	5	6	5	5	5	6	6
6	5	5	6	5	5	5	5
7	6	6	7	7	6	7	7
8	5	5	5	5	5	5	5
9	6	5	6	6	5	6	5
10	10	10	10	10	10	10	10
11	20	22	23	22	22	22	21
12	17	20	20	20	20	20	20
13	20	20	21	20	23	21	20
14	20	20	20	20	20	20	20
15	20	23	23	23	24	24	22
16	25	28	31	26	29	30	28
17	20	22	21	22	20	20	22
18	21	22	20	23	20	20	21
19	22	23	24	20	21	22	20
20	23	21	20	22	23	23	25
21	22	21	22	22	24	23	22
22	23	25	26	24	25	26	26
23	28	27	27	27	26	27	26

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuestas de Condicionamientos de **LAS INTERVINIENTES** y Aerocivil

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

En este escenario el condicionamiento diseñado por esta Dirección genera efectos en una mayor cantidad de franjas que la propuesta presentada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Esto permite tener una mayor oferta de slots para competidores.

Conforme a lo expuesto la propuesta de devolución de slots de la **AERONÁUTICA CIVIL** resulta ser suficiente e idónea para contrarrestar los efectos derivados

11.3.1.8.1. Retorno al escenario pre-reducción y aumento de posibilidad de usar slots por AVIANCA

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** plantean su decisión en un escenario en el que solo se tiene en cuenta las condiciones de **VIVA**, obviando las particularidades y ventajas surgiría con la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** tales como la posibilidad de intercambio o cesión de slots con **AVIANCA**.

Sobre este punto, cabe destacar que existe un escenario futuro en el que **AVIANCA** tendría la capacidad de habilitar para su uso un mayor número de slots, los cuales según la normativa actual podrían perfectamente ser utilizados por **VIVA**. Como las mismas **EMPRESAS INTERVINIENTES** reconocen en el escrito que critica el análisis realizado por **WINGO** existe un escenario relacionado con el retorno del Aeropuerto Internacional El Dorado a las condiciones normales de capacidad (escenario pre-reducción), en el cual el ente integrado podría usar la totalidad de los slots históricos de **AVIANCA**. Limitante que existe en la actualidad debido a la reducción de capacidad que tuvo el Aeropuerto Internacional El Dorado (escenario post-reducción), la cual como lo manifiestan las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se trata de un escenario temporal.

En particular, **LAS EMPRESAS INTEVINIENTES** manifestaron⁷⁵:

3.2.1. Los números utilizados en el documento son calculados post-reducción obligatoria que ya está definida como temporal y que, a partir de la temporada W23 se regresará a la capacidad normal. En dicho sentido, los cálculos realizados en el Estudio debieron hacerse con datos pre-reducción.

3.2.2. Al hacer los cálculos utilizando las cifras con la capacidad reducida, el desbalance entre salidas y llegadas es aún mayor que en condiciones normales de capacidad del aeropuerto El Dorado.

3.2.3. Sobre este punto, el mismo **AVIANCA** reconoce que los números utilizados por **WINGO** “son calculados post-reducción obligatoria que ya está definida como temporal”

A continuación se explicará el escenario con el que contaría el ente integrado ante un posible aumento de capacidad del Aeropuerto Internacional El Dorado y el retorno a un escenario pre-reducción.

Dada la reducción de capacidad que ha tenido el Aeropuerto Internacional El Dorado, en el que pasó de 74 a 66 operaciones por hora (de 59 a 52 operaciones regulares) al momento de iniciar el proceso de planificación de la siguiente temporada, en este momento se realizó un proceso de reducción porcentual con el fin de ajustar su itinerario en aquellas franjas en

⁷⁵ Pronunciamento frente a escrito de WINGO.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

las que la cantidad de slots históricos es mayor a la capacidad declarada para cada día de la temporada.

De acuerdo a esto se establece una devolución a los operadores que cuenten con slots en las franjas sobre demandadas la cual dependerá de su participación porcentual, es así como quien tiene mayor cantidad de slots está obligado a realizar una mayor devolución para ajustar la asignación de slots históricos a la capacidad declarada. Puesto que **AVIANCA** es el principal operador del Aeropuerto Internacional El Dorado ha tenido que realizar la mayor devolución de slots en este caso. No obstante, de retomar la capacidad de 74 operaciones por hora (59 operaciones regulares por hora) tendría una mayor cantidad de slots que pudiera operar, los cuales podrían ser usados por **VIVA**. A continuación se presenta el análisis por temporada.

Análisis para la Temporada Summer 2023

Para la temporada Summer 23 **AVIANCA** tiene una precedencia histórica de 52.842 slots históricos para salidas y 50.857 slots históricas para llegada. No obstante, por reducción de capacidad tiene asignados 42.999 slots para despegues y 43.004 para aterrizajes lo que significa que tuvo que realizar una devolución de 9.843 slots para salidas y 7.853 para llegadas. Esto representa una disminución del 18,6% y 15,4% de la cantidad del total de slots históricos con los que cuenta la aerolínea en esta temporada. Ante un aumento de capacidad tendría la posibilidad el ente integrado de aumentar su operación hasta en 45,4 salidas y 36,2 llegadas diarias. En este sentido, VIVA AIR tendría la posibilidad de usar estos slots.

Tabla 29: Análisis temporada SUMMER

Franja Horaria UTC	SUMMER					
	Salidas			Llegadas		
	Operado	Históricos	Variación	Operado	Históricos	Variación
0	1.767	1.953	186	2.697	4.396	1.699
1	1.365	1.736	371	3.039	3.751	712
2	2.821	3.286	465	2.076	2.418	342
3	2.297	3.689	1.392	1.736	2.108	372
4	1.550	1.953	403	1.550	1.736	186
5		66	66	279	279	-
6			-	216	217	1
7			-			-
8	4	496	492	620	651	31
9	209	217	8	1.023	1.368	345
10	1.426	1.612	186	1.490	1.488	2
11	3.627	3.906	279	2.604	2.604	-
12	3.441	4.189	748	2.697	2.976	279
13	2.852	3.255	403	1.550	1.592	42
14	2.356	2.821	465	1.951	1.891	60
15	1.891	1.953	62	2.356	2.604	248
16	1.860	1.953	93	3.015	4.123	1.108

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

17	2.100	3.149	1.049	2.883	3.325	442
18	2.827	3.352	525	2.201	2.542	341
19	3.100	3.263	163	1.519	1.736	217
20	2.449	3.255	806	1.922	2.170	248
21	1.860	2.604	744	1.674	1.674	-
22	1.771	2.170	399	1.922	1.953	31
23	1.426	1.964	538	1.984	3.255	1.271
Total	42.999	52.842	9.843	43.004	50.857	7.853

Análisis para la Temporada Winter 2023

Análogamente para la temporada Winter 23 **AVIANCA** tiene una precedencia histórica de 37.224 slots históricos para salidas y 37.350 slots históricas para llegada, no obstante, por reducción de capacidad tuvo asignados, para la temporada Winter 22, 28.868 slots para despegues y 29.695 slots para aterrizajes lo que significa que tuvo que realizar una devolución de 8.356 slots para salidas y 7.655 para llegadas. Esto representa una disminución del 22,4% y 20,5% de la cantidad del total de slots históricos con los que cuenta la aerolínea en esta temporada. Ante un aumento de capacidad tendría la posibilidad el ente integrado de aumentar su operación hasta en 56,8 salidas y 52,1 llegadas diarias.

Tabla 30: Análisis temporada Winter

Franja Horaria UTC	WINTER					
	Salidas			Llegadas		
	Operado	Historicos	Variación	Operado	Historicos	Variación
0	1.250	1.470	220	2.091	3.074	983
1	979	2.352	1.373	1.674	2.247	573
2	2.016	2.266	250	1.439	1.764	325
3	1.217	1.470	253	840	1.029	189
4	881	1.134	253	1.324	1.764	440
5			-	36		36
6	4		4	270	294	24
7	6		6	36		36
8	5		5	182	252	70
9	109	294	185	575	672	97
10	1.005	1.302	297	1.022	1.176	154
11	2.303	2.793	490	1.782	2.142	360
12	2.639	3.087	448	1.057	1.260	203
13	1.564	1.930	366	1.654	1.995	341
14	1.737	2.079	342	1.446	1.701	255
15	1.235	1.470	235	1.660	2.034	374
16	1.151	1.176	25	2.199	2.981	782
17	1.502	2.205	703	1.564	1.869	305
18	1.739	2.738	999	1.586	1.911	325
19	2.007	2.352	345	1.247	1.470	223
20	1.651	2.121	470	1.282	1.617	335
21	1.142	1.352	210	1.444	1.793	349

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

22	1.336	1.596	260	1.460	1.953	493
23	1.390	2.037	647	1.825	2.352	527
Total	28.868	37.224	8.356	29.695	37.350	7.655

Conforme al análisis expuesto, en un escenario de retorno a la capacidad del Aeropuerto Internacional El Dorado, el ente integrado, incluyendo **VIVA AIR**, tendría la posibilidad de utilizar slots históricos que en este momento se encuentran en cabeza de **AVIANCA**.

11.3.1.8.2. Conclusiones de la propuesta de modificación del condicionamiento propuesta por las EMPRESAS INTERVINIENTES.

Luego de evaluar la propuesta de modificación del condicionamiento de devolución de slots presentada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, si bien esta incluye un número mayor de slots se mantiene una alta concentración de slots en un solo agente, sobre todo en las franjas más demandadas, dejando de lado el hecho de generar condiciones que incentiven la entrada de nuevos competidores y/o el crecimiento de los incumbentes con el fin de ejercer presión competitiva en franjas y/o rutas muy demandadas, a fin de que los usuarios tengan una oferta amplia en el mercado.

Sobre este punto, se debe indicar que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no presentaron reparos concretos sobre la metodología adelantada por la Dirección en la Resolución recurrida ni se pronunciaron acerca de los propósitos que un condicionamiento persigue en el marco del estudio de una operación integración empresarial. En este sentido, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no discutieron sobre los requisitos de suficiencia e idoneidad del condicionamiento o si tenía el alcance de compensar o excedía los eventuales efectos que se producirían en el mercado como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no tuvieron en cuenta la finalidad y el propósito perseguido por el condicionamiento que es la mitigación de la materialización de efectos anticompetitivos en un escenario post integración. Por último, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no tuvieron en cuenta en su argumentación, el eventual retorno a un escenario pre-reducción en el que se liberarían para su utilización un mayor número de slots para el ente integrado de los que podrían disponer para la operación de **VIVA AIR**.

Como se desprende de la naturaleza del presente trámite, en caso de que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no manifiesten en la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** la decisión de implementar la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** los slots asignados a cada una de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se mantendrán en cabeza de cada una de ellas individualmente consideradas y seguirán la suerte de las reglas del RAC para cada caso y supuesto específico.

11.3.1.9. Modificación de la vigencia del condicionamiento

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** han solicitado que se modifique la fecha de vigencia de cada uno de los condicionamientos teniendo como marco de referencia la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**. La Dirección accederá a esta solicitud y por ende, se hará el ajuste respectivo en el condicionamiento. Por este motivo, la parte final del Condicionamiento No. 1 quedará de la siguiente manera:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

La devolución de los slots la deberán realizar **EMPRESAS INTERVINIENTES** dentro de las cuarenta y ocho horas (48h) siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

11.3.2. Estudio de los reparos del Condicionamiento No. 2: Supervivencia de VIVA.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** han solicitado las siguientes modificaciones en relación con el segundo condicionamiento relacionado con la permanencia de **VIVA** en el mercado colombiano: (i) El condicionamiento no deberá cobijar las rutas de Bogotá, (ii) En relación con rutas internacionales, el condicionamiento se deberá sujetar a la disponibilidad de slots con los que cuente la aerolínea en los aeropuertos internacionales, (iii) la inclusión del factor de ocupación al 75% como requisito para la reducción de frecuencias y la obligación de la **AERONÁUTICA CIVIL** de autorizar la disminución de un número determinado de frecuencias conforme a unos porcentajes de ocupación (iv) la inclusión de la pérdida de vigencia del condicionamiento cuando ingrese un competidor adicional en esa ruta por un periodo de 26 semanas continuas o discontinuas en el periodo de un año, (v) la no aplicación de mantenimiento de tres frecuencias por ruta, (vi) el otorgamiento de un (1) año después de la fecha de la notificación de implementación para la aplicación de este condicionamiento.

Sobre este condicionamiento, **ULTRA AIR** solicitó las siguientes modificaciones: (i) el mantenimiento de contratos laborales vigentes el 8 de agosto de 2022 (ii) la obligación del mantenimiento de una infraestructura separada con el fin de garantizar el modelo low cost, (iii) el aumento de la duración del condicionamiento a 10 años, (iv) la inclusión que el factor de ocupación del 75% deberá también deberá tener en cuenta a AVIANCA.

La Dirección después de haber realizado un análisis de los argumentos presentados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y por **ULTRA AIR** decidió aceptar algunos ajustes al condicionamiento y rechazar otros como se pasa a explicar.

Por un lado, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** han manifestado como argumentos principales para solicitar la modificación de este condicionamiento para (i) mantener la coherencia que debe existir entre los distintos condicionamientos impuestos por la **AERONÁUTICA CIVIL**, (ii) la consideración del tiempo que tardarían **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** para retomar operaciones dadas las circunstancias actuales por las que atraviesan las compañías, (iii) el mantenimiento de la operación desde el punto de vista financiero.

Como ha expresado esta Dirección la finalidad de este condicionamiento es mantener un cubrimiento en rutas servidas por **VIVA** con el fin de no desatender una demanda por cuenta de la operación de integración, así como garantizar la supervivencia de un modelo de low cost.

Reconociendo la situación actual de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ**, y con el fin de conciliar los distintos elementos puestos a consideración por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** la Dirección modificará el condicionamiento diseñando un plan gradual de cubrimiento de estas rutas el cual irá aumentando en número de frecuencias. De estar el ente integrado deberá garantizar el cumplimiento del condicionamiento en relación con el cubrimiento mínimo de rutas y de frecuencias de la siguiente manera: (i) en los tres meses siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**, el ente integrado deberá garantizar la prestación de los servicios de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ**

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

para las rutas enunciadas en el condicionamiento en al menos una frecuencia, (ii) para el inicio de la temporada Winter 2023 el ente integrado deberá garantizar la prestación de los servicios de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** para las rutas enunciadas en el condicionamiento en al menos dos frecuencias, (iii) para el inicio de la temporada Summer 2024 el ente integrado deberá garantizar la prestación de los servicios de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** para las rutas enunciadas en el condicionamiento en al menos tres frecuencias.

Adicionalmente, con el fin de garantizar la coherencia de las condiciones establecidas en este condicionamiento y del propósito que se busca con este, la Dirección encuentra sentido también ajustar el inicio de la vigencia relacionada con la posibilidad de reducción de frecuencias en relación con el factor de ocupación el cual empezará a contar tres (3) meses después de haber completado el plan de reactivación aquí diseñado, es decir, a partir de la fecha del inicio de la temporada Summer 2024.

La Dirección considera que la fórmula aquí diseñada garantiza la reactivación de las operaciones, así como elimina la preocupación que tendría el ente integrado en relación con el tiempo que podría demorar el cumplimiento de las condiciones desarrolladas con este condicionamiento. De otra parte, genera una obligación para el integrado de reiniciar el modelo del negocio de low cost de VIVA en un corto plazo lo que se traduciría en un beneficio para los consumidores porque volvería al mercado un competidor importante en este sector.

Por otro lado, para la Dirección es coherente el reconocimiento de la solicitud relacionada con la pérdida de vigencia del condicionamiento cuando ingrese un competidor adicional en esa ruta por un periodo de 26 semanas continuas o discontinuas en el periodo de un año. Esta Dirección manifiesta que resulta acorde a los propósitos del condicionamiento, ya que la entrada de un tercer competidor permitiría la cobertura de la demanda de estas rutas. Por este motivo, se accederá a la solicitud de modificación, la cual tendrá vigencia a partir de la temporada Summer 2024, fecha en la que comenzará a regir de manera completa el plan de supervivencia de VIVA.

En relación con las otras solicitudes de modificación en las condiciones propuestas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, esta Dirección no las considera adecuadas por lo siguiente. En lo referente con la solicitud de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** dirigida a la exclusión de este condicionamiento del mantenimiento de las rutas desde y hacia Bogotá esta Dirección no considera viable esta solicitud. **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** contarían con la posibilidad de mantener operaciones en el Aeropuerto Internacional El Dorado ya que como se ha explicado en el desarrollo del condicionamiento 1 existe una posibilidad que estas aerolíneas participen en un proceso de transferencia o cesión de slots con **AVIANCA**, más aún en un escenario posible de ampliación de capacidad del aeropuerto.

En lo relacionado a la solicitud de no aplicación de mantenimiento de tres frecuencias por ruta, esta Dirección considera que es una medida inadecuada y será negada. Entendiendo que se ha diseñado un plan gradual de reactivación, el cual consistirá en un aumento progresivo de frecuencias y que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no otorgaron argumentos objetivos para justificar la eliminación de un estándar mínimo de frecuencias no resulta procedente esta solicitud. De otra parte, la eliminación de una exigencia mínima hace que el condicionamiento pierda cualquier elemento práctico, ya que en este escenario podría el ente integrado decidir mantener apenas una frecuencia, la cual sería eliminada

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

una vez el factor de ocupación de esta se redujera a un 75%. De esta forma, el mantenimiento de la exigencia de tres frecuencias crea un escenario material en el que la operación de **VIVA AIR** no se verá reducida de manera inmediata.

Adicionalmente, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron que para el inicio de la vigencia de los plazos del cumplimiento de este condicionamiento se deberá aclarar que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** contarán con un (1) año después de la fecha de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**. Para esta Dirección se considera que otorgar un año para aplicar este condicionamiento resulta ser un plazo irrazonable para dar inicio a este condicionamiento; en buena medida la operación se condiciona por la necesidad de mantener una alternativa, unas rutas, unas frecuencias en beneficio de los consumidores. Ningún sentido tendría aprobar la operación, permitir los efectos de concentración que genera, habilitar el manejo conjunto de slots, en general, dar el espacio reclamado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para la supervivencia de **VIVA**, si no se piensa iniciar sino en un año. Así, la Dirección considera que con el plan gradual de reactivación de rutas mediante frecuencias resulta adecuado para que **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** puedan tomar las medidas necesarias para la ejecución de este condicionamiento.

En lo relacionado con la consideración de que el cumplimiento del condicionamiento del mantenimiento de las rutas internacionales aplicaría siempre y cuando **VIVA AIR** “aún conserve los slots requeridos en los aeropuertos internacionales en el exterior para operar dichas rutas, esta Dirección considera que es una modificación que es acorde a la realidad de la operación y el alcance de las facultades de la autoridad aeronáutica colombiana. Sin embargo, sobre este punto incluirá un ajuste dirigido a garantizar que esta cancelación no sea consecuencia de la decisión unilateral del ente integrado, sino que se produzca por causas externas no imputables a la voluntad del ente integrado. Por este motivo, se le impondrá una obligación al ente integrado para que remita una comunicación a cada uno de los aeropuertos internacionales con el fin de solicitar la reserva de slots con el fin de dar cumplimiento a este condicionamiento. En este sentido, se aceptará la inclusión de esta aclaración dentro del condicionamiento y el cumplimiento de esta obligación se deberá acreditar ante la **AERONÁUTICA CIVIL** y la autoridad encargada del seguimiento.

En lo referente, a la consideración del factor de ocupación del 75% como requisito para la reducción de frecuencias y la obligación de la **AERONÁUTICA CIVIL** de autorizar la reducción de un número determinado de frecuencias conforme a unos porcentajes de ocupación, esta Dirección no lo considera adecuado. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitan que la **AERONÁUTICA CIVIL** se obligue realizar la reducción de 1, 2, o 3 frecuencias conforme a los siguientes factores de ocupación mensual de pasajeros por ruta:

Tabla 31: Propuesta reducción de frecuencias de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**

Factor de ocupación mensual de pasajeros por ruta	Número de frecuencias semanal a reducir
Menor al 60%	3
Entre el 60% y el 69.9%	2
Del 70% al 74.9%	1

Sobre este punto, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no han aportado ningún sustento técnico o de carácter argumentativo que dé cuenta la correspondencia entre estos porcentajes de ocupación y el número de frecuencias semanal a reducir justifiquen la

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

aceptación de la generación de una obligación a cargo de la **AERONÁUTICA CIVIL**. En todo caso, con el fin de dar claridad a este condicionamiento, se incluirá un apartado aclaratorio en el que se indique que, para determinar la cantidad de las frecuencias a reducir la **AERONÁUTICA CIVIL** se tendrá en cuenta el factor de ocupación mensual de pasajeros por ruta conforme a los argumentos y razones técnicas que expresen las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en su solicitud.

