



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

VERSIÓN PÚBLICA

**EI SECRETARIO DE AUTORIDAD AERONÁUTICA DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

En uso de sus facultades y, en especial, las conferidas por el artículo 1866 del Código de Comercio (Decreto 410 de 1971), el artículo 8 de la Ley 1340 de 2009, el artículo 19 del Decreto 1294 de 2021, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), y

**CONSIDERANDO:**

**I.- ASUNTO A DECIDIR**

Procede la Secretaría de Autoridad Aeronáutica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, a pronunciarse en sede de segunda instancia sobre los recursos de apelación interpuestos contra la decisión contenida en la Resolución N.º 00518 del 21 de marzo de 2023, proferida por la Dirección de Transporte Aéreo de la Aeronáutica Civil, mediante la cual resolvió la solicitud de integración presentada por las sociedades AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, FAST COLOMBIA S.A.S., y VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.

**II.- ANTECEDENTES:**

2.1.- Que mediante **Resolución N.º 00518 del 21 de marzo de 2023**, el Director de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, resolvió la solicitud de aprobación de la operación de integración presentadas por las sociedades **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, FAST COLOMBIA S.A.S., y VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.**

2.2.- Que una vez notificada en debida forma la **Resolución N.º 00518 del 21 de marzo de 2023**, se presentaron recursos de reposición y apelación por parte de las Empresas Intervinientes, Terceros Interesados y el Ministerio Público, así:

RECURRENTE	FECHA	RECURSO
PROCURADURIA 119 JUDICIAL II – AGENTE DEL MINISTERIO PÚBLICO	30/03/2023	REPOSICION Y SUBSIDIO APELACIÓN
AVIANCA – VIVA	4/04/2023	REPOSICION Y SUBSIDIO APELACIÓN
AEROREPUBLICA S.A. – WINGO	4/04/2023	REPOSICION Y SUBSIDIO APELACIÓN
ULTRA AIR S.A.S.	4/04/2023	REPOSICION Y SUBSIDIO APELACIÓN
JETSMART AIRLINES SPA SUCURSAL COLOMBIA	4/04/2023	REPOSICION Y SUBSIDIO APELACIÓN



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A. LATAM	4/04/2023	APELACIÓN
---	-----------	-----------

2.3.- La Dirección de Transporte Aéreo, mediante **Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023**, resolvió los recursos de reposición presentados por las EMPRESAS INTERVINIENTES y los TERCEROS INTERESADOS.

2.4. Mediante correo electrónico de fecha **26 de abril de 2026**, se remitió por parte de la Dirección de Transporte Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, el expediente respectivo para tramitar los recursos de apelación interpuestos contra el acto administrativo 00518 del 21 de marzo de 2023.

2.5.- Por auto de **26 de abril de 2023**, el Secretario de Autoridad Aeronáutica, avocó conocimiento para tramitar y definir la segunda instancia dentro del presente proceso administrativo, en los términos del artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo -CPACA-.

**III.- DEL ACTO ADMINISTRATIVO OBJETO DE IMPUGNACIÓN**

3.1.- La Dirección de Transporte Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, mediante la **Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023**, resolvió en su artículo primero:

*“ARTÍCULO PRIMERO. AUTORIZAR la operación de integración propuesta por **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A., FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.** sujeta al cumplimiento de los condicionamientos aquí establecidos. El incumplimiento de los condicionamientos dará lugar a las sanciones previstas en la Ley 1340 de 2009 y demás disposiciones concordantes con la materia incluyendo la eventual reversión de la operación.”*

La Dirección fundamentó su decisión en las siguientes consideraciones:

**5.6.1 CONSIDERACIONES DE LA AEROCIVIL FRENTE A LA APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN DE EMPRESA EN CRISIS A LA OPERACIÓN PROYECTADA**

(...)

*Una vez analizados en conjunto todas las pruebas aportadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, esta Dirección evidencia que, con independencia de las razones que la motivan, **VIVA AIR** se encuentra en una situación de crisis.*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Unido lo anterior, como se manifestó en la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** radicada el 8 de agosto de 2022, ratificada posteriormente el 15 de septiembre de 2022<sup>1</sup>, “Los titulares de las acciones de Fast Colombia y el de los derechos de voto de Viva Perú **son patrimonios autónomos que no están en capacidad, ni tienen el encargo de inyectar más capital a ninguna de las compañías**, como tampoco de realizar inversiones con el objetivo de superar la grave situación financiera en la que se encuentra Viva (...)”<sup>2</sup> (El énfasis es nuestro).