Sobre el punto relacionado con el factor de ocupación que debe mantener **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ**, **ULTRA AIR** manifestó que en el cálculo de este deberá tenerse en cuenta el factor de ocupación de **AVIANCA** con el fin de evitar que **AVIANCA** “capta los usuarios de **VIVA** hacia sus aviones”. De manera particular, **ULTRA AIR** solicitó la siguiente redacción “En caso de que el factor de ocupación mensual de **FAST COLOMBIA**, **VIVA AIRLINES PERÚ** y **AVIANCA** de algunas rutas sea menor al 75%, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** podrán solicitar a la Aeronáutica Civil la aprobación de la reducción de frecuencias.”. El argumento de **ULTRA AIR** no resulta razonable porque implicaría mantener la operación de una aerolínea por un tiempo indeterminado dependiente de la capacidad que tiene otro operador.

De otra parte, en relación con la duración del condicionamiento, **ULTRA AIR** manifestó que este debería ser por un tiempo equivalente a diez años. Para esta Dirección el tiempo definido en el condicionamiento resulta ser un tiempo adecuado para el cumplimiento de cada uno de los elementos allí enunciados. Los propósitos principales de este condicionamiento son por un lado mantener la capacidad de una aerolínea para atender rutas en las que esta prestaba sus servicios principalmente aquellas en las que operaba como único agente, y, por otro lado, el mantenimiento del modelo del negocio low cost. El mantenimiento del modelo de negocio de low cost por el tiempo indicado en el condicionamiento es un tiempo prudencial para que el ente integrado continúe la prestación de los servicios bajo este modelo, tiempo en el que podrían otras aerolíneas que funcionan con modelos similares logren capturar demanda de los usuarios de este tipo de servicios, como ocurriría con el mismo **ULTRA AIR** y **JETSMART**, agente que ha manifestado tal intención en el curso del proceso. Adicionalmente, hablar de 10 años como tiempo mínimo para el mantenimiento del modelo de negocio low cost y de las rutas de **VIVA AIR** se considera un tiempo desproporcionado, si se tiene en cuenta que el condicionamiento primero relacionado con la devolución de slots genera un claro incentivo para agentes entrantes de suplir la demanda en este modelo de negocio low cost, el cual precisamente impone restricciones para el ente integrado en el uso de esos slots por un término de tres años.

Por último, **ULTRA AIR** manifestó que el condicionamiento dirigido al mantenimiento del modelo low cost se podría cumplir si se ordena a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** el mantenimiento de contratos laborales vigentes a fecha 8 de agosto de 2022, y la imposición de mantener una infraestructura separada entre **AVIANCA** y **VIVA AIR**. En cuanto al primer argumento, la recurrente no expone un desarrollo sobre los motivos que llevarían a que esta imposición genera una forma efectiva para verificar el mantenimiento del modelo low cost. Adicionalmente, como es de público conocimiento y se encuentra en el expediente, **VIVA AIR** suspendió operaciones desde el 28 de febrero de 2023, situación que lógicamente ha generado un cambio en las condiciones de la compañía, particularmente en lo relacionado con su personal. Por estos motivos, no cobra sentido que se incluya dentro del condicionamiento el mantenimiento de los contratos laborales vigentes a la fecha de la

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

solicitud de integración cuando esta Dirección ha reconocido el cambio de las condiciones financieras y operativas de **VIVA AIR**. Por este motivo, la primera solicitud será negada.

En lo relacionado con la obligación de separación de la infraestructura de las aerolíneas como elemento del condicionamiento, esta Dirección considera que se trata de una medida que no contribuiría a la vigilancia del cumplimiento de la implementación de modelo de low cost, y al final haría perder las eficiencias propias generadas como consecuencia de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, generando una carga innecesaria para las **EMPRESAS INTERVINIENTES** que no se considera apropiada para el presente caso. El modelo low cost, como se expuso en la resolución recurrida, tiene unas características propias que permiten su identificación como ocurre con la simplificación extrema de la oferta del producto, prestación de vuelos cortos y frecuentes punto a punto, venta de billetes directos, la disminución de los servicios de forma gratuita, la existencia de una flota de aviones reducida de modelos, entre otros aspectos. Por este motivo, esta solicitud no se aceptará.

Por último, esta Dirección debe aclarar que el condicionamiento aquí indicado es un estándar mínimo de cumplimiento para garantizar el bienestar de los consumidores y la libre competencia económica, en este sentido las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se encuentran en potestad de determinar el reinicio de las operaciones de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** en una cantidad mayor de frecuencias o antes de las fechas indicadas.

Conforme a lo expuesto, el condicionamiento No. 2 dirigido a la Supervivencia de VIVA quedará de la siguiente manera:

Condicionamiento 2: Supervivencia de VIVA:

Una vez cumplidos tres meses de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN, IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a continuar con la prestación del servicio de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ**, bajo las marcas **VIVA AIR**, **VIVA** y/o **VIVA CARGO**, en las rutas domésticas e internacionales en las que, a 31 de diciembre de 2022:

- (i) **FAST COLOMBIA** prestaba servicios de manera exclusiva.
- (ii) **VIVA AIRLINES PERÚ** prestaba servicios de manera exclusiva.
- (iii) **FAST COLOMBIA**, **VIVA AIRLINES PERÚ** y **AVIANCA** prestaban servicios, en un porcentaje de participación conjunta igual o mayor al 75%.

Esto conforme al siguiente cronograma:

- (i) Una vez cumplidos tres meses de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** de la integración, IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a continuar con la prestación del servicio de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ**, bajo las marcas **VIVA AIR**, **VIVA** y/o **VIVA CARGO**, en las rutas antes indicadas en al menos una frecuencia.
- (ii) Para el inicio de la temporada Winter 2023 el ente integrado deberá garantizar la prestación de los servicios de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** para las rutas enunciadas en el condicionamiento en al menos dos frecuencias.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

- (iii) Para el inicio de la temporada Summer 2024 el ente integrado deberá garantizar la prestación de los servicios de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** para las rutas enunciadas en el condicionamiento en al menos tres frecuencias

A partir del inicio de la temporada Summer 2024, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** garantizarán durante la vigencia del condicionamiento se mantengan como mínimo tres (3) frecuencias de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** en las rutas.

En caso de que el factor de ocupación mensual de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** de algunas rutas sea menor al 75%, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** podrán solicitar a la Aeronáutica Civil la aprobación de la reducción de frecuencias. La Aeronáutica Civil determinará la fecha en que se aplicará la reducción, que en todo caso no podrá ser un plazo mayor a dos meses siguientes a la solicitud. En este caso la Aeronáutica Civil informará a la autoridad de seguimiento para su competencia.

Para determinar la cantidad de las frecuencias a reducir, la Aeronáutica Civil tendrá en cuenta el factor de ocupación mensual de pasajeros por ruta conforme a los argumentos y razones técnicas, entre otros aspectos, que expresen las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en su solicitud.

La obligación cesará en relación con una determinada ruta en el evento en que un competidor ingrese y permanezca en dicha ruta operándola de manera continua o discontinua durante 26 semanas en un periodo de un año calendario contado a partir del inicio de la temporada Summer 2024.

IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** garantizarán durante la vigencia del condicionamiento se mantengan como mínimo tres (3) frecuencias de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** en las rutas.

IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a mantener los contratos laborales de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** necesarios para la operación.

Con independencia de las rutas y frecuencias vigentes para ese período, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a mantener el modelo de negocio low cost implementado y ejecutado por **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ**, así como las marcas **VIVA AIR**, **VIVA** y/o **VIVA CARGO**, por un periodo de cinco años a partir del mes siguiente a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

11.3.3. Estudio de los reparos del Condicionamiento No. 3: Mantenimiento de acuerdos interlínea de FAST COLOMBIA.

Sobre este condicionamiento las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y **ULTRA AIR** realizaron tres solicitudes. Primero, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron que se hiciera una aclaración en el sentido de afirmar que, las obligaciones incluidas en este condicionamiento aplican únicamente a los acuerdos interlínea de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y no a los acuerdos interlínea de **AVIANCA** ni de sus afiliadas. Sobre este punto, la Dirección indica que el condicionamiento en ningún momento ha hecho referencia a los acuerdos interlíneas

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

de **AVIANCA**, como en el título y contenido del condicionamiento se indica. A pesar de ello, se incluirá la expresión “suscritos por FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ SAC” en el segundo apartado del condicionamiento para dar mayor claridad a este. Por esta razón, se aclara el condicionamiento. Segundo, en relación con la temporalidad de este condicionamiento y el plazo de ejecución, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitan que se aclare que este contará así, para el mantenimiento de los acuerdos interlínea suscritos por **VIVA**, desde la fecha de notificación de la implementación, y para el condicionamiento respecto a la eliminación de las cláusulas de exclusividad de los acuerdos interlínea suscritos por **VIVA**, 1 mes después de la fecha de notificación de la implementación.

Sobre estas solicitudes de aclaración, la Dirección considera que resultan pertinentes porque guardan coherencia con lo manifestado por esta en la resolución recurrido, simplemente cambiará la fecha a partir de la cual se contarán los tiempos allí enunciados, los cuales tomarán como referencia la fecha de **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

Sobre este condicionamiento, **ULTRA AIR** solicitó que se realizaran dos adiciones, primero, que se debía eliminar la exoneración de responsabilidad consagrada en el condicionamiento referida a la terminación de los acuerdos interlíneas, cuando estos terminaran por causas no atribuibles a la voluntad de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**; segundo, que se adicionara una obligación de celebración de estos acuerdos interlíneas de **FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ SAC** con otros agentes de mercado que contaran por ejemplo como una participación en el mercado inferior al 5%. Para **ULTRA AIR** esta medida garantizaría que se abriera y se aumentara la competitividad.

En cuanto a la primera solicitud **ULTRA AIR** no manifestó consideraciones que sustentaran la eliminación de este apartado del condicionamiento. A pesar de ello, la Dirección encuentra que esta exclusión de responsabilidad es justificada, está reconociendo una circunstancia que no se encuentra dentro del ámbito de decisión de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o al final que se presente como una consecuencia del comportamiento ejecutado por estas. De esta manera, si la otra parte contractual diferente de **FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ SAC** decide por su propia manifestación de voluntad terminar el acuerdo interlínea objeto del condicionamiento es razonable que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no se encuentren obligadas al cumplimiento del acuerdo. Acceder a la solicitud de **ULTRA AIR** en las condiciones planteadas generaría un escenario en el que el condicionamiento crearía una obligación para un tercero ajeno a esta **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, porque llevaría al absurdo que este no podría terminar la relación contractual para garantizar que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** eviten el incumplimiento de este condicionamiento. Entendiendo la preocupación de **ULTRA AIR** se incluirá una aclaración en el condicionamiento dirigida a que el ente integrado estará obligado a realizar los mejores esfuerzos para mantener estos acuerdos. En relación con la segunda solicitud, esta Dirección no encontró argumentos que dieran cuenta de la necesidad de implementar este ajuste en el condicionamiento No. 3.

Conforme a lo indicado el condicionamiento No. 3 quedará de la siguiente manera:

Condicionamiento 3: Mantenimiento de acuerdos interlínea de FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ SAC

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a mantener todos los acuerdos interlíneas suscritos por **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC** vigentes al 31 de enero de 2023.
- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** eliminarán las cláusulas de exclusividad de los acuerdos interlíneas suscritos por **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**, previa aceptación de sus partes contratantes. Para la eliminación de las cláusulas de exclusividad **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** cuentan con un término de un (1) mes a partir de la fecha de **NOTIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN**.
- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberá informar a la autoridad encargada del seguimiento de estos condicionamientos, una vez ocurra: a) La eliminación de las cláusulas de exclusividad, b) las razones que llevaron a la no eliminación de las cláusulas de exclusividad, c) la terminación de los acuerdos interlíneas y las razones que llevaron a esta.
- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** estarán obligados a realizar los mejores esfuerzos con el fin de mantener estos acuerdos interlíneas.
- Si la terminación de los acuerdos interlíneas se presentan por causas no atribuibles la voluntad de **IV1L**, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o de cualquiera de sus afiliadas no se considerará incumplido el presente condicionamiento.
- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán informar a la autoridad de seguimiento y la Aerocivil cuando existan razones objetivas de que el cumplimiento de este condicionamiento va a generar un riesgo para la libre competencia económica. Esto con el fin que la autoridad competente estudie y evalúe el mantenimiento del presente condicionamiento.

Plazo de ejecución del condicionamiento: En relación con el mantenimiento de los acuerdos interlínea de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**, este se cumplirá desde la fecha de **NOTIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN**. En lo relacionado a la eliminación de las cláusulas de exclusividad de los acuerdos interlíneas este se cumplirá dentro del (1) mes siguiente a la fecha de **NOTIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN**.

Vigencia del condicionamiento: Tres (3) años contados a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

11.3.4. Estudio de los reparos del Condicionamiento 4: Mantenimiento de acuerdos interlínea de FAST COLOMBIA.

Sobre este condicionamiento, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron lo siguiente:

- (a) Que la obligación contenida en el condicionamiento relacionada con estos contratos se reduzca a negociarlos de buena fe con SATENA.
- (b) Que los términos del contrato a celebrar debían ser los siguientes:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

“(i) Partes del acuerdo: La Resolución establece que serían IV1L y las empresas intervinientes (es decir, Avianca y Viva) las que suscribirían el acuerdo con SATENA. Se solicita que se modifique la Resolución en el sentido de aclarar que la aerolínea suscriptora del contrato sería Avianca.

“(ii) Tipo de acuerdo: Se solicita que se modifique la Resolución en el sentido de señalar que el tipo de acuerdo y su modalidad sería el que se acuerde entre Avianca y SATENA como resultado de la mesa de negociación.

“(iii) Sentido de la comercialización: La Resolución señala que sería SATENA la que, a través del código compartido o el acuerdo interlínea, comercializaría los vuelos de las empresas intervinientes (Avianca y Viva). Se solicita que se modifique esta condición, de forma tal que se invierta el sentido de la comercialización, es decir, que sea Avianca la que comercialice los vuelos de SATENA.

La anterior modificación (i) guarda relación con el propósito que se tenía cuando se ofreció este condicionamiento inicialmente, el cual busca que el grupo Avianca lleve tráfico a las rutas sociales de SATENA y no incrementar su propio tráfico, tal como resulta del condicionamiento impuesto por la DTA en la Resolución; y (ii) corresponde a lo estándar en la industria, donde el operador de la ruta principal es el que conserva el control sobre la misma, pues lo contrario resulta, en lugar de beneficioso, en distorsiones comerciales y financieras indeseables para el operador de la ruta principal.

“(iv) Rutas objeto del acuerdo: Se reitera que el propósito del ofrecimiento original era fomentar la conectividad regional de destinos apartados, en lugar de fomentar la conectividad en rutas comerciales de un competidor. En consecuencia, se solicita que se modifique la sección de la Resolución en la que se indican las rutas objeto del acuerdo a suscribirse con SATENA, de manera tal que se indique que serán aquellas rutas sociales: (i) en las que SATENA sea el único operador; y (ii) aquellas respecto de las cuales se cumpla con el objeto social de SATENA de integrar las regiones más apartadas de Colombia con los centros económicos del país, de acuerdo con el artículo 5 de la Escritura Pública de Constitución 1427 de 2011 y sus modificaciones hasta la fecha.

“(v) Límite de aporte económico: En la oferta original de condicionamientos, Avianca ofreció asumir los costos asociados a la implementación tecnológica del acuerdo a ser suscrito con SATENA, los cuales pueden oscilar entre USD 200.000 y USD 300.000. Toda vez que la Resolución señala que Avianca debe asumir además los costos de la certificación IOSA (la cual es solo requerida por una de tantas modalidades de acuerdos), se hace necesario establecer un aporte máximo para todos los conceptos.

Por lo tanto, se solicita que se modifique la Resolución de manera que sea claro que el aporte económico total de Avianca a SATENA por toda la vigencia del contrato sería de hasta USD 300.000, para ser destinado a gestionar los ajustes económicos necesarios para la implementación tecnológica del contrato (por los conceptos tecnológicos señalados en la Resolución) y/o para la obtención del certificado IOSA, a discreción de

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

SATENA, y será entregado siempre y cuando el concepto pagado sea necesario para la implementación de la naturaleza del acuerdo a suscribir. Asimismo, se solicita que se aclare la Resolución en el sentido de indicar que los ajustes tecnológicos deben ser gestionados por SATENA.”

En cuanto a la aclaración solicitada sobre la obligación subyacente de este condicionamiento, es importante precisar que esta Dirección supeditó el cumplimiento de la obligación del mismo a la voluntad de la empresa **SATENA** por lo que para el entendimiento de los intervinientes el resultado del cumplimiento del remedio se materializará cuando **SATENA** acepte o se niegue a suscribir el contrato ofrecido bajo los términos establecidos en la Resolución 518 de 21 de marzo de 2023.

Frente a al punto “(i)” sobre quien suscribe el acuerdo o contrato por parte de las intervinientes, este despacho hará la aclaración que quien suscribirá este acuerdo será **AVIANCA**.

En lo relacionado con el punto “(ii)” concerniente al tipo de contrato a elegir ya sea un código compartido o un acuerdo interlinea, este despacho debe aclarar que **SATENA** podrá elegir de acuerdo a sus necesidades el que le convenga para ampliar el alcance de su red de rutas de acuerdo a las condiciones establecidas en la Resolución 518 de 21 de marzo de 2023.

Frente al punto “(iii)” sobre la modificación relacionada con el propósito inicial del condicionamiento ofrecido por IV1L, este despacho evidenció la importancia de no ampliar la red de rutas a ofertar del ente integrado mediante un código compartido o un acuerdo interlinea, motivo por el cual se estructuró de tal forma para que quien pudiese ampliar su oferta de rutas fuese **SATENA** por medio de sus canales de venta.

Sobre el punto “(iv)” relacionado con las rutas objeto del acuerdo, esta Dirección debe reiterar la importancia de no ampliar la red de rutas a ofertar del ente integrado mediante un código compartido o un acuerdo interlinea, motivo por el cual se estructuró de tal forma para que quien pudiese ampliar su oferta de rutas fuese **SATENA** por medio de sus canales de venta.

En cuanto al punto “(v)” que refiere al límite de aporte económico este despacho se mantiene en que los gastos deben ser sufragados en su totalidad por **IV1L** o las empresas intervinientes como quiera que producto de este ofrecimiento no puede causarse un pasivo o gasto adicional para la empresa **SATENA** y se recalca que las gestiones pertinentes deberá adelantarlas **IV1L** o las empresas intervinientes dada su experiencia en los asuntos relacionados con ajustes tecnológicos y de certificaciones descritos en el condicionamiento salvo que la empresa **SATENA** decida hacerlo por su cuenta.

Frente a este mismo punto **ULTRA AIR** manifestó que este condicionamiento debe estar enfocado en limitar la iniciativa privada, representada a través de la voluntad de integrarse, por parte de Avianca y Viva Air, y debe de ser promovido en su misma naturaleza a los demás actores del mercado aéreo de pasajeros. Lo anterior en aras de buscar el bien común y no el bien de sólo algunos actores de un mercado.

Al respecto esta Dirección informa que la estructura del condicionamiento relacionado con el ofrecimiento de un contrato de código compartido o un acuerdo interlinea está encaminada a fortalecer la red de rutas ofrecidas en los canales de venta de la empresa **SATENA**, dado el fin y carácter social con el que la misma fue constituida, por ello, de existir

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

otra empresa que cumpliera con una función social como **SATENA** podría predicarse la aplicación del remedio y gestionarse el ofrecimiento en las condiciones establecidas en la Resolución 518 de 21 de marzo de 2023, en conclusión, al no existir otro agente de mercado con las características particulares de la empresa **SATENA**, el ofrecimiento del condicionamiento queda supeditado a esta empresa exclusivamente.

Dado que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron un periodo para notificar a la Aerocivil si les interesaba materializar la integración en el evento de ser aprobada este despacho considera importante que el periodo establecido por el mismo inicie una vez las mismas hayan decidido notificar que van a materializar la integración y aclarar la vigencia conforme a lo antes expuesto.