Así, se puede concluir que, sin negar la existencia de la crisis que presenta **VIVA AIR** en la actualidad y la potencial consecuencia de estar condenada a salir de manera inminente e inevitable del mercado de manera permanente, esta circunstancia parte - sin perjuicio de las demás condiciones exógenas ya evaluadas sobre los incrementos de los precios de los combustibles, la devaluación del peso colombiano y su impacto en el incremento de los costos que deben pagarse en dólares americanos -, de la imposibilidad de aportar capital por razón de la **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** que impedía a los patrimonios autónomos, denominados “Fideicomiso Fast” (administrador de las acciones de **VIVA AIR**) y “Fideicomiso Viva Perú” (administrador de las acciones de **VIVA AIR**), administrados por Alianza Fiduciaria S.A, inyectar capital a las compañías (**VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**), hecho que sin duda alguna se asocia con la imposibilidad alegada de conjurar la crisis a que se refirieron **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

Así, en el presente asunto la crisis de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** se debe tanto a factores exógenos como endógenos, esto es, como se indicó anteriormente, fruto de la misma **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** que limitaron el margen de maniobra sobre la crisis y las consecuencias de la misma sobre su participación en el mercado desde el mes de abril de 2022, la suspensión de operaciones en febrero de 2023 y su limitada capacidad en la actualidad para obtener financiamiento con recursos propios y hacer frente a sus obligaciones operativas y financieras.

En conclusión, sobre el primer criterio de la empresa supuestamente en crisis que debe estar condenada, a causa de sus problemas económicos, a abandonar el mercado en un futuro próximo, se precisa:

1. **VIVA AIR** se encuentra en una situación financiera preocupante derivada de la fluctuación de las variables macroeconómicas que han impactado de manera sustancial la viabilidad de la financiera de la compañía.

1 Consecutivo 67 del expediente privado

2 Folio 13 de la versión confidencial de la solicitud de aprobación de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN, contenida en el consecutivo 01 del Expediente Privado Viva



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

2. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** aportaron prueba que acredita la situación financiera que atraviesa **VIVA AIR** y que generará que la aerolínea, de manera inminente e inevitable, salga del mercado.
3. La imposibilidad de aportar capital por razón de la **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** es un factor endógeno, atribuible exclusivamente a **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** bajo su libre autonomía negocial, que impidió una alternativa posible de inyectar capital para solventar la crisis, que unida a la dificultad de obtener financiación por medio de terceros, se asocia con la imposibilidad alegada de conjurar la crisis a que se refirieron las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

La Dirección encuentra que, estando **VIVA AIR** en una situación financiera que implica que con gran probabilidad, esté destinada a salir definitivamente del mercado, se debe tener por acreditado el supuesto de empresa en crisis. Si bien la celebración del contrato de **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** limitó su margen de maniobra para enfrentar los problemas económicos que atravesaba desde el 28 de abril de 2022 hasta la actualidad, por ejemplo, siendo parte o afectando el manejo de la crisis la imposibilidad de financiamiento con recursos propios para conjurar las dificultades financieras a que se refirieron las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, esta condición no se manifiesta como un impedimento que impida reconocer la existencia de la crisis y la necesidad de que la misma pueda ser considerada bajo la excepción de empresa en crisis.”

**5.6.1.1 No existe otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo**

(...)

De lo anterior se desprende que **VIVA AIR** había adoptado algunas medidas internas para aminorar los efectos negativos de la crisis, como también, había manifestado a la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** compromisos de operación de al menos un mes más del que efectivamente operó, decidiendo suspender su operación de forma intempestiva y sin ofrecer explicación detallada de los inconvenientes sobre la hipótesis de negocio en marcha.

En conclusión, sobre la no existencia de otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo:

1. Según las pruebas obrantes en el expediente, **VIVA AIR** realizó la búsqueda de alternativas, tanto internas como externas, para la obtención de capital social, comprador o socio en una fusión, sin éxito. Sin embargo, se debe tener presente que estos elementos probatorios fueron elementos aportados de manera posterior a la Resolución No. 02473 de 4 de noviembre de 2022.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

2. *En el presente asunto la Dirección no cuenta con elementos probatorios que le permitan señalar que si **VIVA AIR** hubiese acudido a un procedimiento de reestructuración, podía salir de la crisis y, con ello, conseguir una alternativa menos restrictiva que la operación existente.*
3. *En el expediente, con anterioridad a 2023, no obra prueba sobre la existencia de otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo ofrecido por terceros. En igual sentido, tras diferentes intentos con distintas entidades financieras, no se logró mejorar el estado de la deuda. Sin embargo, como lo identifica **DELOITTE**, a menos que **VIVA AIR** pudiera conseguir financiamiento con recursos propios, no podría hacer frente a sus obligaciones operativas y financieras.*

**5.6.1.2 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**

“(…)