Condicionamiento 4: Acuerdo Interlínea o de Código Compartido con SATENA.

IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a que **AVIANCA** suscriban contratos interlínea o de código compartido (en adelante el “Contrato 9N”) con **SERVICIO AÉREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.** (en adelante, “**SATENA**”), previa aprobación de **SATENA**, en las siguientes condiciones:

- **Alcance del condicionamiento en el contrato interlínea virtual o tradicional:** Bajo la figura de contrato interlínea virtual o tradicional, **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** permitirán a **SATENA** la comercialización, ya sea en su propia boletería o con boletos separados, según el caso, vuelos operados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en conexión con la propia red de vuelos de **SATENA**, a través de sus canales de distribución aplicables. **SATENA** será remunerada con los valores o prorratesos que acuerden periódicamente las partes por la comercialización en sus canales de venta.

- **Alcance del condicionamiento en la figura de código compartido:** Bajo la figura de código compartido, **SATENA** pondrá su código designador en aquellas rutas operadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en el contrato 9N, de manera que **SATENA** comercializará inventarios de sillas en dichos vuelos. **SATENA** será remunerada con los valores o prorratesos que acuerden periódicamente las partes por la comercialización en sus canales de venta.

- **No exclusividad:** **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** no podrán exigir a **SATENA** la inclusión de cláusulas exclusividad en el Contrato 9N.

- **Términos y condiciones del Contrato 9N:** Serán aquellos aplicables de manera usual en este tipo de contratos suscritos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** con otras aerolíneas sin perjuicio de las condiciones aquí delimitadas.

- **Rutas objeto del Contrato 9N:** La totalidad de rutas operadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, que puedan ser de interés para **SATENA** para complementar su red de rutas. Se excluyen aquellas rutas respecto de las cuales las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o cualquier empresa que dependa

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

de sus controlantes tenga exclusividad con otra aerolínea en virtud de cualquier acuerdo contractual previo.

- **SATENA** deberá obtener la certificación **IOSA (IATA Operational Safety Audit)**. Los costos de esta certificación deberán ser asumidos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

- Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán gestionar a favor de **SATENA** los ajustes tecnológicos requeridos para adaptarse a la comercialización a través del Contrato 9N. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** asumirá los costos de la implementación tecnológica, entre los que se incluyen (i) MarketingCodeshare (CDSH) (si aplica), (ii) IET (Interline E-Ticket) + Sponsored GDS, (iii) IATCI (Interline Through Check In), (iv) FTP (File Transfer Protocol) (si aplica) y (v) costo por reserva asociado al proveedor de PSS o al GDS.

- El cumplimiento de este condicionamiento no implica la autorización previa de la celebración de este acuerdo por parte de la Dirección de Transporte Aéreo. En este sentido, **SATENA** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán someter el acuerdo celebrado a aprobación de la autoridad competente.

Vigencia del condicionamiento: Dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** por parte de las empresas intervinientes, el ente integrado notificará a SATENA que ofrece la posibilidad de suscribir el contrato entre Avianca y SATENA cuya duración en caso de ser aceptada por SATENA deberá ser de tres (3) años a partir de la suscripción del contrato elegido, renovable anualmente.

11.3.5. Estudio de los reparos del Condicionamiento 5: Rutas entre Colombia y Argentina.

Sobre este condicionamiento, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron lo siguiente:

- (a) Que se aclare que la devolución de frecuencias Bogotá - Buenos Aires ofrecida por las Partes, de ninguna manera podrá ser exigida por la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales en el evento en que existan frecuencias bajo el acuerdo bilateral entre Colombia y Argentina que estén siendo utilizadas sin beneficiar la conectividad directa entre Colombia y Argentina, haciendo referencia a las frecuencias que se han asignado con derechos de tráfico hasta de quinta libertad del aire como lo posibilita el régimen bilateral en pro de proteger la conectividad directa entre ambos países.
- (b) Que se *“aclare/modifique la Resolución indicando que la devolución de frecuencias se haría en virtud de una orden de una autoridad, la cual, de acuerdo con lo señalado en el numeral 3.10.2.13.1 del RAC, constituye fuerza mayor y por tanto, Avianca reacomodará al pasajero o le reembolsará los tiquetes correspondientes a los vuelos afectados por la decisión.”*

En primera medida es importante reiterar que el acceso al mercado entre Colombia y Argentina tiene una barrera de entrada particular dado que el régimen bilateral entre ambos

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

países establece un control de capacidad limitado a 35 frecuencias semanales, por lo que, una vez asignadas estas frecuencias, ningún otro jugador puede acceder a este mercado, por lo anterior, esta Dirección en aras de estudiar y proteger los mercados relevantes afectados por la transacción utilizando el enfoque O&D que considera un punto de origen y un punto de destino específico, encontró que en las rutas directas actualmente asignadas entre Colombia y Argentina, solo una demostraba una afectación producto de la transacción por lo que el condicionamiento propuesto por esta entidad se encaminó en eliminar el efecto negativo causado por la operación.

En lo referido a la modificación del condicionamiento solicitada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, en donde manifiestan que *“la devolución de frecuencias Bogotá - Buenos Aires ofrecida por las Partes, de ninguna manera podrá ser exigida por la DTA (SIC) en el evento en que existan frecuencias bajo el acuerdo bilateral entre Colombia y Argentina que estén siendo utilizadas sin beneficiar la conectividad directa entre Colombia y Argentina”* este despacho debe informar conforme a lo mencionado previamente, que el efecto negativo ocasionado por la transacción proyectada bajo el enfoque O&D es exclusivo del mercado relevante Bogotá - Buenos Aires prestado por aerolíneas colombianas, por lo que, la devolución frecuencias se predica en el entendido de estimular este mercado específico con un nuevo operador en esta ruta, dado que, la operación eliminaría la competencia entre operadores colombianos.

En cuanto a la reacomodación de pasajeros, es importante aclarar que si bien la devolución se enmarca dentro de una resolución de una autoridad y no constituiría una violación al régimen de protección de usuarios del sector aéreo, la causa de esta situación estaría ligada a un condicionamiento establecido en razón a la decisión de integrarse de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y el efecto negativo que se ocasionaría la transacción proyectada por lo que, las mismas en aras de causar el menor impacto posible al consumidor, deberán velar por reubicar al pasajero en la fecha y hora más cercana posible dentro de su red de rutas a su reserva inicial o reintegrar el dinero a elección del usuario. Por este motivo, se incluirá una aclaración en el condicionamiento.

Sobre este condicionamiento **WINGO** manifestó lo siguiente:

- (a) Que se imponga la obligación para que las intervinientes no pueden oponerse a ninguna iniciativa que adelante Aerocivil con sus homólogos argentinos para ampliar el instrumento bilateral dentro de los próximos cinco años.
- (b) Que las condiciones de reasignación de las frecuencias devueltas, no necesariamente deban hacerse a un solo operador sustituto, sino que puedan distribuirse, en caso de coexistir intereses diferentes dentro del cuadro de rutas, a más de un competidor diferente a las intervinientes.

Frente al argumento de **WINGO** en donde manifiesta su interés en que los intervinientes no puedan oponerse a una eventual negociación para flexibilizar o ampliar el instrumento bilateral con Argentina, este despacho debe informar que es política en las negociaciones de acuerdos de servicios aéreos, proponer la liberalización entre territorios, por esto, en la mayoría de marcos bilaterales que ha celebrado o actualizado Colombia recientemente, se ha trabajado por lograr plasmar esta política en el instrumento bilateral con éxito en la mayoría de casos, es por este motivo que cualquier argumento que eventualmente se llegase a presentar por parte de las intervinientes o de cualquier empresa en contra de esta flexibilización sería controvertido en este sentido.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

En lo relacionado con la asignación de las 7 frecuencias, **WINGO** manifiesta que “se debe prever un esquema de redistribución de estos derechos de tráfico dentro del cuadro de rutas vigente, de manera que puedan ser más flexible y amplias las condiciones de su reasignación, inclusive, no necesariamente, a un solo operador sustituto, sino que pueda distribuirse, en caso de coexistir intereses diferentes dentro del cuadro de rutas, a más de un competidor diferente a las intervinientes.”, al respecto es importante establecer que este despacho como se informó previamente, mediante el condicionamiento establecido por la Resolución 518 de 21 de marzo de 2023 sobre el particular, buscó proteger el mercado relevante relacionado con la ruta Bogotá - Buenos Aires exclusivamente, así mismo, es importante aclarar que el texto de la resolución indicó la devolución de hasta 7 frecuencias por lo que de ninguna manera es una obligación de un competidor solicitar específicamente el número total antes mencionado ya que si un operador dentro de su operación considera solicitar un número menor de frecuencias en esta ruta y este despacho podrá solicitarlas al ente integrado, aclarando que quedarán disponibles para devolución las frecuencias restantes en caso que otro competidor decidiera solicitarlas dentro del término del condicionamiento.

A su vez, **ULTRA AIR** acotó que el condicionamiento establecido por la **AERONÁUTICA CIVIL** no podía considerarse un condicionamiento estructural, y, por ende, no se podía comprender como uno que fuera a mitigar las restricciones a la competencia, manifestando que el término ideal debía ser de 12 años.

Frente a la solicitud elevada por **ULTRA AIR** en su recurso en el que manifiestan su intención de que el término del condicionamiento sea de 12 años sin esgrimir un fundamento para concluir ese tiempo. Esta Dirección considera que 4 años es un tiempo razonable para que algún competidor evalúe la posibilidad de acceder a esta ruta y de otra manera no se genere un desincentivo para el ente integrado de atender la demanda de pasajeros en esa ruta y su posibilidad de crecimiento ante un eventual desinterés de sus competidores en acceder a esta. Dado que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron un periodo para notificar a la Aerocivil si les interesaba materializar la integración en el evento de ser aprobada este despacho considera importante que el periodo establecido por el mismo inicie una vez las mismas hayan decidido notificar que van a materializar la integración.

Conforme a lo expuesto, el condicionamiento No. 5 dirigido a la protección del mercado relevante de la ruta Bogotá – Buenos Aires afectados por la transacción quedará de la siguiente manera:

Condicionamiento 5: Rutas entre Colombia y Argentina

IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** entregarán hasta siete (7) de las frecuencias actualmente asignadas a las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, que conecten las ciudades de Bogotá y Buenos Aires, en cualquier Aeropuerto Internacional que sirva a la ciudad de Buenos Aires, conforme a las siguientes condiciones:

- La Aeronáutica Civil solicitará la devolución de la frecuencia al existir una solicitud para operar dicha ruta por parte de un operador colombiano. Para tal efecto, indicará **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** la fecha en que se deberá hacer efectiva la devolución, otorgándoles a estas un plazo, el cual no podrá ser inferior a seis meses.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

- El operador colombiano que realice la solicitud no podrá ser una sociedad o aerolínea subsidiaria, filial o afiliada de **IV1L** y de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

- **IV1L, EMPRESAS INTERVINIENTES** sociedad o aerolínea subsidiaria, filial o afiliada de estas no podrán ejercer oposición a las solicitudes de frecuencias de los operadores colombianos para estas rutas.

- A los pasajeros afectados por esta devolución, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán velar por su reubicación en la fecha y hora más cercana posible dentro de su red de rutas a su reserva inicial o reintegrar el dinero a elección de este.

Vigencia del condicionamiento: Este condicionamiento tendrá vigencia de cuatro (4) años contados a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** efectuada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Esto sin perjuicio, de que la devolución efectiva se materialice de manera posterior a la vigencia de este condicionamiento.

11.3.6. Estudio de los reparos relacionados con el Condicionamiento 6: Protección de pasajeros afectados por la suspensión de la operación de VIVA.

Sobre este condicionamiento, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron lo siguiente:

- (a) Que en los quince (15) días calendario siguientes a la Notificación de Implementación, remitirán a la Aeronáutica Civil el Plan de Protección de Pasajeros de conformidad con el condicionamiento 6;
- (b) Que se aclare que este condicionamiento sea implementado a partir de la fecha de entrega del Plan de Protección de Pasajeros y de conformidad con la gradualidad y las fechas establecidas en el mismo.
- (c) Que se aclare este condicionamiento en el sentido de manifestar que, las actuaciones (así como la responsabilidad asociada) adelantadas por **VIVA AIR** con anterioridad a la fecha de la Notificación de la Implementación, incluyendo, pero sin limitarse al cese temporal de operaciones de **VIVA AIR**, le corresponden exclusivamente a esta empresa y no a **AVIANCA** y ni a sus afiliadas.
- (d) Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitan que se modifique la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 con el fin de dar un tratamiento diferenciado para los pasajeros de **VIVA AIR** de la siguiente manera:
 1. Respecto de los pasajeros afectados por el cese temporal de operaciones de **VIVA AIR** transportados por vía aérea por otra aerolínea de manera gratuita, que se aclare que se cumplió la efectividad de la garantía y se habrá resarcido cualquier daño, perjuicio o agravio causado y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** queden liberadas de responsabilidad.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

2. Los pasajeros afectados por vuelos cancelados de **VIVA AIR** que no hayan sido transportados por vía aérea o hayan sido transportados por vía aérea por una aerolínea distinta, pero a cambio de una tarifa, tienen derecho a que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** entreguen a dichos pasajeros a modo de compensación un voucher o equivalente por el 150% del precio del tiquete, que pueden redimir en servicios con las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hasta el 31 de diciembre de 2024.
3. Los pasajeros que tengan reservas vigentes con **VIVA AIR** tendrán el tratamiento establecido en el Plan de Protección de Pasajeros y los que no puedan ser transportados en virtud de este, tendrán el tratamiento previsto en el aparte anterior.
4. Los pasajeros que mantengan reservas vigentes con **VIVA AIR** podrán usarlas volando con **VIVA AIR** o **AVIANCA** en la red de rutas que tenía **VIVA AIR** al 31 de diciembre de 2022 y con las restricciones de la tiquetera, se extenderá el plazo de vigencia de las tiqueteras por un período igual al transcurrido entre el 27 de febrero de 2023 y la aprobación del Plan de Protección de Pasajeros por parte de la Aerocivil.

Sobre este asunto, vale la pena recalcar que en el recurso presentado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no se expusieron las razones por las cuales se debía conceder este plazo adicional, además, considerando la crisis que desencadenó el cese de operaciones de **VIVA AIR**, las afectaciones causadas a los pasajeros y la incertidumbre sobre sus derechos, este Despacho no encuentra procedente otorgar un plazo adicional de quince (15) días calendario y considera que el Plan de Protección de Pasajeros debe ser allegado a la Autoridad Aeronáutica a los cinco (5) días siguientes a la Notificación de Implementación.

Por otra parte, este Despacho señala que la solicitud de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** implicaría dejar a su arbitrio los tiempos de implementación del Plan de Protección de Pasajeros, y vale la pena aclarar que dada la naturaleza de los condicionamientos, que pretenden remediar los efectos nocivos de la integración, los tiempos de implementación de estos no pueden quedar a discrecionalidad de los solicitantes, por otra parte, considerando los perjuicios que sufrieron los pasajeros de **VIVA AIR** como consecuencia del cese de operaciones de esta aerolínea, es necesario que la implementación del sexto condicionamiento se haga en el menor tiempo posible. Por este motivo, la Dirección ha determinado que el Plan de Protección deberá tener aplicación a los quince (15) días calendario siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron que se realice una aclaración en el condicionamiento relacionada con la responsabilidad asociada con el cese temporal de operaciones de **VIVA AIR**, y que esta le corresponde exclusivamente a esa empresa. Sobre este punto, la Dirección considera que no es adecuado realizar aclaración alguna sobre el particular, la Dirección en el marco de este proceso no es competente para pronunciarse sobre algún tipo de responsabilidad derivada del cese temporal de operaciones de **VIVA AIR**. En este procedimiento se ha estudiado un condicionamiento dirigido a la protección de pasajeros derivada de la ocurrencia de esta situación. El estudio de la responsabilidad

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

no es asunto por tratar en el marco de este procedimiento y por ende una manifestación en el sentido que lo han solicitado no resulta adecuada por esta Dirección.

La Dirección no se encuentra habilitada para declarar que con el cumplimiento de un condicionamiento en el marco de un proceso de integración empresarial se pueda entender resarcido cualquier perjuicio ocasionado a un consumidor o que se ha cumplido la efectividad de la garantía a este. Como se indicó en el condicionamiento este plan de protección de pasajeros las medidas aquí adoptadas se tratan de opciones voluntarias de libre aceptación por parte de los pasajeros afectados por la suspensión de la operación de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC** y no se pueden entender como un pronunciamiento sobre la responsabilidad de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

Por otra parte, **ULTRA AIR** argumenta que este condicionamiento no puede considerarse como un condicionamiento estructural, ya que no está dirigido a mitigar las restricciones a la competencia causadas por la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** propuesta, más bien, el fin de este condicionamiento es mitigar las consecuencias de las actuaciones de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

Las actuaciones adelantadas por la Aerocivil están encaminadas a velar por la observancia de las disposiciones sobre protección de la competencia, la cual incluye el bienestar de los consumidores, la eficiencia económica y la libre participación de las empresas en el mercado, por otra parte, en los procesos de integraciones empresariales, las autoridades competentes deben considerar la salvaguarda de los derechos colectivos, en este orden de ideas, a lo largo de este proceso este Despacho estudió y valoró el condicionamiento propuesto por las empresas intervinientes dirigidos a atender a los pasajeros afectados por la cancelación de operaciones de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**, toda vez que, uno de los ejes fundamentales del régimen de libre competencia económica es garantizar el bienestar de los consumidores.

El condicionamiento establecido en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 relativo a la protección de los pasajeros se concibió como un mecanismo adicional que reforzaría la protección de los pasajeros que se vieron afectados por el cese de operaciones y se encuentra en línea con los objetivos de la libre competencia económica.

Si bien se tendrán en consideración algunas de las propuestas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para efectos de la modificación del condicionamiento, este Despacho encuentra que la fórmula de este condicionamiento establecida en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 es clara y, por ende, no se realizarán mayores modificaciones a este.

Conforme a lo expuesto, el condicionamiento No. 6 dirigido a la protección de pasajeros afectados por la suspensión de la operación de VIVA quedará de la siguiente manera:

Condicionamiento 6: Protección de pasajeros afectados por la suspensión de la operación de VIVA

Con el propósito de proteger a los pasajeros afectados como resultado de la suspensión de operaciones de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERU SAC**, **IV1L** y las empresas intervinientes se obligan a:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

- Para los pasajeros afectados por vuelos cancelados de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERU S.A.C.** que no hayan sido transportados por vía aérea o hayan sido acomodados por otras aerolíneas a cambio de una tarifa, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a emitir un voucher a favor del pasajero por un valor equivalente al valor de la compra + un 50%, el cual pueden redimir para volar en las rutas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hasta el 31 de diciembre de 2024.
- Para los pasajeros afectados que mantengan reservas de pasajes vigentes, **IV1L** y las empresas intervinientes se obligan a elección del pasajero a: primero, emitir un voucher a favor del pasajero por un valor equivalente al valor de la compra + un 50% que pueden redimir para volar en las rutas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hasta el 31 de diciembre de 2024 o, segundo, a su reubicación en las mismas condiciones establecidas en su reserva inicial, en cualquiera de las aerolíneas establecidas en su reserva inicial, sin ningún sobre cargo, en cualquiera de las aerolíneas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Esto con independencia de la reactivación de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERU S.A.C.**
- Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deben allegar el programa especial de protección de pasajeros dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.
- Definir un programa especial y diferenciado para atender los pasajeros afectados por la suspensión de la operación de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERU SAC**, entendiendo aquellos que tienen reservas de pasajes, de tiqueteras o de viajes turísticos a través de vuelos chárter que fueron adquiridos con anterioridad al anuncio de suspensión de operaciones, en este programa se deberán determinar los plazos para la ejecución de las medidas de protección establecidas en este, cuya aplicación iniciará a los quince (15) días calendario siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.
- La aceptación de este condicionamiento no reemplaza ni sustituye las obligaciones derivadas de la regulación de protección a usuarios, por ende, las medidas aquí adoptadas se tratan de opciones voluntarias de libre aceptación por parte de los pasajeros afectados por la suspensión de la operación de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERU SAC**. De esta forma, se mantienen las obligaciones legales y contractuales y la responsabilidad de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERU SAC** derivadas de reclamaciones o acciones judiciales iniciadas o por iniciar por los pasajeros afectados, las agencias de viaje, o cualquier persona en contra de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- Los mecanismos aquí adoptados se aplicarán a los pasajeros afectados con independencia del canal de venta en los que haya adquirido el respectivo tiquete.
- La aceptación del presente condicionamiento no representa la pérdida de competencia de las demás autoridades en relación con la decisión de la cancelación de la operación, ni valoración alguna por parte de esta autoridad sobre esta decisión.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

11.3.7. Estudio de los reparos relacionados con el Condicionamiento 7: Control YIELD.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presentaron las siguientes solicitudes sobre este condicionamiento:

- (a) Que se aclare que este condicionamiento terminaría respecto de determinada ruta con la entrada de un *“competidor adicional”* que no sea **AVIANCA** y/o **VIVA AIR**, teniendo cuenta que en caso de una ruta en donde solo opera **AVIANCA** o **VIVA AIR** este representaría un segundo competidor.
- (b) Que se modifique este condicionamiento en el sentido de aclarar que el plazo para su implementación sea de un (1) año contado a partir de la entrega de la Notificación de Implementación.
- (c) Que se modifique el condicionamiento con el fin de aclarar que este regirá sobre aquellas rutas en las que la participación conjunta de mercado de **AVIANCA** y **VIVA AIR** fuera del 100% al 31 de diciembre de 2022.
- (d) Considerando la situación en la cual se encuentra **VIVA AIR** y debido al cese temporal de operaciones, solicitan que se aclare que el período de doce (12) meses se contará antes del cese temporal de operaciones de **VIVA AIR**. Inicia momento en que se integra
- (e) Que se corrija la fórmula de la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023, ya que en esta hubo un error de digitación *“al hacer referencia a “In”, “FSn” y “Pn” en lugar de “Iti”, “Fti” y “Pti”, es decir, reemplaza la expresión “i” por “n”.*

Este condicionamiento se estableció para las rutas que operaban las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tuvieran el 100% de participación en las rutas con fecha de corte 31 de diciembre de 2022, la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 fue clara en establecer que este condicionamiento terminará en relación con la ruta en la que un competidor diferente de **AVIANCA** y **VIVA AIR** ingrese y permanezca en la prestación de la ruta de manera continua por un período superior a tres (3) meses.

La Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 estableció que la vigencia de este condicionamiento se empezaría a contar a partir de la ejecutoria de dicho acto administrativo, sin embargo, la ejecutoria del acto administrativo no implica la ejecución de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, sino que es el momento en el cual las **EMPRESAS INTERVINIENTES** determinan si se integran o no, por este motivo es más coherente establecer que la implementación de este condicionamiento se hará a partir del momento que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presenten su Notificación de Implementación, de ser el caso.

La Dirección procederá a aclarar la solicitud de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, en el sentido de indicar que este condicionamiento estará dirigido a aquellas rutas en las cuales **AVIANCA** y **VIVA AIR** tengan participación conjunta del mercado del 100% con fecha de corte al 31 de diciembre de 2022. Esto al evidenciar un error de redacción en la fórmula inicial.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

En relación con la solicitud de corrección de la fórmula, considerando el error de transcripción de esta que se presentó en este acto administrativo, este Despacho procederá a corregirla y aclararla.

En la Resolución 00518 de 2023 se había establecido que se realizaría en relación con el YIELD ponderado de la aerolínea respectiva de los pasajes vendidos en Colombia durante los doce meses previos a la ejecutoria del acto administrativo, sin embargo, teniendo en cuenta que **VIVA AIR** cesó sus operaciones desde el 27 de febrero de 2023, este Despacho considera pertinente aclarar que este condicionamiento se realizará en relación con el YIELD ponderado de cada aerolínea de los pasajes vendidos en Colombia durante los doce meses previos a la suspensión de operaciones de **VIVA AIR**.

Por otra parte, **ULTRA AIR** afirma que este condicionamiento no puede considerarse como un condicionamiento estructural, ya que no se puede entender que este vaya a mitigar las restricciones a la competencia con causa de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Sobre este comentario, se manifiesta que, al momento de imponer este condicionamiento, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales partió del hecho que las rutas en las cuales las aerolíneas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, con motivo de la integración, obtengan el 100% de participación del mercado, en las que no existan otros competidores, y, por lo tanto, estas no tienen las condiciones necesarias para que se alcancen niveles de YIELD similares a los de un mercado competitivo⁷⁶, en este orden de ideas y, con el fin de mantener la calidad del servicio en las rutas donde no hay competencia con el ente integrado e incentivar a **AVIANCA** y a **VIVA AIR** para que adopten las medidas necesarias que permitan la competencia en dichas rutas, se impuso este condicionamiento en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023.

Conforme a lo expuesto, el condicionamiento No. 7 dirigido al control del YIELD quedará de la siguiente manera:

Condicionamiento 7: Control de YIELD

Vencido el primer año desde la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** de la integración **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a reducir el 10% del YIELD de los pasajes vendidos en Colombia de las rutas que operaba **VIVA AIR** y **VIVA AIRLINES PERU** el 31 de diciembre de 2022 en las que la participación conjunta de mercado de **AVIANCA** y **VIVA AIR** fuera del 100% al 31 de diciembre de 2022 (en adelante, las rutas). Esto en relación con el YIELD ponderado de la aerolínea respectiva de los pasajes vendidos en Colombia durante los doce meses previos a la suspensión de operaciones de **VIVA AIR** y **VIVA AIRLINES PERU**, descontando el cargo por combustible de ambos períodos.

Como base del YIELD se considerará el total de pasajes vendidos en Colombia en cada una de las rutas en las cuales las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tenían el 100% de la participación del mercado al 31 de diciembre de 2022, expresados, 50%

⁷⁶ Ver Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de la República de Chile - Resolución No. 37 de 2011

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

en dólares de los Estados Unidos de América y 50% en pesos colombianos, utilizando promedios ponderados, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$Yield \text{ Base Ruta } i = \frac{\sum_t I_{it} - FS_{it}}{\sum_t P_{it} \times Km_i}$$

Para estos efectos:

- “i” equivale a cada una de las rutas del condicionamiento;
- “t” equivale a cada uno de los doce (12) meses previos a la fecha del cese de operaciones de **VIVA AIR** y **VIVA AIRLINES PERU**;
- “Iti” corresponde al total de ingresos por ventas de pasajes en Colombia durante el mes t, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;
- “FSti” corresponde a los ingresos totales por concepto de cargo por combustible por ventas en Colombia durante el mes “t”, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;
- “Pti” corresponde al total de tickets vendidos en Colombia durante el mes t, por aerolínea respectiva en la ruta “i”, y
- “Kmi” corresponde a la longitud de la ruta “i”.

Para cada uno de los semestres que transcurran después de doce (12) meses de perfeccionada la Transacción, se exigirá que el yield semestral acumulado de las Rutas cumpla la reducción antes señalada, de acuerdo con la siguiente fórmula, que se constatará dos (2) veces por año:

$$\left[Yield \text{ Semestral Ruta } i = \frac{\sum_{t=1}^6 I_{it} - FS_{it}}{\sum_{t=1}^6 P_{it} \times Km_i} \right] < [0,9 \times Yield \text{ Base Ruta } i]$$

- “i” equivale a cada una de las rutas del condicionamiento;
- “t” equivale a cada uno de los seis (6) meses del semestre correspondiente;
- “Iti” corresponde al total de ingresos por ventas de pasajes en Colombia durante el mes t, por parte de las aerolíneas respectivas en la ruta “i”;
- “FSti” corresponde a los ingresos totales por concepto de cargo por combustible por ventas en Colombia durante el mes “t”, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;
- “Pti” corresponde al total de tiquetes vendidos en Colombia durante el mes t, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”, y
- “Kmi” corresponde a la longitud de la ruta “i”.

Este condicionamiento terminará en relación con la ruta en la que un competidor diferente a **AVIANCA**, **VIVA AIR** o **VIVA AIRLINES PERÚ** ingrese y permanezca en la prestación de la ruta de manera continua por un periodo superior a tres meses.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

Este condicionamiento tendrá vigencia de dos (2) años a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

11.3.7. Estudio de los reparos relacionados con la implementación de la auditoría.

Sobre la auditoría existen solicitudes de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y de **ULTRA AIR**. Primero, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitan que se aclare que el monitoreo del cumplimiento de los condicionamientos comienza frente a cada uno de ellos cuando el respectivo condicionamiento entre vigencia. Segundo, **ULTRA AIR** solicita que los **TERCEROS INTERESADOS** sean informados previamente por parte de los auditores de los resultados de sus informes para que puedan realizar sugerencias, adicionalmente que estos reportes sean trasladados a los terceros de manera paralela a la entrega a la **AERONÁUTICA CIVIL**, y por último, que los terceros interesados puedan proponer quién puede ejercer la auditoría de acuerdo con los requisitos fijados por la **AERONÁUTICA CIVIL**.

En relación con la solicitud de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, conforme a lo indicado en este acto administrativo cada uno de los condicionamientos tiene una vigencia determinada para su aplicación, sin embargo, al tratarse de circunstancias que en conjunto representan condiciones necesarias para el desarrollo de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, para esta Dirección no resulta acorde fraccionar el informe de auditoría según la vigencia de cada uno de los condicionamientos. Si el Auditor encuentra que un condicionamiento no ha entrado en vigor porque las condiciones para esto no se han presentado así lo indicará en su informe y explicará las razones para ello. Por estos motivos la Dirección no considera necesario acceder a la solicitud de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Sobre este punto en todo caso la Dirección aclarará el momento a partir del cual surgirán las obligaciones relacionadas con la implementación de la auditoría. Esto con el fin, de guardar coherencia con los otros condicionamientos al haberse introducido la fecha de **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

En cuanto a las solicitudes de **ULTRA AIR**, esta Dirección no considera necesario la inclusión de las modificaciones propuestas por la aerolínea. Por un lado, la elección y verificación de las calidades de las opciones de Auditor es una obligación a cargo de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y resulta coherente que sean ellas las que dentro de los parámetros fijados por el acto administrativo elijan las opciones a presentar a la entidad. Por otro lado, en lo relacionado con la participación de los terceros interesados en el informe de auditoría y la obligación de dar traslado a estas sobre este no tiene sentido ante la existencia de un procedimiento administrativo reglado que se encuentra a cargo de la entidad que le corresponde hacer el seguimiento. Así es el mismo ordenamiento jurídico el que ha determinado las condiciones en que personas distintas a las empresas a cargo del cumplimiento de los condicionamientos pueden participar en el trámite administrativo del seguimiento de estas.

Conforme a lo indicado el apartado referido a la Implementación de **AUDITORÍA** quedará así:

Implementación de AUDITORÍA:

Dentro del término de 10 días hábiles contados a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

proponer cinco (5) empresas de auditoría con presencia en Colombia, (en adelante, el **AUDITOR**) para que dentro de los 10 días hábiles siguientes esta entidad seleccione a la empresa encargada de verificar, monitorear y certificar el cumplimiento de los condicionamientos establecidos en el presente acto administrativo.

Calidad del AUDITOR

Los auditores propuestos por **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Ser una persona jurídica respecto de quien las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IVL1**, sus controlantes y subordinadas, no tengan relación de control, dependencia económica, ni posibilidad alguna de direccionamiento o influenciación sobre sus directivos, cargos estratégicos y órganos encargados de la toma de decisiones.

- Contar con las calificaciones necesarias para realizar sus funciones relacionadas con los condicionamientos aquí expuestos, con el especial cuidado de evitar situaciones que originen o puedan llegar originar conflictos de intereses.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L** deberán garantizar el acceso al **AUDITOR** a toda la información necesaria para verificar el cumplimiento de los compromisos.

El **AUDITOR** será remunerado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y/o **IV1L** quienes además deberán procurar todo lo que sea necesario para el desarrollo efectivo de sus funciones.

Reportes del AUDITOR

Sin perjuicio de las facultades de seguimiento de condicionamientos a cargo de las autoridades competentes, el **AUDITOR** se encargará de la verificación del cumplimiento de cada uno de los compromisos establecidos en el presente acto administrativo a cargo de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L**.

El informe deberá incluir:

- Las actividades realizadas por el **AUDITOR** para la verificación de los condicionamientos (requerimientos, visitas, entrevistas), así como una certificación del auditor en la que conste que garantiza la fiabilidad de la información reportada como de la información obtenida por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L**.

- La descripción de los mecanismos y acciones concretas, procedimientos internos y materiales utilizados para la implementación y desarrollo de las obligaciones impuestas, ejecutados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L**.

Este reporte deberá presentarse ante la Aerocivil y ante la Delegatura de Protección para la Competencia- Grupo de Trabajo de Monitoreo y Vigilancia

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

de Cumplimiento en Libre Competencia, o quien ejerza sus funciones, de manera trimestral hasta tanto se mantenga vigente el último condicionamiento de la presente resolución.

El primer informe deberá presentarse a los tres meses contados desde la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

Publicidad de los condicionamientos

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L** se obligan a informar y publicar los condicionamientos dispuestos en este acto administrativo, a través de un diario de amplia circulación nacional, en sus redes sociales, al igual que mantenerlos publicados en el home o página de inicio de las páginas web de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

La publicación en la página de inicio de las páginas web de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se deberá mantener durante el término de vigencia de los condicionamientos.

Para las publicaciones indicadas se dispone un plazo de cinco días hábiles contados a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

DÉCIMO SEGUNDO: Conforme a lo expuesto, se modificará el considerando **6.8. CONDICIONAMIENTOS QUE DEBEN CUMPLIR LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** de la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023, el cual quedará de la siguiente manera:

6.8. CONDICIONAMIENTOS QUE DEBEN CUMPLIR LAS EMPRESAS INTERVINIENTES.

Al haber encontrado que la oferta final de condicionamientos de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** es insuficiente, en ejercicio de lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 1340 de 2009, en concordancia con lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009, se imponen los siguientes condicionamientos:

DEFINICIONES:

Para efectos de los condicionamientos, se deberá tener presente las siguientes definiciones:

AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (en adelante **AVIANCA**): sociedad colombiana identificada con el NIT 890.100.577 – 6 y con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla (Atlántico).

EMPRESAS INTERVINIENTES: Serán las sociedades **AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, FAST COLOMBIA S.A.S., VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.**

FAST COLOMBIA S.A.S.: (**FAST COLOMBIA**) sociedad colombiana identificada con el NIT 900.313.349 – 3 y con domicilio principal en el municipio de Rionegro (Antioquia). Fue constituida por medio de documento privado de fecha 16 de septiembre de 2009

INVESTMENT VEHICLE 1 LIMITED: (en adelante **IV1L**). Sociedad controlante de la sociedad **AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA** y titular de los

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

derechos económicos **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.**, o quien haga sus veces.

NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN. Comunicación escrita de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en la que informan su decisión de implementar o no la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. La cual se remitirá dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la fecha de ejecutoria del acto administrativo.

VIVA: Se refiere a la prestación de los servicios de transporte aéreo prestados de manera separada o conjunta por las sociedades **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.** para rutas domésticas y/o internacionales, identificados con las marcas **VIVA AIR**, **VIVA** y/o **VIVA CARGO**, o cualquier otra marca relacionada.

VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C. (VIVA AIRLINES PERÚ) es una sociedad extranjera constituida bajo las leyes de la República del Perú e identificada con RUC No. 20601237211.

YIELD: Corresponde a los ingresos por pasajero-kilómetro obtenidos por la aerolínea en cada vuelo o ruta. Se obtiene dividiendo los ingresos operacionales de la aerolínea por el total de tasa de kilómetros – pasajeros que efectivamente realizan un vuelo o ruta. Este se obtiene multiplicando la cantidad de pasajeros que realizan cada vuelo por la distancia en kilómetro volada.

Condicionamiento 1: Devolución de slots:

Los slots que deben devolver las **EMPRESAS INTERVINIENTES** son:



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

Devolución UTC - Salidas Summer																								
Día	-	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2	1	2	2	-	-	-	2	-	-	-	-
2	-	-	-	1	-	-	1	-	4	1	1	1	3	3	4	-	-	2	-	2	2	1	-	-
3	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	3	2	2	3	4	-	-	3	-	2	1	-	-	1
4	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	-	-	1	-	-	2	3	-	2
5	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-	7	4	4	2	4	-	-	-	-	1	-	-	4	-
6	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	4	3	5	2	-	-	2	-	3	1	1	-	-
7	-	-	1	1	-	2	-	-	2	-	2	3	3	4	3	3	-	1	-	2	2	-	3	-
8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	3	2	2	-	-	-	3	1	-	-	-
9	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	4	-	-	2	-	2	2	3	-	-
10	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	1	3	2	-	-	1
11	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	-	-	1	-	-	2	3	-	1
12	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-	7	4	4	2	4	-	-	-	-	2	-	-	4	-
13	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	4	3	5	2	-	-	2	1	3	3	1	-	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

14	-	-	1	1	-	2	1	-	2	-	2	3	3	4	3	3	-	1	-	3	2	-	3	-
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	2	2	2	-	-	-	3	1	-	-	-
16	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	4	-	-	2	-	2	2	3	-	-
17	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	1	3	2	-	-	1
18	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	-	-	2	-	-	2	3	-	1
19	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-	7	4	4	2	4	-	-	1	-	2	-	-	4	-
20	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	4	3	5	2	-	-	2	1	3	3	1	-	-
21	-	-	1	1	-	2	1	-	2	-	2	3	3	4	3	3	-	1	-	3	2	-	3	-
22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	3	2	1	-	-	-	3	1	-	-	-
23	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	4	-	-	2	1	2	2	3	-	-
24	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	1	3	2	-	-	1
25	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	-	-	2	-	1	2	3	-	1
26	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-	7	4	4	2	4	-	-	1	-	2	1	-	4	-
27	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	4	3	5	2	-	-	2	1	3	2	1	-	-
28	-	-	1	1	-	2	1	-	2	-	2	3	3	4	3	3	-	1	-	3	2	-	3	-
29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	3	2	2	-	-	-	3	1	-	-	-

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 145 de 204



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

30	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	4	-	-	2	1	2	2	3	-	-
31	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	2	3	2	-	-	1
32	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	-	-	2	-	1	2	3	-	1
33	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-	7	4	4	2	4	-	-	1	-	2	1	-	4	-
34	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	4	3	5	3	1	-	2	1	3	2	1	-	-
35	-	-	1	1	-	3	1	-	2	-	2	3	3	4	3	3	-	1	1	3	2	-	3	-
36	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	1	-	1	-	3	2	-	-	-
37	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	3	-	-	1	1	1	5	1	-	1
38	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	5	-	-	3	2	3	2	-	-	1
39	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	-	-	2	-	2	2	2	-	2
40	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	3	-	3	1	1	2	-
41	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	3	1	-	2	1	3	3	3	-	-
42	-	-	1	1	-	3	1	-	2	-	3	3	3	4	4	2	-	-	2	4	2	-	2	-
43	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	1	-	1	-	3	2	-	-	-
44	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	3	-	-	1	1	1	5	1	-	1
45	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	2	3	2	-	-	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

46	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	-	-	1	-	2	2	3	-	2
47	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	3	-	3	1	1	2	-
48	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	3	1	-	2	1	3	3	3	-	-
49	-	-	1	1	-	3	1	-	2	-	3	3	3	4	4	2	-	-	2	4	2	-	2	-
50	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	1	-	1	-	3	2	-	-	-
51	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	3	2	-	-	1	1	1	5	1	-	1
52	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	2	3	2	-	-	-
53	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	-	-	-	-	2	2	2	1	2
54	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	3	-	3	1	1	2	-
55	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	3	-	-	2	1	3	3	3	1	-
56	-	-	1	1	-	3	1	-	2	-	3	3	3	4	4	2	-	-	2	4	2	-	2	-
57	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	1	-	1	-	3	2	-	-	-
58	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	3	2	-	-	1	1	1	5	1	-	-
59	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	2	3	2	-	-	-
60	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	-	-	-	-	2	2	2	1	2
61	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	2	-	3	1	1	2	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

62	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	3	-	-	2	1	3	3	3	1	-
63	-	-	1	1	-	3	1	-	2	-	3	3	3	4	4	2	-	-	2	4	2	-	2	-
64	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	1	-	1	-	3	2	-	-	-
65	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	3	3	-	-	1	1	1	5	1	-	-
66	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	2	3	2	-	-	-
67	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	-	-	-	-	2	2	2	1	1
68	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	1	-	3	1	1	2	-
69	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	-	-	1	1	3	3	3	2	-
70	-	-	1	1	-	3	2	-	2	-	3	3	3	4	4	2	-	-	2	4	2	-	2	-
71	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	1	-	1	-	3	2	-	-	-
72	-	-	-	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	3	2	-	1	1	1	1	5	1	-	2
73	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	5	2	-	3	2	3	2	-	1	1
74	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	6	-	-	-	-	2	2	2	1	2
75	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	-	-	3	1	1	1	-
76	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	-	1	3	3	3	1	-
77	-	-	1	1	-	3	2	-	2	-	4	3	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	1	-

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 148 de 204



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

78	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	2	-	1	1	3	2	-	-	-
79	-	-	1	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	3	2	-	-	1	2	1	5	1	-	2
80	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	5	2	-	3	3	3	2	-	1	1
81	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	6	-	1	-	-	2	2	1	2	2
82	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	-	-	3	1	1	1	-
83	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	1	2	3	1	-
84	-	-	1	1	-	3	2	-	2	-	4	3	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	1	-
85	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	2	-	1	-	3	3	-	-	-
86	-	-	2	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	3	2	-	-	1	2	-	5	1	-	1
87	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	5	3	2	4	6	2	-	2	3	3	2	-	1	1
88	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	6	-	2	-	-	1	2	2	3	2
89	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	2	1	-
90	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	5	1	-	1	1	1	2	4	1	2
91	-	-	1	1	-	3	2	-	-	-	4	3	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	1	-
92	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	2	3	3	-	2	-	3	3	-	-	-
93	-	-	2	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	3	3	-	1	1	2	1	5	1	1	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

94	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	5	1	-	2	3	2	2	-	1	1
95	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	6	-	3	1	-	2	2	2	3	3
96	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	2	2	-
97	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	5	1	1	-	1	2	2	4	1	2
98	-	-	1	1	-	3	2	-	-	-	3	3	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
99	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	4	2	-	2	-	3	3	1	-	-
100	-	-	2	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	4	2	-	-	1	2	1	5	1	1	3
101	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	3	3	5	2	-	1	3	3	2	-	1	1
102	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	-	3	1	-	2	2	2	3	3
103	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	2	2	-
104	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	1	-	1	2	2	4	1	2
105	-	-	1	1	-	3	2	-	-	-	3	3	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
106	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	4	2	-	2	-	3	3	1	-	-
107	-	-	2	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	4	2	-	-	1	2	1	5	1	1	3
108	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	3	3	5	2	-	1	3	3	2	-	1	1
109	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	-	3	1	-	2	2	2	3	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

110	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	2	2	-
111	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	2	2	3	2	2
112	-	-	1	1	-	3	2	-	-	-	3	3	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
113	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	4	2	-	2	-	3	3	1	-	-
114	-	-	2	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	4	1	-	-	1	2	1	5	1	1	3
115	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	3	3	5	2	-	1	3	3	2	-	1	1
116	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	-	3	1	-	2	2	2	3	3
117	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	2	2	-
118	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	2	2	4	1	2
119	-	-	-	1	-	3	2	-	1	-	3	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
120	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	4	4	2	-	2	-	3	3	1	-	-
121	-	-	2	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	-	-	1	3	1	4	2	1	3
122	-	-	-	2	1	-	1	-	-	1	4	4	3	3	6	2	-	1	3	3	2	-	1	1
123	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	-	3	1	-	2	2	2	3	3
124	-	-	-	1	1	-	1	-	1	1	5	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	2	1	-
125	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	3	2	3	2	2

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 151 de 204



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

126	-	-	-	1	-	3	2	-	1	-	3	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
127	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	4	4	2	-	2	-	3	3	1	-	-
128	-	-	2	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	-	-	1	3	1	4	2	1	3
129	-	-	-	2	1	-	1	-	-	1	4	4	3	3	6	2	-	1	3	3	2	-	1	1
130	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	-	3	-	-	2	2	2	3	3
131	-	-	-	1	1	-	1	-	1	1	5	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	1	1	-
132	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	3	3	3	1	2
133	-	-	-	1	-	3	2	-	1	-	3	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
134	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	4	3	3	-	2	-	3	3	1	-	-
135	-	-	2	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	-	1	1	2	1	4	2	1	3
136	-	-	-	2	1	-	1	-	-	1	4	4	3	3	6	2	-	1	3	3	2	-	1	1
137	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	-	3	-	-	2	2	2	3	3
138	-	-	-	1	1	-	1	-	1	1	5	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	1	1	-
139	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	2	-	1	1	3	3	2	2	2
140	-	-	-	1	-	3	2	-	1	-	3	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
141	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	4	3	3	-	2	-	3	3	1	-	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

142	-	-	2	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	-	1	2	2	1	4	2	2	1
143	-	-	-	2	1	-	1	-	-	1	4	4	3	3	6	1	-	1	2	3	2	-	1	-
144	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-	2	2	3	2	2
145	-	-	-	1	1	-	1	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	-	-	3	1	1	1	-
146	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	3	4	3	5	4	1	-	1	1	3	3	2	1	1
147	-	-	-	1	-	2	2	-	1	-	2	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
148	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	3	1	2	-	3	3	1	-	-
149	-	-	2	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	1	-	1	3	2	1	4	2	2	2
150	-	-	-	2	1	-	1	-	-	1	4	4	3	3	6	1	-	1	3	3	2	-	1	-
151	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-	2	2	3	2	2
152	-	-	-	1	1	-	1	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	-	-	3	1	1	1	-
153	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	3	4	3	5	4	1	1	-	1	3	3	3	1	1
154	-	-	-	1	-	2	2	-	1	-	2	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
155	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	3	1	2	-	3	3	1	-	-
156	-	-	2	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	-	1	3	2	1	4	2	2	2
157	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	3	3	6	1	-	1	3	3	2	-	1	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

158	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-	2	2	3	2	2
159	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	-	-	3	1	1	1	-
160	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	3	3	3	1	1
161	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
162	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	3	2	3	4	2	2	-	3	3	1	-	-
163	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	3	3	4	3	-	1	3	2	1	4	2	2	2
164	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	6	1	-	1	2	3	3	-	-	-
165	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-	2	2	3	2	2
166	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	-	-	3	1	1	1	-
167	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	3	3	3	1	1
168	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
169	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	3	2	3	4	1	2	-	3	3	1	-	-
170	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	3	3	4	3	-	1	3	2	1	4	2	2	1
171	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	6	1	-	1	2	3	3	-	-	-
172	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-	2	3	2	2	2
173	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	-	-	3	1	1	1	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

174	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	3	3	3	1	1
175	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
176	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	3	2	3	4	2	2	-	3	3	-	-	-
177	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	3	3	4	3	-	3	2	3	1	4	2	2	1
178	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	6	1	-	1	2	3	3	-	-	-
179	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-	2	3	1	2	2
180	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	-	1	3	1	1	1	-
181	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	3	5	4	-	-	1	1	3	3	3	1	1
182	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
183	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	3	2	3	4	2	2	-	3	3	-	-	-
184	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	3	3	4	3	-	3	2	2	1	4	2	2	1
185	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	6	1	-	1	2	3	3	-	-	-
186	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-	2	3	2	2	2
187	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	1	1	-	1	3	1	1	1	-
188	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	-	1	3	3	3	1	1
189	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	1	1	-

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 155 de 204



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

190	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	3	2	2	2	2	2	-	2	3	-	-	-
191	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	-	2	2	3	1	4	2	2	1
192	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	2	1	4	3	-	-	1	1	3	3	-	-	-
193	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	4	-	2	-	-	1	3	1	1	1
194	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	-	1	-	1	3	1	1	-	-
195	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	2	5	3	1	1	-	1	3	3	2	2	1
196	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	1	1	-
197	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	3	3	2	2	1	2	-	2	3	-	-	-
198	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	-	2	2	3	1	4	2	2	1
199	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	2	1	4	3	-	1	1	1	3	3	-	-	-
200	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	4	-	1	1	-	1	3	1	1	1
201	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	-	1	-	-	3	1	1	-	-
202	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	2	5	4	1	1	-	1	3	3	3	1	1
203	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	1	1	-
204	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	3	3	2	2	1	2	-	2	3	-	-	-
205	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	-	2	2	3	1	4	2	2	1

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 156 de 204



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

206	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	2	1	4	3	-	1	1	1	3	3	-	-	-
207	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	4	-	1	1	-	1	3	1	1	1
208	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	-	1	-	-	3	1	1	-	-
209	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	2	5	4	1	1	-	1	3	3	3	1	1
210	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	1	1	-
211	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	3	2	2	2	1	2	-	2	3	-	-	-
212	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	-	2	2	3	1	4	2	2	-
213	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	2	1	4	3	-	-	1	1	3	3	-	-	-
214	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	4	-	2	-	-	1	3	1	1	1
215	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	-	1	-	-	3	1	1	-	-
216	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	2	5	3	1	-	-	1	1	3	2	1	-
217	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	3	2	3	4	2	2	-	-	3	3	2	1	1	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

Devolución UTC - Llegadas Summer																								
Día	-	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
2	1	-	3	3	-	2	-	-	-	1	-	-	3	-	-	2	1	1	-	-	1	-	-	1
3	2	-	2	2	-	-	1	-	2	-	-	-	1	-	-	2	1	1	1	3	3	-	1	1
4	1	-	2	2	-	1	1	1	-	-	-	-	1	-	-	3	-	2	2	2	3	-	-	1
5	1	-	2	3	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	4	3	-	-	1
6	1	-	2	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	2	1	3	-	-	2
7	1	1	1	4	1	-	3	2	-	1	-	-	1	-	2	4	-	-	-	2	3	-	-	2
8	2	-	-	3	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	2	1	1	3	-	-	1
9	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	-	3	-	-	2	1	1	1	1	3	1	-	2
10	2	-	2	2	1	1	1	-	2	-	-	-	1	-	-	2	1	1	2	4	3	-	2	1
11	1	-	2	5	-	1	2	1	-	-	-	-	1	-	-	3	-	2	2	2	3	-	-	1
12	1	-	2	3	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	4	3	-	-	1
13	1	-	2	4	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	2	2	3	-	-	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

14	1	1	2	4	2	-	3	2	-	1	-	-	1	-	2	4	-	-	-	2	3	-	-	2
15	2	-	-	5	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	2	1	1	3	-	-	1
16	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	-	3	-	1	3	1	2	2	1	3	1	-	2
17	2	-	2	2	1	1	1	1	2	-	-	-	1	-	-	2	1	1	2	4	3	-	2	1
18	1	-	2	5	-	1	2	1	-	-	-	-	1	-	-	3	-	2	2	2	3	-	-	1
19	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	4	3	2	-	1
20	1	-	2	4	-	1	1	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	2	2	2	3	-	-	2
21	1	1	2	4	3	-	3	2	-	1	-	-	1	-	2	4	-	-	-	3	3	-	-	2
22	2	-	2	5	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	2	1	2	3	-	-	1
23	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	-	3	-	1	3	1	2	2	2	3	1	-	2
24	2	-	2	3	1	1	1	1	2	-	-	-	1	-	-	2	1	1	2	4	3	-	2	1
25	1	-	2	5	-	1	2	1	-	-	-	-	1	-	-	3	-	2	2	2	3	1	-	1
26	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	4	3	2	-	1
27	1	-	2	4	-	1	1	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	2	2	2	3	-	-	2
28	1	1	2	4	3	-	3	2	-	1	-	-	1	-	2	4	-	-	-	3	3	-	-	2
29	2	-	2	5	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	2	1	2	3	-	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

30	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	-	3	-	1	3	1	2	2	2	3	1	-	2
31	2	-	2	3	1	1	1	1	2	-	-	-	1	-	-	2	1	2	2	4	3	-	2	1
32	1	-	2	5	1	1	2	1	-	-	-	-	1	-	-	3	-	2	2	2	3	1	-	1
33	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	4	3	2	-	1
34	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	2	2	2	3	-	-	2
35	1	1	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	1	-	2	4	-	2	-	3	3	-	-	2
36	2	-	2	5	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	2	3	3	-	1	3
37	1	-	2	2	-	2	-	1	-	1	-	-	1	-	1	3	-	2	2	4	3	1	-	1
38	2	-	2	4	2	1	1	1	2	-	-	-	1	-	-	2	1	2	2	4	3	1	4	1
39	1	-	2	5	1	1	2	1	-	-	-	-	1	-	-	4	-	2	2	2	3	1	2	1
40	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	4	3	-	1	2
41	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	1	3	2	-	2	3
42	1	1	2	4	3	1	3	2	-	1	-	1	2	-	3	4	-	2	1	3	3	-	-	2
43	2	-	1	5	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	2	3	3	-	2	3
44	1	-	2	3	-	2	-	1	-	1	-	-	1	-	1	3	-	2	2	4	3	1	-	1
45	1	-	2	4	1	1	1	1	2	-	-	-	1	-	-	2	1	2	2	4	3	1	4	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

46	1	-	2	5	1	1	2	1	-	-	-	-	1	-	-	4	-	2	2	2	3	1	2	1
47	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	4	3	1	1	2
48	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	1	3	2	-	1	3
49	1	1	2	4	3	1	3	2	-	1	-	1	2	-	3	4	-	2	-	3	3	-	-	2
50	1	-	1	5	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	2	3	3	1	1	3
51	1	-	2	3	-	2	-	1	-	1	-	-	2	-	-	4	1	2	2	4	2	2	-	2
52	1	-	2	4	-	1	1	1	2	-	-	-	1	-	-	2	1	2	2	4	3	2	4	1
53	1	-	2	5	1	1	2	1	-	-	-	-	1	-	-	4	-	2	2	3	3	2	2	1
54	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	4	3	-	-	2
55	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	1	3	1	-	2	3
56	1	1	2	4	2	1	3	2	-	1	-	1	2	-	3	4	-	2	1	3	3	-	-	2
57	1	-	1	5	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	2	3	3	-	2	3
58	1	-	2	4	1	2	-	1	-	1	-	-	2	-	-	4	1	2	2	4	2	2	-	2
59	1	-	2	4	-	1	1	1	2	-	-	-	1	-	1	2	1	2	2	4	3	2	4	1
60	1	-	2	5	1	1	2	1	-	-	-	-	1	-	-	4	-	2	2	3	3	1	2	1
61	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	3	3	-	-	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

62	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	1	3	1	-	2	3	
63	1	1	2	4	2	1	3	2	-	1	-	1	2	-	3	4	-	2	1	3	3	-	-	2	
64	1	-	1	5	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	2	3	3	-	2	3	
65	1	-	2	4	1	2	-	1	-	1	-	-	2	-	-	4	1	2	2	4	2	2	1	2	
66	1	-	2	4	-	1	1	1	2	-	-	-	1	-	1	2	1	1	2	4	3	2	4	1	
67	1	-	2	5	-	1	2	1	-	-	-	-	1	-	-	4	-	2	2	3	3	2	1	1	
68	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	3	3	-	1	2	
69	1	-	2	4	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	1	3	2	-	2	3	
70	1	1	2	4	2	-	3	2	-	1	-	1	2	-	3	3	-	1	1	3	3	-	-	2	
71	1	-	2	3	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	2	3	3	-	1	3
72	1	-	2	2	1	2	-	1	-	1	-	-	2	-	1	4	1	2	2	4	2	2	2	2	
73	1	-	2	4	-	1	1	1	2	-	-	-	1	-	1	2	1	2	2	4	3	2	4	1	
74	1	-	2	5	-	1	2	1	1	-	-	-	1	-	-	2	-	2	2	2	3	2	1	1	
75	1	-	2	2	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	2	3	-	1	2	
76	1	-	2	4	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	1	3	3	1	2	3	
77	1	1	2	4	3	-	3	2	-	1	-	-	2	-	3	3	-	2	2	2	3	-	-	2	



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

78	1	-	2	4	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	2	4	3	1	1	3
79	1	-	2	3	1	2	-	1	-	1	-	-	2	-	1	4	1	2	2	4	2	2	2	2
80	1	-	2	4	-	1	1	1	2	-	-	-	1	-	2	2	1	2	2	3	3	2	4	1
81	1	-	2	5	-	1	2	1	1	-	-	-	1	-	1	2	-	2	2	2	3	2	1	1
82	1	-	2	3	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	2	3	-	1	2
83	1	-	2	4	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	1	3	3	1	2	3
84	1	1	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	2	-	3	3	-	2	2	2	3	-	-	2
85	1	-	2	4	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	2	4	3	1	1	3
86	1	-	2	3	1	2	-	1	-	1	-	-	2	-	1	4	1	2	2	4	2	2	2	2
87	1	-	2	4	-	1	1	1	2	-	-	-	1	-	2	2	1	2	2	3	3	2	4	1
88	1	-	2	5	-	1	2	1	1	-	-	-	1	-	1	3	-	2	2	2	3	1	1	1
89	1	-	2	3	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3	1	1	2	2	3	1	1	2
90	1	-	2	4	1	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	1	3	3
91	1	1	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	1	-	3	3	-	2	2	2	3	-	-	2
92	1	1	3	4	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	2	4	3	-	-	2
93	1	-	2	3	1	2	-	1	-	1	-	-	2	-	1	4	1	2	2	3	2	2	2	2

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 163 de 204



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

94	1	-	2	4	3	1	1	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	3	2	3	1
95	1	1	2	3	2	1	2	1	1	-	-	-	1	1	2	3	-	2	2	1	3	1	1	1
96	1	-	2	4	1	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3	1	1	2	1	3	2	1	1
97	1	-	2	4	1	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	2	3	-	3	2
98	1	1	2	4	2	1	3	2	-	1	-	-	1	-	3	4	1	2	2	3	3	-	-	2
99	1	1	3	5	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	2	5	3	2	1	2
100	1	-	2	4	2	2	-	1	-	1	-	-	2	-	2	4	1	2	2	3	2	2	2	2
101	1	-	2	4	3	1	1	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	3	2	3	1
102	1	1	2	3	2	1	2	1	1	-	-	-	1	1	1	4	-	2	2	2	3	1	1	1
103	1	-	2	4	2	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3	1	2	2	2	3	2	1	1
104	1	-	2	4	3	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	1	3	2
105	1	1	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	1	-	3	4	1	2	2	3	3	-	-	2
106	1	1	3	5	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	2	5	3	2	1	2
107	1	-	2	4	2	2	-	1	-	1	-	-	2	-	2	4	1	2	2	3	2	2	1	2
108	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	3	2	2	1
109	1	1	2	3	2	1	2	1	1	-	-	-	1	1	1	4	-	2	2	2	3	1	1	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

110	1	-	2	4	2	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3	1	2	2	2	3	2	1	1
111	1	-	2	4	3	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	2	2	2
112	1	1	2	4	2	1	3	2	-	1	-	-	1	-	3	4	1	2	2	3	3	1	-	2
113	1	1	3	5	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	2	5	3	3	1	2
114	1	-	2	4	2	2	-	1	-	1	-	-	2	-	2	4	1	2	2	3	2	2	1	2
115	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	3	2	2	1
116	1	1	2	3	2	1	2	1	1	-	-	-	1	1	1	4	-	2	2	2	3	1	1	1
117	1	-	2	4	2	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3	1	2	2	2	3	2	1	1
118	1	-	2	4	3	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	3	2	3	1	2	2	2
119	1	2	2	4	2	1	3	2	-	1	-	-	1	-	3	4	1	2	2	3	3	1	-	2
120	1	1	3	5	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	2	5	3	2	2	2
121	1	-	2	4	2	2	-	1	-	1	-	-	3	-	2	4	1	2	2	3	2	2	1	1
122	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	3	2	2	1
123	2	1	2	3	2	-	2	2	1	-	-	-	1	1	1	4	-	2	2	2	3	1	1	1
124	1	-	2	4	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3	1	2	2	2	3	2	1	2
125	1	-	2	4	3	-	2	-	-	-	-	-	1	-	1	2	-	3	2	3	2	2	2	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

126	1	2	2	4	2	1	3	2	-	1	-	-	-	-	3	4	1	2	2	3	3	1	-	2
127	1	1	3	4	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	2	5	3	2	2	2
128	1	-	2	4	3	2	-	1	-	1	-	-	3	-	2	4	1	2	2	3	2	2	1	1
129	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	3	2	2	1
130	2	1	2	3	1	-	2	2	1	-	-	-	1	1	-	4	-	2	2	2	3	1	1	1
131	1	-	2	4	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3	1	2	2	2	3	2	1	2
132	1	-	2	4	2	-	2	-	-	-	-	-	1	-	1	2	-	3	2	3	2	2	2	2
133	1	2	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	-	-	2	3	1	2	2	3	3	1	-	2
134	1	1	3	5	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	2	4	3	2	2	2
135	1	-	2	4	3	2	-	1	-	1	-	-	3	-	2	4	1	2	2	2	2	2	1	1
136	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	3	2	2	1
137	2	1	2	3	1	-	2	2	1	-	-	-	1	1	-	4	-	2	2	3	3	1	1	1
138	1	-	2	4	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3	1	2	2	2	3	2	-	2
139	1	-	2	4	2	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	3	2	3	1	2	2	2
140	1	2	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	-	-	2	3	1	2	2	3	3	1	-	2
141	1	1	3	5	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	2	3	3	2	2	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