*Atendiendo a lo anterior, esta Dirección identifica que, si bien no se encuentra acreditado que el daño a la competencia sea comparable con la salida de los activos del mercado, atendiendo a las circunstancias actuales, siendo una evidencia que **VIVA AIR** 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.*

*En este sentido, atendiendo a la naturaleza del transporte aéreo como un servicio público esencial, esta Dirección considera que, ante las circunstancias actuales del mercado y el estado de los usuarios, 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.*

*La Dirección de de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, legalmente facultada para ello, fijó los siguientes condicionamientos necesarios para contrarrestar los efectos anticompetitivos derivados de la operación de integración:*

**“5.7.3.1.3. Condicionamiento de devolución de slots impuesto por la AEROCIVIL**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

El condicionamiento consiste en que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán realizar una devolución promedio diaria de 33,6 slots en salida y 31,4 slots en llegada en toda la temporada Summer 23 y una devolución promedio diaria de 47,9 slots en salida y 67,7 en llegada en toda la temporada Winter 23, la cual deberá realizarse conforme al condicionamiento descrito en la parte final de la resolución. El condicionamiento expuesto busca que haya oferta de slots en franjas de alta demanda. A continuación, se evidencia el ejercicio realizado por esta Dirección para el cálculo de la devolución de slots por temporada.”

**"5.7.3.2. Condicionamiento relacionado con la devolución de frecuencias en la ruta Bogotá – Buenos Aires.**

La Dirección identificó que como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se genera una concentración por parte del ente integrado en la ruta Bogotá – Buenos Aires. Esto ante la existencia de un instrumento bilateral que regula las relaciones aerocomerciales con Argentina, el cual prevé control de capacidad, toda vez que contempla 35 frecuencias para asignar a los operadores de ambas partes. De este total, la Dirección identificó que el holding de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tendría su disposición 28 de las 35 frecuencias.

Para solucionar este efecto, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** propusieron la devolución de hasta siete (7) frecuencias asignadas a ellas, en la medida que la Aerocivil lo solicite y siempre y cuando exista solicitud aprobada para operar dicha ruta por un operador establecido en Colombia. Para este condicionamiento establecieron un periodo de 3 años.

Ante la concentración que se generaría producto de la aprobación de la integración y al tratarse de un mercado altamente regulado, la Dirección considera que la propuesta formulada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** es idónea para contrarrestar los efectos anticompetitivos derivados de la aprobación de integración. Esta medida está destinada a resolver el problema de concentración derivado de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, pero no genera una disminución en la capacidad de atención de los pasajeros. Esto porque garantiza un proceso de transición entre las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y el eventual nuevo operador que atendería la ruta. Como se indicó con anterioridad, la devolución de rutas ante la solicitud de operadores entrantes es un mecanismo idóneo que puede contrarrestar los efectos de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. La **OCDE** se ha reconocido que existen medidas complementarias a la relacionadas con la infraestructura portuaria, que pueden ayudar a contrarrestar los efectos derivados de la aprobación de la operación:

“Por ejemplo, en la consideración de la alianza LUFTHANSA / SAS ALLIANCE, la Comisión Europea aprobó una alianza sujeta al cumplimiento



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*de que las aerolíneas deben congelar el número de frecuencias diarias cuando nuevos entrantes decidan servir la ruta”<sup>3</sup>.*

*Si bien la Dirección considera que la medida resulta idónea conforme a las características particulares del mercado, la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no cumple con los requisitos que deben tener los condicionamientos según el marco normativo colombiano. Principalmente, la propuesta presenta algunos elementos que no generan claridad y precisión, hecho que puede devenir en una dificultad para verificar su cumplimiento de manera posterior, como ocurre con el uso de la expresión “BOG-EZE”, dando a entender que la oferta se limitaría a la Aeropuerto Internacional de Ezeiza, pero, de manera posterior indicando que aplica a todos los aeropuertos que conecten Bogotá – Buenos Aires, así como el tiempo en el que se deberá realizar la devolución de la frecuencia. Adicionalmente, existen elementos que no se incluyen en la propuesta que podrían generar una disminución de sus efectos positivos, por ejemplo, el escenario que esta frecuencia pudiera quedar asignada a cualquier aerolínea filial o afiliada a las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, o la posibilidad que estas **EMPRESAS INTERVINIENTES** se opusieran a la asignación de ruta al operador solicitante. Por este motivo, esta Dirección modificó el alcance del condicionamiento para cumplir los estándares normativos para la aprobación de este condicionamiento.”*