142	1	-	2	4	3	2	-	1	-	1	-	-	3	-	2	4	1	2	2	2	2	2	1	1
143	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	1	3	2	2	1
144	2	1	2	3	1	-	2	2	1	-	-	-	1	-	-	4	-	2	2	3	3	1	1	1
145	1	-	2	4	2	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	3	1	2	2	1	3	1	2	2
146	1	-	2	4	3	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	3	2	3	1	1	3	2
147	1	2	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	2	-	3	4	1	2	2	3	3	1	-	2
148	1	1	3	5	1	-	1	-	-	-	-	1	-	-	1	1	-	2	2	3	3	1	1	2
149	1	-	2	4	3	2	-	1	-	1	-	-	3	-	1	4	1	2	2	2	2	2	1	2
150	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	1	3	2	3	1
151	2	1	2	3	1	-	2	2	1	-	-	-	1	-	-	4	-	2	2	3	3	1	1	1
152	1	-	2	4	2	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	3	1	2	2	1	3	1	2	2
153	1	-	2	4	3	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	3	2	3	1	1	4	2
154	1	2	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	2	-	3	4	1	2	2	3	3	1	1	2
155	1	1	3	5	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	1	1	1	2	2	3	3	1	1	2
156	1	-	2	4	3	2	-	1	-	1	-	-	3	-	1	4	1	2	2	2	2	2	1	2
157	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	3	2	3	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

158	2	1	2	3	-	1	2	2	1	-	-	-	1	-	1	4	1	2	2	3	3	1	1	1
159	1	-	2	5	2	-	-	-	-	1	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	2	2
160	1	-	2	4	3	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	2	1	3	1	2	2	-	3	2
161	1	2	2	4	2	1	3	2	-	2	-	-	2	-	3	4	1	2	2	3	3	1	1	2
162	1	1	3	5	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	2	3	-	2	2
163	1	-	2	4	4	2	2	1	-	1	-	-	3	-	2	4	1	2	2	1	2	2	1	2
164	2	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	1	3	2	3	1
165	2	1	2	3	-	1	2	2	1	-	-	-	1	-	1	4	1	2	2	3	3	-	1	1
166	1	-	2	5	3	-	-	-	-	1	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	2	2
167	1	-	2	4	3	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	2	1	3	1	2	2	-	3	2
168	1	2	2	4	2	1	3	2	-	2	-	-	2	-	3	4	1	2	2	3	3	1	1	2
169	1	1	3	5	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	2	3	-	2	2
170	1	-	2	4	4	2	2	1	-	1	-	-	3	-	2	4	1	2	2	1	2	2	1	2
171	2	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	-	3	1	2	2	1	3	2	3	1
172	2	1	2	3	-	1	2	2	1	-	-	-	1	-	1	4	1	2	2	3	3	-	1	1
173	1	-	2	5	3	-	-	-	-	1	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	2	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

174	1	-	2	4	3	-	2	-	-	-	-	1	1	-	1	2	1	3	1	2	3	-	3	2
175	1	2	2	4	2	1	3	2	-	2	-	-	2	1	3	4	1	2	2	2	3	-	2	2
176	1	1	3	5	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	4	3	-	1	2
177	1	-	2	4	3	2	2	1	-	1	-	-	3	-	1	4	1	2	2	2	2	2	1	2
178	2	-	2	4	2	1	2	1	2	-	-	-	1	-	1	3	1	2	2	1	3	2	3	1
179	2	1	2	3	-	1	2	2	1	-	-	-	1	-	1	4	1	2	2	3	3	-	2	1
180	1	-	2	5	4	-	-	-	-	1	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	1	2
181	1	-	2	4	1	1	2	-	-	-	-	1	1	-	1	2	1	3	1	2	3	1	3	2
182	1	2	2	4	2	1	3	2	1	2	-	-	2	1	3	4	1	2	2	3	3	-	2	2
183	1	1	3	5	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	4	3	-	1	2
184	1	-	2	4	2	2	2	1	-	1	-	-	3	-	1	4	1	2	2	2	2	2	1	2
185	2	-	2	4	2	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	3	2	3	1
186	2	1	2	3	1	1	2	2	1	-	-	-	1	-	3	4	1	2	2	3	3	-	2	1
187	1	-	2	5	4	-	-	-	-	1	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	1	2
188	1	-	2	4	1	1	2	-	-	-	-	1	1	-	1	2	1	3	1	2	3	1	3	2
189	1	2	2	4	2	1	3	2	1	2	-	-	2	1	3	4	1	2	2	3	3	-	1	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

190	1	1	3	5	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	4	3	-	1	2
191	1	-	2	4	2	2	2	1	-	1	-	-	3	-	-	4	1	2	2	2	2	2	1	2
192	2	-	2	4	-	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	2	1	3	1
193	2	1	-	3	1	1	2	2	1	-	-	-	1	-	2	4	1	2	1	3	3	-	2	1
194	1	-	1	5	2	-	-	-	-	1	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	1	2
195	1	-	2	4	1	1	2	-	-	-	-	1	1	-	1	2	1	3	1	2	3	1	3	2
196	1	2	2	4	-	1	3	2	1	2	-	-	2	1	3	4	1	1	2	3	3	-	1	2
197	1	1	3	5	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	3	3	-	1	2
198	1	-	2	4	2	2	2	1	-	1	-	-	3	-	-	4	1	2	2	2	2	2	1	2
199	2	-	2	4	-	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	2	1	3	1
200	2	1	-	3	1	1	2	2	1	-	-	-	1	-	2	4	1	2	1	3	3	-	2	1
201	1	-	1	5	1	-	-	-	-	1	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	1	2
202	1	-	2	4	1	1	2	-	-	-	-	1	1	-	1	2	1	3	1	2	3	1	2	2
203	1	2	2	4	-	1	3	2	1	2	-	-	2	1	3	4	1	1	2	3	3	-	1	2
204	1	1	3	5	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	3	3	-	1	2
205	1	-	2	4	2	2	2	1	-	1	-	-	3	-	-	4	1	2	2	2	2	2	-	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

206	2	-	2	4	-	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	2	1	2	1
207	2	1	-	3	1	1	2	2	1	-	-	-	1	-	2	4	1	2	1	3	3	-	2	1
208	1	-	1	5	1	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	3	1	2	2	1	3	1	1	2
209	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	2	1	3	1	2	2	-	2	2
210	1	2	2	4	-	1	3	2	1	2	-	-	-	1	3	4	1	1	2	3	3	-	-	2
211	1	1	3	4	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	3	3	-	1	2
212	1	-	2	4	2	2	2	1	-	1	-	-	3	-	-	4	1	2	2	1	2	2	-	2
213	2	-	2	4	-	1	2	1	2	-	-	-	1	-	1	3	1	2	2	2	2	1	2	1
214	2	1	-	2	1	1	2	2	1	-	-	-	1	-	2	4	1	2	1	3	3	-	2	1
215	1	-	1	5	1	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	3	1	2	2	1	3	1	-	2
216	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	2	1	3	1	1	1	-	2	2
217	1	2	2	4	-	1	3	2	1	2	-	-	-	1	1	4	1	1	-	1	2	-	-	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

Devolución UTC - Salidas Winter																								
Día	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	-	2	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	2	3	1	-	-	2	4	4	2	-	-	4
2	-	4	1	4	3	1	1	-	2	2	2	3	2	3	3	-	-	2	2	3	6	-	-	6
3	-	3	2	3	1	1	1	2	-	2	2	5	2	2	5	-	-	4	-	5	4	-	-	2
4	1	-	1	4	1	-	1	2	2	2	2	5	3	3	4	-	-	1	3	3	6	-	-	3
5	-	1	1	4	3	-	1	1	2	2	2	4	2	2	3	-	-	2	4	4	5	-	-	2
6	-	2	1	4	2	1	1	2	2	3	2	3	3	3	2	2	-	4	2	2	2	-	-	3
7	-	-	2	5	2	1	1	1	1	-	2	4	2	3	6	-	-	2	3	4	2	-	-	2
8	-	1	-	4	2	1	1	1	-	3	-	5	2	4	-	-	-	2	4	3	2	-	-	3
9	-	4	1	4	3	1	1	-	3	2	2	3	2	3	3	-	-	1	2	3	6	-	-	6
10	-	4	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	2	5	-	-	4	1	3	4	-	-	2
11	1	-	1	4	1	-	1	-	3	2	2	5	3	3	4	-	-	1	3	3	5	-	-	3
12	-	1	1	4	3	1	-	-	3	2	2	4	2	2	3	-	-	2	4	4	4	1	-	2
13	-	2	1	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3	2	1	-	4	2	2	2	-	-	3
14	-	-	2	5	2	1	1	-	1	-	2	4	2	3	6	-	-	2	2	4	2	1	-	2

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 172 de 204



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

15	-	1	-	4	2	1	1	1	-	4	-	5	3	3	-	-	-	3	4	2	1	-	-	4
16	-	4	1	4	3	1	1	-	2	2	2	3	2	3	3	-	-	1	2	3	6	-	-	6
17	-	4	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	2	5	-	-	4	1	3	4	-	-	2
18	1	1	1	4	1	-	1	-	3	2	2	5	3	3	4	-	-	1	3	3	5	-	-	3
19	-	1	1	4	3	1	-	-	2	2	2	4	2	3	3	-	-	1	4	5	4	1	-	2
20	-	3	1	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3	2	-	-	6	2	4	2	-	-	3
21	1	1	2	5	2	1	1	-	1	-	2	4	2	3	6	-	-	2	2	4	1	1	-	2
22	-	1	2	4	2	1	1	1	-	4	-	5	3	3	-	-	-	2	4	4	2	-	-	4
23	-	5	1	4	3	1	1	-	2	2	2	3	2	3	3	-	-	1	3	5	6	-	-	6
24	-	4	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	2	5	-	-	4	1	5	4	-	-	2
25	1	2	2	4	1	-	1	-	3	2	2	5	3	3	4	-	-	1	3	3	5	-	-	3
26	-	2	1	4	3	1	-	-	2	2	2	4	2	3	3	-	-	1	4	5	4	1	-	2
27	-	4	1	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3	2	-	-	6	2	4	1	-	-	3
28	1	1	2	5	2	1	1	-	1	-	2	4	2	3	6	-	-	2	2	4	1	1	-	2
29	-	1	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	3	5	-	-	-	1	4	5	3	-	-	4
30	1	6	2	4	3	1	1	-	2	2	2	3	2	3	4	-	-	1	3	5	6	-	-	5



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

31	1	5	2	3	1	1	1	-	-	3	2	5	2	2	6	-	-	4	1	5	3	-	-	3
32	2	2	2	4	1	-	1	-	3	2	2	5	3	3	4	-	-	1	3	3	5	-	-	3
33	-	3	1	4	3	1	-	-	2	2	2	4	2	2	3	-	-	1	4	5	4	1	-	3
34	-	4	1	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3	2	-	-	6	1	4	2	-	-	3
35	2	1	3	5	2	1	1	-	1	-	2	4	2	3	6	1	-	2	2	4	2	1	-	3
36	-	2	1	4	2	1	1	1	-	3	-	5	3	6	-	-	-	1	4	5	3	-	-	4
37	1	6	2	4	3	1	1	-	2	2	2	3	2	3	4	1	-	1	3	5	6	-	-	5
38	1	4	2	3	1	1	1	-	-	3	2	5	2	2	6	-	-	4	1	5	3	-	-	3
39	2	2	2	4	1	-	1	-	3	2	2	5	3	3	4	-	-	1	2	3	5	-	-	3
40	-	3	1	4	3	1	-	-	2	2	2	4	2	3	3	-	-	1	4	4	4	1	-	3
41	-	4	1	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3	2	-	-	6	1	4	2	-	-	3
42	2	2	3	5	2	1	1	-	2	-	2	4	2	3	6	1	-	2	2	3	3	1	-	2
43	-	2	1	4	2	1	1	1	-	3	-	5	3	6	-	-	-	2	4	5	3	-	-	4
44	1	6	4	4	3	1	1	-	2	2	2	3	2	3	6	1	-	1	3	5	7	-	-	5
45	1	5	4	3	1	1	1	-	-	3	2	5	2	2	7	-	-	4	2	5	3	-	-	3
46	2	2	4	4	1	-	1	-	3	2	2	5	3	3	4	-	-	1	2	3	5	-	-	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

47	-	3	2	4	3	1	-	-	3	2	2	4	2	3	3	-	-	1	4	4	4	1	-	3
48	-	4	3	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3	2	1	-	6	1	4	2	-	-	3
49	2	2	5	5	2	1	1	-	3	-	2	4	2	3	6	1	-	2	2	3	3	1	-	3
50	-	2	4	4	2	1	1	1	-	3	-	5	3	5	-	-	-	2	4	5	3	-	-	4
51	1	6	4	4	3	1	1	-	2	3	2	3	2	3	6	1	-	1	4	5	7	-	-	5
52	-	5	4	3	1	1	1	-	-	3	2	5	2	2	7	-	-	4	2	5	4	-	-	3
53	2	2	4	4	1	1	-	1	3	2	2	5	3	3	4	-	-	1	2	3	5	-	-	3
54	-	3	2	4	3	1	-	-	3	2	2	4	2	3	3	-	-	2	4	5	4	1	-	3
55	-	4	3	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3	2	1	-	6	1	4	3	-	-	3
56	2	1	5	5	2	1	1	-	2	-	2	4	2	3	6	1	-	2	2	4	3	1	-	3
57	-	2	3	4	2	1	1	1	1	3	-	5	3	5	-	-	-	2	4	5	3	-	-	4
58	1	6	4	4	3	1	1	-	2	3	2	3	2	3	6	1	-	1	4	5	7	-	-	5
59	-	5	4	3	1	1	1	-	-	3	2	5	2	2	7	-	-	3	2	4	4	-	-	3
60	2	1	5	4	1	1	-	1	3	2	2	5	3	3	4	-	-	1	2	1	5	-	-	3
61	-	3	2	4	3	1	-	-	3	2	2	4	2	2	3	-	-	2	4	5	4	1	-	3
62	-	4	3	4	2	1	1	2	3	3	2	3	2	3	2	1	-	6	1	4	3	-	-	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

63	2	-	4	5	2	1	1	-	3	-	2	4	2	3	6	1	-	2	2	4	3	-	-	3
64	-	2	2	4	2	1	1	1	1	3	-	5	3	5	-	-	-	2	4	5	3	-	-	4
65	2	6	4	4	3	1	1	-	2	3	2	3	2	3	6	1	-	1	2	4	6	1	-	6
66	1	5	4	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	7	-	-	3	2	5	4	-	-	3
67	2	1	5	4	1	1	-	1	4	2	2	5	3	3	5	-	-	1	2	2	5	-	-	3
68	-	3	2	4	3	1	-	-	3	2	2	4	2	2	3	-	-	2	4	5	4	1	-	3
69	-	4	3	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3	2	1	1	5	2	4	2	-	-	3
70	2	-	5	5	2	1	1	-	3	-	2	4	2	3	6	1	-	2	2	3	2	-	-	3
71	-	2	2	4	2	1	1	1	1	3	-	5	3	5	-	-	-	1	4	5	3	-	-	4
72	2	6	4	4	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	6	1	-	1	2	4	6	-	-	6
73	1	5	4	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	7	-	-	3	2	4	4	-	-	3
74	2	1	5	4	1	1	-	1	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	2	5	-	-	3
75	-	1	1	4	3	1	-	-	3	2	2	4	2	2	3	-	-	2	4	5	4	1	-	3
76	-	3	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	2	2	1	1	6	2	4	2	-	-	3
77	2	1	5	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	6	1	-	2	2	3	1	1	-	3
78	-	2	1	4	2	1	1	1	1	3	-	5	2	4	-	-	-	1	4	4	3	-	-	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

79	2	5	4	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	6	-	-	1	2	4	5	-	-	6
80	-	6	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	6	-	-	3	1	5	3	-	-	3
81	2	1	5	4	1	1	-	1	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	2	2	4	-	-	3
82	-	1	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	2	-	-	2	4	5	3	1	-	3
83	-	4	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	2	2	-	1	7	2	4	2	-	-	3
84	2	1	5	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	6	1	-	2	1	4	-	2	-	3
85	-	2	1	4	2	1	1	1	1	3	-	5	2	4	-	-	-	2	4	4	3	-	-	4
86	2	5	4	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	6	-	-	1	2	5	6	-	-	6
87	-	5	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	6	-	-	3	1	4	3	-	-	3
88	3	-	4	4	1	-	-	-	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	2	3	3	-	-	3
89	-	-	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	2	-	-	2	4	4	2	1	-	3
90	-	3	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	2	2	-	1	6	2	4	1	-	-	3
91	1	1	4	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	1	4	-	2	-	2
92	-	-	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	2	4	-	-	-	2	4	3	2	-	-	4
93	1	4	3	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	-	-	1	3	5	6	-	-	6
94	-	5	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	1	4	3	-	-	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

95	2	1	3	4	1	-	-	-	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	3	-	-	3
96	-	-	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	3	2	-	-	2
97	-	2	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	2	2	-	1	6	2	4	-	-	1	3
98	1	1	4	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	1	4	1	-	-	2
99	-	-	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	2	5	-	-	-	2	4	2	2	-	-	3
100	1	4	3	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	-	-	1	3	5	6	-	-	6
101	-	5	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	-	5	3	-	-	2
102	2	1	3	4	1	-	-	-	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	3	-	-	3
103	-	-	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	3	2	-	-	2
104	-	2	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	4	2	2	-	1	6	2	4	-	-	-	3
105	1	2	4	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	1	4	-	-	-	2
106	-	-	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	2	4	-	-	-	2	4	3	2	-	-	3
107	1	4	3	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	-	-	1	2	6	6	-	-	6
108	-	5	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	1	5	3	-	-	2
109	2	1	3	4	1	-	-	1	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	3	-	-	3
110	-	-	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	3	2	-	-	2

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 178 de 204



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

111	-	2	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	4	2	2	-	1	5	2	3	1	-	1	3
112	1	2	4	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	1	4	-	-	-	2
113	-	-	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	2	4	-	-	-	2	4	3	2	-	-	3
114	1	4	3	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	-	-	1	3	6	6	-	-	6
115	-	5	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	1	5	3	-	-	2
116	2	1	3	4	1	-	-	1	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	3	-	-	3
117	-	-	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	3	2	-	-	2
118	-	2	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	5	2	2	-	1	5	2	3	2	-	2	3
119	1	2	4	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	2	3	3	-	-	2
120	-	-	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	2	4	-	-	-	2	4	3	2	-	-	2
121	1	4	3	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	1	-	-	3	6	6	-	-	6
122	-	5	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	1	4	3	-	-	2
123	2	1	3	4	1	-	-	1	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	3	-	-	3
124	-	-	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	4	2	-	-	2
125	-	3	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	5	2	2	-	1	5	2	3	2	-	2	3
126	1	2	4	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	2	3	2	-	-	2

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 179 de 204



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

127	-	-	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	2	4	-	-	-	2	4	2	3	-	-	2
128	1	4	3	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	1	-	-	3	6	5	-	-	6
129	-	5	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	2	4	3	-	-	2
130	3	1	3	4	1	-	-	1	3	2	2	5	3	3	4	-	-	-	1	3	4	-	-	3
131	-	-	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	4	3	-	-	2
132	-	3	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	5	2	2	-	1	5	2	3	3	-	2	3
133	1	2	4	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	2	3	3	-	-	3
134	-	-	1	4	2	1	1	-	-	4	-	5	2	4	-	-	-	2	4	3	2	-	-	2
135	1	4	3	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	1	-	-	3	6	5	-	-	6
136	-	5	2	3	1	1	1	1	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	2	4	2	-	-	2
137	3	1	3	4	1	-	-	2	2	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	4	-	-	3
138	-	-	1	4	3	1	-	1	2	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	4	3	-	-	2
139	-	2	3	4	2	1	1	2	2	2	2	3	5	2	2	-	1	5	2	3	2	-	2	4
140	1	1	4	5	2	1	1	1	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	2	4	3	-	-	2
141	-	-	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	2	5	-	-	-	2	4	3	2	-	-	2
142	1	4	3	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	1	-	-	3	6	5	-	-	6

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 180 de 204



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

143	-	5	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	2	4	2	-	-	2
144	3	1	3	4	1	-	-	1	2	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	4	-	-	3
145	-	-	1	4	3	1	-	-	2	2	1	4	2	2	3	-	-	1	2	4	3	-	-	2
146	-	2	3	4	2	1	1	1	2	2	2	3	5	2	2	-	1	5	2	3	2	-	2	4
147	1	1	4	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	2	4	4	-	-	2

Devolución UTC - Llegadas Winter																								
Día	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	-	1	4	4	5	1	2	2	-	1	-	6	-	3	2	3	-	3	4	3	4	2	4	-
2	-	3	2	5	4	1	1	3	2	2	-	2	8	6	3	1	-	3	3	3	4	1	3	1
3	-	5	3	4	4	2	2	-	-	3	-	1	3	4	6	2	-	4	5	2	5	2	2	-
4	-	5	3	6	4	2	1	-	1	2	-	5	6	4	2	1	-	4	3	5	4	3	2	-
5	-	3	2	5	5	1	2	2	1	4	-	5	5	3	2	-	-	4	5	1	2	2	3	1
6	-	3	3	5	5	1	2	-	-	3	-	5	6	4	2	-	-	5	3	4	3	3	1	-
7	-	6	2	6	5	-	1	1	2	6	-	6	4	5	4	3	-	3	2	1	1	-	3	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

8	-	1	4	5	5	1	2	2	1	1	-	6	-	3	3	3	-	2	4	3	4	2	4	-
9	-	3	2	4	4	1	1	3	2	2	-	2	8	6	3	1	-	3	3	3	4	1	3	1
10	-	5	3	4	4	1	2	-	1	3	-	1	3	4	6	2	-	4	4	3	5	2	2	-
11	-	5	3	6	4	1	2	-	1	2	-	5	6	4	2	1	-	4	3	6	4	3	2	-
12	-	4	2	5	5	1	2	2	1	4	-	5	5	3	3	1	-	4	5	1	2	2	3	1
13	-	3	3	5	5	1	2	-	-	3	-	5	6	4	2	-	-	5	3	4	3	3	1	-
14	-	6	2	6	5	1	1	1	2	6	-	6	4	5	4	3	-	3	2	1	1	-	3	-
15	-	1	4	6	5	1	2	2	1	1	-	6	-	3	3	3	-	2	4	3	4	2	4	-
16	-	3	2	4	4	1	1	3	2	2	-	2	8	6	3	1	-	3	3	3	4	1	3	2
17	-	5	3	4	4	1	2	-	1	3	-	1	3	4	6	2	-	4	4	3	5	2	2	-
18	-	5	3	6	4	1	2	-	1	2	-	5	6	4	2	1	-	4	4	6	4	3	2	-
19	-	4	2	5	5	1	2	2	1	4	-	5	5	3	3	1	-	6	5	1	2	2	3	1
20	-	4	3	5	5	2	2	-	-	3	-	5	7	4	2	-	-	6	3	5	3	3	1	-
21	-	7	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	5	4	3	-	3	2	1	2	-	3	-
22	-	2	3	5	5	1	2	2	1	1	-	6	-	3	4	3	-	2	5	3	4	2	4	-
23	1	3	2	6	5	1	1	3	2	2	-	2	8	6	3	1	-	3	3	3	4	1	3	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

24	-	6	3	4	5	1	2	-	1	3	-	1	3	4	6	2	-	4	4	3	5	2	2	-
25	-	5	3	6	5	1	2	-	1	2	-	5	6	4	2	1	-	5	4	6	4	3	3	-
26	-	4	2	5	5	2	2	2	1	4	-	5	5	3	3	1	-	6	5	1	2	2	3	1
27	-	4	3	5	5	2	2	-	-	3	-	5	7	4	2	-	-	6	3	5	3	3	1	-
28	-	7	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	5	4	3	-	4	2	1	2	-	3	1
29	-	2	3	6	6	1	2	2	1	1	-	6	-	5	4	3	-	2	5	3	4	3	5	-
30	2	3	3	7	5	1	1	3	2	2	-	2	8	6	3	1	-	4	3	3	4	2	4	2
31	-	6	3	3	6	1	2	-	1	3	-	1	3	5	7	2	-	5	4	3	5	3	2	1
32	-	5	2	6	5	1	2	-	1	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	6	4	4	3	-
33	-	6	2	6	5	2	2	2	1	4	-	5	5	4	3	1	-	7	4	3	3	2	3	1
34	-	4	3	5	5	2	2	-	1	3	-	5	7	5	4	1	-	6	4	5	3	4	2	-
35	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	5	4	3	-	5	2	3	2	1	3	1
36	-	2	4	6	6	2	2	2	2	1	-	6	-	7	5	4	-	2	6	3	4	3	5	-
37	2	3	3	7	5	2	1	3	2	2	-	2	8	6	4	1	-	4	3	3	4	4	4	2
38	-	6	3	3	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	6	3	5	3	2	1
39	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	6	4	4	3	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

40	-	6	2	6	5	2	2	2	2	4	-	5	4	4	3	1	-	6	5	3	3	2	3	1
41	-	4	4	5	5	2	2	-	1	3	-	5	7	5	5	1	-	6	4	5	3	4	2	-
42	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	5	4	3	-	5	2	3	2	1	3	2
43	-	2	3	6	6	2	2	2	2	1	-	6	-	7	4	4	-	2	6	3	4	3	5	-
44	2	3	3	6	5	2	1	3	2	2	-	2	8	6	4	1	-	4	3	3	4	4	4	2
45	-	6	3	3	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	6	3	5	3	2	1
46	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	6	4	4	3	-
47	-	6	2	6	5	2	2	2	2	4	-	5	5	4	3	1	-	6	5	3	3	2	3	1
48	-	4	4	5	5	2	2	-	2	3	-	5	7	5	5	1	-	6	4	5	3	4	2	-
49	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	5	4	4	3	-	5	4	3	2	1	3	2
50	-	2	3	7	6	2	2	2	2	1	-	6	-	7	4	5	-	2	6	3	4	3	5	-
51	2	3	3	5	5	2	1	2	2	2	-	2	8	6	4	1	-	4	3	3	4	4	4	2
52	-	6	4	4	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	6	3	5	3	2	1
53	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	6	4	4	3	-
54	-	6	2	6	5	2	2	2	2	4	-	5	5	4	3	1	-	6	5	3	3	2	3	1
55	-	4	4	5	5	2	2	-	1	3	-	5	7	5	5	2	-	6	4	5	3	4	2	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

56	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	5	4	4	3	-	5	4	3	2	1	3	2
57	-	2	3	6	6	2	2	2	2	1	-	6	-	7	4	5	-	2	6	3	4	3	5	-
58	2	3	3	6	5	2	1	2	2	2	-	2	8	6	4	1	-	4	3	3	4	4	4	2
59	-	6	4	4	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	6	3	5	3	2	1
60	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	5	4	4	3	-
61	-	6	2	6	5	2	2	2	2	4	-	5	5	4	3	-	-	7	5	3	3	1	3	1
62	-	4	4	5	5	1	2	-	1	3	-	5	7	5	5	2	-	6	4	4	3	4	2	-
63	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	5	4	4	3	-	5	3	3	2	1	3	2
64	-	2	4	5	6	2	2	2	2	1	-	6	-	6	4	5	-	2	5	3	4	3	5	-
65	1	3	3	7	5	2	1	2	2	2	-	2	8	6	4	1	-	3	1	3	4	4	4	-
66	-	6	4	4	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	6	2	5	3	2	-
67	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	5	6	1	-	5	4	5	4	4	2	-
68	-	6	2	6	5	2	2	2	2	4	-	5	5	4	3	-	-	7	5	3	3	1	3	1
69	-	4	4	5	5	1	2	-	1	3	-	5	7	5	5	2	-	5	4	4	3	4	2	-
70	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	5	3	-	5	4	3	2	1	3	2
71	-	2	4	4	6	2	2	2	2	1	-	6	-	6	4	5	-	3	5	3	4	3	5	-

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 185 de 204



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

72	1	3	3	6	5	2	1	2	2	2	-	2	8	6	5	1	-	3	1	3	4	4	4	-
73	-	6	4	4	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	7	2	5	3	2	-
74	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	5	4	5	2	-
75	-	4	2	5	5	2	2	2	2	4	-	5	6	4	3	-	-	7	5	4	3	2	3	-
76	-	4	4	5	5	1	2	-	1	3	-	5	6	5	6	2	-	5	4	4	3	4	2	-
77	-	7	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	5	3	-	4	4	4	2	-	3	1
78	-	2	4	5	6	2	2	2	2	1	-	6	-	6	4	5	-	3	6	4	4	3	5	-
79	-	3	3	6	5	2	1	2	2	2	-	2	7	5	5	1	-	3	2	4	4	4	4	-
80	-	6	4	4	5	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	6	2	5	3	2	-
81	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	5	4	5	2	-
82	-	4	2	4	5	2	2	2	2	4	-	5	6	4	3	-	-	6	5	4	3	2	3	-
83	1	4	4	5	5	1	2	-	1	3	-	5	7	5	6	2	-	5	4	4	3	4	2	-
84	-	7	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	3	4	-	4	3	4	2	-	3	1
85	-	1	4	5	6	2	2	2	2	1	-	6	-	9	3	5	-	3	7	5	4	3	5	-
86	-	4	2	8	4	2	1	2	2	2	-	1	7	5	4	1	1	1	3	4	4	4	4	-
87	-	5	4	3	4	2	2	-	2	3	-	1	3	5	5	2	1	4	6	2	5	3	1	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

88	-	5	2	7	3	2	2	-	2	2	-	5	6	4	4	2	1	3	4	5	4	5	2	-
89	1	4	2	4	6	2	2	2	2	4	-	5	6	4	2	1	1	4	5	4	3	2	3	-
90	1	4	4	5	5	1	2	-	1	3	-	5	7	4	4	3	-	4	4	4	3	4	1	1
91	1	5	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	4	1	4	4	4	1	1	3	1
92	-	1	6	4	5	2	2	2	2	1	-	6	-	9	3	5	-	2	6	5	4	3	4	-
93	-	4	2	6	4	2	1	2	2	2	-	1	7	5	4	2	1	1	3	4	4	4	3	1
94	-	5	3	3	4	2	2	-	2	3	-	1	3	4	5	2	1	3	6	3	5	3	1	2
95	-	4	2	7	3	2	2	-	2	2	-	5	6	4	3	2	1	3	4	5	4	4	3	-
96	1	3	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	1	4	5	4	3	2	4	-
97	1	4	3	5	5	1	2	-	1	3	-	5	7	3	3	3	-	5	4	4	3	3	-	1
98	2	5	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	4	1	4	4	5	1	1	3	1
99	-	1	6	4	5	1	2	2	2	1	-	6	-	9	3	5	-	2	6	5	4	3	4	-
100	1	4	2	6	4	2	1	2	2	2	-	1	7	5	4	2	1	1	3	4	4	4	3	1
101	-	5	3	3	4	2	2	-	2	3	-	1	3	4	5	2	1	3	5	3	5	3	1	2
102	-	4	2	7	3	2	2	-	2	2	-	5	6	5	3	2	1	3	4	5	4	4	3	-
103	1	3	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	1	4	4	4	3	2	4	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

104	1	4	3	5	5	1	2	-	2	3	-	5	7	4	4	2	-	4	4	4	3	3	1	-
105	1	6	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	4	-	5	3	5	1	1	3	1
106	-	1	5	5	5	1	2	2	2	1	-	6	-	8	4	5	-	2	6	5	4	3	4	-
107	1	3	3	6	4	2	1	2	2	2	-	2	7	5	4	2	-	3	2	4	4	4	3	1
108	-	5	3	4	4	2	2	-	2	3	-	1	3	4	5	2	-	4	5	3	5	3	2	1
109	-	4	2	6	4	2	2	-	2	2	-	5	6	4	4	1	-	4	4	5	4	4	3	-
110	-	4	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	-	5	4	4	3	1	4	-
111	-	4	3	5	5	1	2	-	2	3	-	5	7	4	4	2	-	5	4	4	3	3	1	-
112	1	6	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	4	-	5	3	5	1	1	3	1
113	-	1	5	5	5	1	2	2	2	1	-	6	-	8	4	5	-	2	6	5	4	3	4	-
114	1	3	3	6	4	2	1	2	2	2	-	2	7	5	4	2	-	3	2	4	4	4	3	1
115	-	5	3	4	4	2	2	-	2	3	-	1	3	4	5	2	-	4	5	3	5	3	2	1
116	-	4	2	6	4	2	2	-	2	2	-	5	6	4	4	1	-	4	4	5	4	4	3	-
117	-	4	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	-	5	5	4	3	1	4	-
118	-	4	2	5	6	1	2	-	2	3	-	5	7	4	4	2	-	5	4	4	3	3	1	-
119	1	6	2	5	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	3	-	5	3	5	1	1	3	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

120	-	1	4	5	5	1	2	2	2	1	-	6	-	7	4	5	-	2	6	5	4	3	4	-
121	1	3	3	6	4	2	1	2	2	2	-	2	7	5	4	2	-	3	2	4	4	4	3	1
122	-	5	3	3	4	2	2	-	2	3	-	1	3	4	5	2	-	4	6	3	5	3	2	1
123	-	4	2	6	4	2	2	-	2	2	-	5	6	5	4	1	-	4	4	5	4	3	3	-
124	-	4	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	-	5	4	4	3	1	4	-
125	-	4	2	5	6	1	2	-	1	3	-	5	7	4	3	2	-	5	4	4	3	3	1	-
126	1	5	2	5	5	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	3	-	5	3	5	1	1	3	1
127	-	1	3	5	5	1	2	2	2	1	-	6	-	7	4	5	-	2	6	5	4	3	4	-
128	1	3	3	6	4	2	1	2	2	2	-	2	7	5	4	2	-	3	2	4	4	4	3	1
129	-	4	3	3	4	2	2	-	2	3	-	1	3	4	5	2	-	4	6	3	5	3	2	1
130	-	4	2	6	3	1	2	-	2	2	-	5	6	5	4	1	-	4	4	5	4	3	3	-
131	-	3	2	5	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	-	5	4	4	3	1	4	-
132	-	4	2	5	6	1	2	-	1	3	-	5	7	4	3	2	-	5	4	4	3	3	1	-
133	1	5	2	5	5	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	3	-	5	3	5	1	1	3	1
134	-	1	3	5	5	1	2	2	2	1	-	6	-	7	4	5	-	2	7	5	4	3	4	-
135	1	3	3	7	4	2	1	2	2	2	-	2	7	5	4	2	-	3	2	4	4	4	3	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la

Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

VERSIÓN RESERVADA

136	-	4	3	4	4	2	2	-	1	3	-	1	3	4	5	2	-	4	6	3	5	3	2	1
137	-	4	2	6	3	2	1	-	2	2	-	5	6	5	4	1	-	4	4	5	4	3	3	-
138	-	3	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	-	5	5	4	3	1	4	-
139	-	4	2	5	6	1	2	-	1	3	-	5	7	4	4	2	-	5	4	4	3	3	1	-
140	1	5	2	5	5	-	1	1	2	6	-	6	4	4	2	3	-	5	3	5	1	1	3	1
141	-	1	3	6	5	1	2	2	2	1	-	6	-	7	4	5	1	2	7	5	4	3	4	-
142	1	3	3	7	4	2	1	2	2	2	-	2	8	5	3	2	-	3	2	4	4	4	3	-
143	-	4	3	5	5	2	2	-	1	3	-	1	3	4	5	2	-	4	6	3	5	3	2	1
144	-	4	2	6	3	2	1	-	2	2	-	5	6	5	4	1	-	4	4	5	4	3	3	-
145	-	3	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	-	5	5	4	3	1	4	-
146	-	4	2	5	6	1	2	-	2	3	-	5	8	4	2	1	-	5	4	4	3	3	1	-
147	1	5	1	6	5	-	1	1	2	6	-	6	4	3	2	3	-	5	3	5	1	1	3	1

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

- Para la temporada Summer 2023, los slots devueltos comprenderán los que se encuentren en el base line de la temporada como aquellos que hagan parte de la reducción porcentual realizada a causa de la disminución de capacidad del Aeropuerto El Dorado.
- Para las temporadas Winter 2023 y Summer 2024, los slots devueltos deben hacer parte de los slots históricos con los que cuenten las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- Los slots devueltos corresponden a slots asignados actualmente a cualquiera de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- Los slots devueltos solo podrán ser solicitados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o de las sociedades o aerolíneas subsidiaria, filial o afiliada de **IV1L** y de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en el caso de que ninguna otra aerolínea los haya solicitado, para las temporadas Summer 2023, Winter 2023, Summer 2024 y Winter 2024, Summer 2025, Winter 2025.

En el caso que los slots devueltos sean solicitados y asignados, bajo la condición antes indicada, a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o a cualquier otra sociedad o aerolínea subsidiaria, filial o afiliada de **IVL** y/o de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tendrán la calidad de asignación de ad-hoc para las temporadas Summer 2023, Winter 2023, Summer 2024 y Winter 2024, Summer 2025, Winter 2025. En este sentido, los slots devueltos no podrán constituir precedencia histórica para las temporadas en mención.

- Los slots devueltos que sean solicitados y asignados **EMPRESAS INTERVINIENTES** o a cualquier otra sociedad o aerolínea subsidiaria, filial o afiliada de **IV1L** y de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** de las temporadas Summer 2023, Winter 2023, Summer 2024 y Winter 2024, Summer 2025, Winter 2025, podrán adquirir precedencia histórica a partir de las temporadas Summer 2026 y Winter 2026, según lo dispuesto en la regulación aeronáutica vigente.
- La devolución de los slots la deberán realizar **EMPRESAS INTERVINIENTES** dentro de las cuarenta y ocho horas (48h) siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

Condicionamiento 2: Supervivencia de VIVA:

Una vez cumplidos tres meses de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a continuar con la prestación del servicio de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ**, bajo las marcas **VIVA AIR**, **VIVA** y/o **VIVA CARGO**, en las rutas domésticas e internacionales en las que, a 31 de diciembre de 2022:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

- (iv) **FAST COLOMBIA** prestaba servicios de manera exclusiva.
- (v) **VIVA AIRLINES PERÚ** prestaba servicios de manera exclusiva.
- (vi) **FAST COLOMBIA, VIVA AIRLINES PERÚ** y **AVIANCA** prestaban servicios, en un porcentaje de participación conjunta igual o mayor al 75%.

Esto conforme al siguiente cronograma:

- (iv) Una vez cumplidos tres meses de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** de la integración, IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a continuar con la prestación del servicio de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ**, bajo las marcas **VIVA AIR, VIVA** y/o **VIVA CARGO**, en las rutas antes indicadas en al menos una frecuencia.
- (v) Para el inicio de la temporada Winter 2023 el ente integrado deberá garantizar la prestación de los servicios de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** para las rutas enunciadas en el condicionamiento en al menos dos frecuencias.
- (vi) Para el inicio de la temporada Summer 2024 el ente integrado deberá garantizar la prestación de los servicios de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** para las rutas enunciadas en el condicionamiento en al menos tres frecuencias

A partir del inicio de la temporada Summer 2024, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** garantizarán durante la vigencia del condicionamiento se mantengan como mínimo tres (3) frecuencias de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** en las rutas.

En caso de que el factor de ocupación mensual de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** de algunas rutas sea menor al 75%, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** podrán solicitar a la Aeronáutica Civil la aprobación de la reducción de frecuencias. La Aeronáutica Civil determinará la fecha en que se aplicará la reducción, que en todo caso no podrá ser un plazo mayor a dos meses siguientes a la solicitud. En este caso la Aeronáutica Civil informará a la autoridad de seguimiento para su competencia.

Para determinar la cantidad de las frecuencias a reducir, la Aeronáutica Civil tendrá en cuenta el factor de ocupación mensual de pasajeros por ruta conforme a los argumentos y razones técnicas, entre otros aspectos, que expresen las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en su solicitud.

La obligación cesará en relación con una determinada ruta en el evento en que un competidor ingrese y permanezca en dicha ruta operándola de manera continua o

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

discontinúa durante 26 semanas en un periodo de un año calendario contado a partir del inicio de la temporada Summer 2024.

IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a mantener los contratos laborales de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** necesarios para la operación.

Con independencia de las rutas y frecuencias vigentes para ese período, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a mantener el modelo de negocio low cost implementado y ejecutado por **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ**, así como las marcas **VIVA AIR**, **VIVA** y/o **VIVA CARGO**, por un periodo de cinco años a partir del mes siguiente a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Condicionamiento 3: Mantenimiento de acuerdos interlínea de FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ SAC

- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a mantener todos los acuerdos interlíneas suscritos por **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC** vigentes al 31 de enero de 2023.
- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** eliminarán las cláusulas de exclusividad de los acuerdos interlíneas suscritos por **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**, previa aceptación de sus partes contratantes. Para la eliminación de las cláusulas de exclusividad **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** cuentan con un término de un (1) mes a partir de la fecha de **NOTIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN**.
- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberá informar a la autoridad encargada del seguimiento de estos condicionamientos, una vez ocurra: a) La eliminación de las cláusulas de exclusividad, b) las razones que llevaron a la no eliminación de las cláusulas de exclusividad, c) la terminación de los acuerdos interlíneas y las razones que llevaron a esta.
- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** estarán obligados a realizar los mejores esfuerzos con el fin de mantener estos acuerdos interlíneas.
- Si la terminación de los acuerdos interlíneas se presentan por causas no atribuibles la voluntad de **IV1L**, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o de cualquiera de sus afiliadas no se considerará incumplido el presente condicionamiento.
- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán informar a la autoridad de seguimiento y la Aerocivil cuando existan razones objetivas de que el cumplimiento de este condicionamiento va a generar un riesgo para la libre

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

competencia económica. Esto con el fin que la autoridad competente estudie y evalúe el mantenimiento del presente condicionamiento.

Plazo de ejecución del condicionamiento: En relación con el mantenimiento de los acuerdos interlínea de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**, este se cumplirá desde la fecha de **NOTIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN**. En lo relacionado a la eliminación de las cláusulas de exclusividad de los acuerdos interlíneas este se cumplirá dentro del (1) mes siguiente a la fecha de **NOTIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN**.

Vigencia del condicionamiento: Tres (3) años contados a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

Condicionamiento 4: Acuerdo Interlínea o de Código Compartido con SATENA.

IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a que **AVIANCA** suscriban contratos interlínea o de código compartido (en adelante el “Contrato 9N”) con **SERVICIO AÉREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.** (en adelante, “**SATENA**”), previa aprobación de **SATENA**, en las siguientes condiciones:

- **Alcance del condicionamiento en el contrato interlínea virtual o tradicional:** Bajo la figura de contrato interlínea virtual o tradicional, **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** permitirán a **SATENA** la comercialización, ya sea en su propia boletería o con boletos separados, según el caso, vuelos operados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en conexión con la propia red de vuelos de **SATENA**, a través de sus canales de distribución aplicables. **SATENA** será remunerada con los valores o prorrates que acuerden periódicamente las partes por la comercialización en sus canales de venta.

- **Alcance del condicionamiento en la figura de código compartido:** Bajo la figura de código compartido, **SATENA** pondrá su código designador en aquellas rutas operadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en el contrato 9N, de manera que **SATENA** comercializará inventarios de sillas en dichos vuelos. **SATENA** será remunerada con los valores o prorrates que acuerden periódicamente las partes por la comercialización en sus canales de venta.

- **No exclusividad:** **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** no podrán exigir a **SATENA** la inclusión de cláusulas exclusividad en el Contrato 9N.

- **Términos y condiciones del Contrato 9N:** Serán aquellos aplicables de manera usual en este tipo de contratos suscritos por las **EMPRESAS**

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

INTERVINIENTES con otras aerolíneas sin perjuicio de las condiciones aquí delimitadas.

- **Rutas objeto del Contrato 9N:** La totalidad de rutas operadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, que puedan ser de interés para **SATENA** para complementar su red de rutas. Se excluyen aquellas rutas respecto de las cuales las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o cualquier empresa que dependa de sus controlantes tenga exclusividad con otra aerolínea en virtud de cualquier acuerdo contractual previo.

- **SATENA** deberá obtener la certificación **IOSA (IATA Operational Safety Audit)**. Los costos de esta certificación deberán ser asumidos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

- Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán gestionar a favor de **SATENA** los ajustes tecnológicos requeridos para adaptarse a la comercialización a través del Contrato 9N. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** asumirá los costos de la implementación tecnológica, entre los que se incluyen (i) MarketingCodeshare (CDSH) (si aplica), (ii) IET (Interline E-Ticket) + Sponsored GDS, (iii) IATCI (Interline Through Check In), (iv) FTP (File Transfer Protocol) (si aplica) y (v) costo por reserva asociado al proveedor de PSS o al GDS.

- El cumplimiento de este condicionamiento no implica la autorización previa de la celebración de este acuerdo por parte de la Dirección de Transporte Aéreo. En este sentido, **SATENA** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán someter el acuerdo celebrado a aprobación de la autoridad competente.

Vigencia del condicionamiento: Dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** por parte de las empresas intervinientes, el ente integrado notificará a **SATENA** que ofrece la posibilidad de suscribir el contrato entre Avianca y **SATENA** cuya duración en caso de ser aceptada por **SATENA** deberá ser de tres (3) años a partir de la suscripción del contrato elegido, renovable anualmente.

Condicionamiento 5: Rutas entre Colombia y Argentina

IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** entregarán hasta siete (7) de las frecuencias actualmente asignadas a las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, que conecten las ciudades de Bogotá y Buenos Aires, en cualquier Aeropuerto Internacional que sirva a la ciudad de Buenos Aires, conforme a las siguientes condiciones:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

- La Aeronáutica Civil solicitará la devolución de la frecuencia al existir una solicitud para operar dicha ruta por parte de un operador colombiano. Para tal efecto, indicará **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** la fecha en que se deberá hacer efectiva la devolución, otorgándoles a estas un plazo, el cual no podrá ser inferior a seis meses.
- El operador colombiano que realice la solicitud no podrá ser una sociedad o aerolínea subsidiaria, filial o afiliada de **IV1L** y de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- **IV1L, EMPRESAS INTERVINIENTES** sociedad o aerolínea subsidiaria, filial o afiliada de estas no podrán ejercer oposición a las solicitudes de frecuencias de los operadores colombianos para estas rutas.
- A los pasajeros afectados por esta devolución, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán velar por su reubicación en la fecha y hora más cercana posible dentro de su red de rutas a su reserva inicial o reintegrar el dinero a elección de este.

Vigencia del condicionamiento: Este condicionamiento tendrá vigencia de cuatro (4) años contados a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** efectuada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Esto sin perjuicio, de que la devolución efectiva se materialice de manera posterior a la vigencia de este condicionamiento.

Condicionamiento 6: Protección de pasajeros afectados por la suspensión de la operación de VIVA

Con el propósito de proteger a los pasajeros afectados como resultado de la suspensión de operaciones de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERU SAC**, **IV1L** y las empresas intervinientes se obligan a:

- Para los pasajeros afectados por vuelos cancelados de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERU S.A.C.** que no hayan sido transportados por vía aérea o hayan sido acomodados por otras aerolíneas a cambio de una tarifa, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a emitir un voucher a favor del pasajero por un valor equivalente al valor de la compra + un 50%, el cual pueden redimir para volar en las rutas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hasta el 31 de diciembre de 2024.
- Para los pasajeros afectados que mantengan reservas de pasajes vigentes, **IV1L** y las empresas intervinientes se obligan a elección del pasajero a: primero, emitir un voucher a favor del pasajero por un valor equivalente al valor de la compra + un 50%

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

que pueden redimir para volar en las rutas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hasta el 31 de diciembre de 2024 o, segundo, a su reubicación en las mismas condiciones establecidas en su reserva inicial, en cualquiera de las aerolíneas establecidas en su reserva inicial, sin ningún sobre cargo, en cualquiera de las aerolíneas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Esto con independencia de la reactivación de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERU S.A.C.**

- Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deben allegar el programa especial de protección de pasajeros dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.
- Definir un programa especial y diferenciado para atender los pasajeros afectados por la suspensión de la operación de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**, entendiéndose aquellos que tienen reservas de pasajes, de tiqueteras o de viajes turísticos a través de vuelos chárter que fueron adquiridos con anterioridad al anuncio de suspensión de operaciones, en este programa se deberán determinar los plazos para la ejecución de las medidas de protección establecidas en este, cuya aplicación iniciará a los quince (15) días calendario siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.
- La aceptación de este condicionamiento no reemplaza ni sustituye las obligaciones derivadas de la regulación de protección a usuarios, por ende, las medidas aquí adoptadas se tratan de opciones voluntarias de libre aceptación por parte de los pasajeros afectados por la suspensión de la operación de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**. De esta forma, se mantienen las obligaciones legales y contractuales y la responsabilidad de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC** derivadas de reclamaciones o acciones judiciales iniciadas o por iniciar por los pasajeros afectados, las agencias de viaje, o cualquier persona en contra de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- Los mecanismos aquí adoptados se aplicarán a los pasajeros afectados con independencia del canal de venta en los que haya adquirido el respectivo tiquete.
- La aceptación del presente condicionamiento no representa la pérdida de competencia de las demás autoridades en relación con la decisión de la cancelación de la operación, ni valoración alguna por parte de esta autoridad sobre esta decisión.

Condicionamiento 7: Control de YIELD

Vencido el primer año desde la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** de la integración **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a reducir el 10% del YIELD de los pasajes vendidos en Colombia de las rutas que operaba **VIVA AIR** y **VIVA AIRLINES PERU** el 31 de diciembre de 2022 en en las que la participación

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

conjunta de mercado de **AVIANCA** y **VIVA AIR** fuera del 100% al 31 de diciembre de 2022 (en adelante, las rutas). Esto en relación con el YIELD ponderado de la aerolínea respectiva de los pasajes vendidos en Colombia durante los doce meses previos a la suspensión de operaciones de **VIVA AIR** y **VIVA AIRLINES PERU**, descontando el cargo por combustible de ambos períodos.

Como base del YIELD se considerará el total de pasajes vendidos en Colombia en cada una de las rutas en las cuales las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tenían el 100% de la participación del mercado al 31 de diciembre de 2022, expresados, 50% en dólares de los Estados Unidos de América y 50% en pesos colombianos, utilizando promedios ponderados, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$Yield \ Base \ Ruta \ i = \frac{\sum_t I_{it} - FS_{it}}{\sum_t P_{it} \times Km_i}$$

Para estos efectos:

- “i” equivale a cada una de las rutas del condicionamiento;
- “t” equivale a cada uno de los doce (12) meses previos a la fecha del cese de operaciones de **VIVA AIR** y **VIVA AIRLINES PERU**;
- “Iti” corresponde al total de ingresos por ventas de pasajes en Colombia durante el mes t, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;
- “FSti” corresponde a los ingresos totales por concepto de cargo por combustible por ventas en Colombia durante el mes “t”, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;
- “Pti” corresponde al total de tickets vendidos en Colombia durante el mes t, por aerolínea respectiva en la ruta “i”; y
- “Kmi” corresponde a la longitud de la ruta “i”.

Para cada uno de los semestres que transcurran después de doce (12) meses de perfeccionada la Transacción, se exigirá que el yield semestral acumulado de las Rutas cumpla la reducción antes señalada, de acuerdo con la siguiente fórmula, que se constatará dos (2) veces por año:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

$$\left[\text{Yield}_{\text{Semestral}} \text{ Ruta } i = \frac{\sum_{t=1}^6 I_{it} - FS_{it}}{\sum_{t=1}^6 P_{it} \times Km_i} \right] < [0,9 \times \text{Yield}_{\text{Base}} \text{ Ruta } i]$$

- “i” equivale a cada una de las rutas del condicionamiento;
- “t” equivale a cada uno de los seis (6) meses del semestre correspondiente;
- “Iti” corresponde al total de ingresos por ventas de pasajes en Colombia durante el mes t, por parte de las aerolíneas respectivas en la ruta “i”;
- “FSti” corresponde a los ingresos totales por concepto de cargo por combustible por ventas en Colombia durante el mes “t”, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;
- “Pti” corresponde al total de tiquetes vendidos en Colombia durante el mes t, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”; y
- “Kmi” corresponde a la longitud de la ruta “i”.

Este condicionamiento terminará en relación con la ruta en la que un competidor diferente a **AVIANCA, VIVA AIR o VIVA AIRLINES PERÚ** ingrese y permanezca en la prestación de la ruta de manera continua por un periodo superior a tres meses.

Este condicionamiento tendrá vigencia de dos (2) años a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

Implementación de AUDITORÍA:

Dentro del término de 10 días hábiles contados a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán proponer cinco (5) empresas de auditoría con presencia en Colombia, (en adelante, el **AUDITOR**) para que dentro de los 10 días hábiles siguientes esta entidad seleccione a la empresa encargada de verificar, monitorear y certificar el cumplimiento de los condicionamientos establecidos en el presente acto administrativo.

Calidad del AUDITOR

Los auditores propuestos por **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Ser una persona jurídica respecto de quien las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IVL1**, sus controlantes y subordinadas, no tengan relación de control, dependencia económica, ni posibilidad alguna de direccionamiento o influenciación sobre sus directivos, cargos estratégicos y órganos encargados de la toma de decisiones.
- Contar con las calificaciones necesarias para realizar sus funciones relacionadas con los condicionamientos aquí expuestos, con el especial cuidado de evitar situaciones que originen o puedan llegar a originar conflictos de intereses.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L** deberán garantizar el acceso al **AUDITOR** a toda la información necesaria para verificar el cumplimiento de los compromisos.

El **AUDITOR** será remunerado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y/o **IV1L** quienes además deberán procurar todo lo que sea necesario para el desarrollo efectivo de sus funciones.

Reportes del AUDITOR

Sin perjuicio de las facultades de seguimiento de condicionamientos a cargo de las autoridades competentes, el **AUDITOR** se encargará de la verificación del cumplimiento de cada uno de los compromisos establecidos en el presente acto administrativo a cargo de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L**.

El informe deberá incluir:

- Las actividades realizadas por el **AUDITOR** para la verificación de los condicionamientos (requerimientos, visitas, entrevistas), así como una certificación del auditor en la que conste que garantiza la fiabilidad de la información reportada como de la información obtenida por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L**.

- La descripción de los mecanismos y acciones concretas, procedimientos internos y materiales utilizados para la implementación y desarrollo de las obligaciones impuestas, ejecutados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L**.

Este reporte deberá presentarse ante la Aerocivil y ante la Delegatura de Protección para la Competencia- Grupo de Trabajo de Monitoreo y Vigilancia de Cumplimiento en Libre Competencia, o quien ejerza sus funciones, de manera trimestral hasta tanto se mantenga vigente el último condicionamiento de la presente resolución.

El primer informe deberá presentarse a los tres meses contados desde la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

Publicidad de los condicionamientos

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L** se obligan a informar y publicar los condicionamientos dispuestos en este acto administrativo, a través de un diario de amplia circulación nacional, en sus redes sociales, al igual que mantenerlos publicados en el home o página de inicio de las páginas web de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

La publicación en la página de inicio de las páginas web de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se deberá mantener durante el término de vigencia de los condicionamientos.

Para las publicaciones indicadas se dispone un plazo de cinco días hábiles contados a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

Dentro de los tres días siguientes al vencimiento del anterior plazo, se deberá remitir a esta entidad, y a la Delegatura de Protección para la Competencia- Grupo de Trabajo de Monitoreo y Vigilancia de Cumplimiento en Libre Competencia, el documento que acredite en debida forma las publicaciones.

En mérito de lo expuesto, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la **AEROCIVIL**,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. REPONER la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023, en los términos y aspectos mencionados en la parte considerativa de esta resolución, en el sentido de modificar el considerando **6.8. CONDICIONAMIENTOS QUE DEBEN CUMPLIR LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** de la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023, el cual quedará conforme a lo dispuesto en el considerando **DÉCIMO SEGUNDO** de esta resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO. NOTIFICAR de la presente Resolución a **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A.**, entregándoles copia de esta en su versión reservada e informándoles que contra el presente no procede recurso.

ARTÍCULO TERCERO. NOTIFICAR a **FAST COLOMBIA S.A.S.** y a **VIVA AIRLINES PERU S.A.C.**, entregándoles copia de esta en su versión reservada e informándoles que contra el presente acto no procede recurso.

ARTÍCULO CUARTO. NOTIFICAR a **AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente no procede recurso.

ARTÍCULO QUINTO. NOTIFICAR a **ULTRA AIR S.A.S.** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente no procede recurso.

ARTÍCULO SEXTO. NOTIFICAR a **AEROREPÚBLICA S.A.** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente no procede recurso.

ARTÍCULO SÉPTIMO. NOTIFICAR a **AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A.** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente no procede recurso.

ARTÍCULO OCTAVO. NOTIFICAR a **JETSMART AIRLINES SPA SUCURSAL COLOMBIA** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente no procede recurso.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

ARTÍCULO NOVENO. NOTIFICAR a la **PROCURADURÍA 119 JUDICIAL II PARA LA CONCILIACIÓN ADMINISTRATIVA** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente no procede recurso.

ARTÍCULO DÉCIMO. COMUNICAR y remitir una copia de la versión reservada de la presente Resolución a la **SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**, a través del correo electrónico contactenos@sic.gov.co, para lo de su competencia, en lo que relacionado con el seguimiento de los condicionamientos en los términos del artículo 22 de la Ley 1340 de 2009.

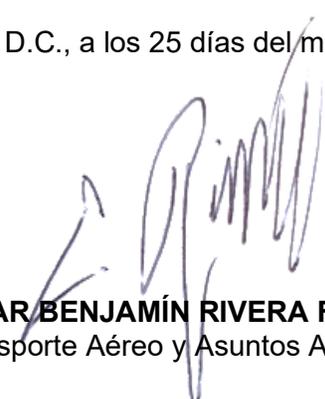
ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. Comunicar y remitir una copia de la versión reservada de la presente Resolución a la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**, a través del correo electrónico ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. CONCEDER los recursos de apelación de **AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A., PROCURADURÍA 119 JUDICIAL II PARA LA CONCILIACIÓN ADMINISTRATIVA, AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A., FAST COLOMBIA S.A.S. VIVA AIRLINES PERU S.A.C. ULTRA AIR S.A.S., AEROREPÚBLICA S.A., JETSMART AIRLINES SPA SUCURSAL COLOMBIA**, y remitir el expediente a la **SECRETARÍA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA** para lo de su competencia.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO. Contra esta resolución no procede recurso.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 25 días del mes de abril de 2023



EDGAR BENJAMÍN RIVERA FLÓREZ

Director de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales (E)

Notificar a:

ALEJANDRO GARCÍA DE BRIGARD
Apoderado judicial

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A.
NIT No. 890.100.577 – 6
agarcia@bu.com.co

JOSÉ MIGUEL DE LA CALLE RESTREPO
Apoderado judicial
jose.miguel.delacalle@garrigues.com

ANAMARÍA RICO POLO
Apoderada judicial
anamaria.rico@garrigues.com

FAST COLOMBIA S.A.S.
No. 900.313.349 – 3
VIVA AIR PERÚ S.A.C.

JORGE ANDRÉS DE LOS RÍOS QUIÑONES
Apoderado judicial
jorge.delosrios@phrlegal.com
jorge.lamo@phrlegal.com
AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A.

HERNÁN ANTONIO PANESSO MERCADO
Apoderado judicial
hernan@panessomercado.com
AEROREPÚBLICA S.A.

EDWIN GEOVANNY ARIZA LOZANO
Representante legal
edwin.ariza@aerolineas.com.ar
AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.

EMILIO JOSÉ ARCHILA PEÑALOSA
Apoderado judicial
earchila@archilaabogados.com
aaponte@archilaabogados.com
ULTRA AIR S.A.S.

JOSÉ ELÍAS DEL HIERRO HOYOS
Representante legal
jedelhierro@delhierroabogados.com
JETSMART AIRLINES SPA SUCURSAL COLOMBIA

GOETHY FERNANDA GARCÍA FLÓREZ
Procuradura 119 Judicial II para la conciliación administrativa

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00815) del 25 de abril de 2023

“Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023”

Rad. 2022078486

gfgarcia@procuraduria.gov.co

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN

Comunicar a:

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

contactenos@sic.gov.co

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co