**5.7.3.3. Condicionamiento de protección a los pasajeros afectados por la suspensión de operaciones de VIVA.**

*“(…). Sobre este punto, la Dirección considera que, si el condicionamiento se encuentra dirigido a garantizar mecanismos más eficaces y oportunos que los ordinarios, y el propósito es buscar la protección del bienestar de los consumidores, es adecuado que ante la incertidumbre de la reactivación de las operaciones **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ. IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obliguen a la reacomodación de los pasajeros que cuenten con tiquetes desde la cancelación en cualquiera de las aerolíneas involucradas en esta operación. En caso de que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no tengan capacidad para ello, los consumidores puedan acudir a la opción brindada a los pasajeros con tiquetes cancelados o con fechas anteriores, es decir, a la devolución del dinero en voucher.*

*Un segundo aspecto relevante es el relacionado con la aclaración que estos mecanismos son opcionales para el consumidor. La aceptación de un condicionamiento por parte de la autoridad no puede implicar en este caso particular una renuncia a las distintas reclamaciones administrativas o procesos judiciales que estos hayan iniciado. Los pasajeros afectados podrán aceptar si así lo manifiestan las opciones brindadas por **EMPRESAS INTERVINIENTES.**”*

3 OECD. Airline Mergers and Alliances 1999.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**“5.7.3.4. Mantenimiento de acuerdos interlíneas de VIVA AIR y VIVA PERÚ y celebración de acuerdos interlínea o de código compartido con SATENA.**

“Para esta Dirección, el condicionamiento ofrecido por **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** resulta idóneo, en conjunto con los expuestos en este acápite, para la aprobación de la presente integración. Esto porque permite el mantenimiento de condiciones de competencia en el escenario post-integración, evitando la eliminación de beneficios de los que han gozado usuarios de distintas aerolíneas. Sin embargo, ante la manifestación que las mismas **EMPRESAS INTERVINIENTES**, y teniendo en cuenta que la autoridad pueden adoptar medidas o condiciones de mitigación, la Dirección ajustará la oferta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** a través de la inclusión de elementos que puedan complementar los remedios que permitan garantizar que la operación no genera una afectación a las condiciones de competencia previas.

Así, la Dirección considera apropiado no eliminar eficiencias que pudieron derivarse de la ejecución de los acuerdos interlínea e imponer requisitos con el fin de evitar la materialización de posibles efectos negativos derivados de la aceptación de este condicionamiento.

Los ajustes consisten en (i) la eliminación de cláusulas de exclusividad presentes en estos acuerdos interlíneas de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**, previa aprobación de la parte contractual; (ii) la obligación de informar por parte de **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** ante la Aeronáutica Civil y la autoridad a cargo del seguimiento la identificación de un escenario de riesgo para la libre competencia económica, derivado del cumplimiento de este condicionamiento. Esto con el fin de que, la autoridad respectiva valore la necesidad de mantener, reducir, o eliminar el alcance de este condicionamiento.

Adicionalmente, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** propusieron a esta Dirección un condicionamiento dirigido a celebrar un acuerdo interlínea o de código compartido con **SATENA**. Esto con el fin de incentivar el crecimiento de **SATENA**. Para este fin, propuso **AVIANCA** asumir parte de los costos derivados de la implementación de estos acuerdos para **SATENA**.

“(…) En este sentido las medidas adoptadas por esta Dirección para lograr el propósito de este condicionamiento se traducen en lo siguiente:

- La posibilidad que sea **SATENA** quien comercialice las rutas de **AVIANCA** o **VIVA** conforme al inventario susceptible de consulta
- La asunción por parte de **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** de todos los costos que conlleva la certificación e implementación de las herramientas necesarias para la ejecución del acuerdo.





Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- *La obligación de no incluir cláusulas de exclusividad con el fin de eliminar posibles barreras de entrada. Esto con el fin de que **SATENA** tenga la posibilidad de celebrar este tipo de acuerdos con terceras aerolíneas.”*

**5.7.3.8. Supervivencia de VIVA.**

“(…) Esta Dirección identificó como propósito principal de este condicionamiento el mantenimiento de una oferta en un sector importante como es el “modelo low cost” y evitar la desaparición inmediata de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** en el mercado aeronáutico colombiano. Sin embargo, como se expuso, esta finalidad no se logra con la sola indicación de permanencia del modelo “low cost” porque al final se trata de un modelo que tiene un sinnúmero de variables. En este sentido, se tuvo en cuenta los siguientes factores que resultan importantes en el mercado que generan incentivos para mantener la unidad de negocio:

- *Mantenimiento de las marcas. Las marcas son un activo intangible de propiedad industrial que generan una recordación en el consumidor, y que es tenida en cuenta como factor de decisión y compra para estos.*
- *Mantenimiento de las rutas o frecuencias. Este factor resulta relevante porque son estas, la razón de ser principal para un agente de mercado que presta servicios de transporte aéreo. Desde este punto de vista, se mantiene la oferta del agente de mercado que se integraría, y no se desatiende la demanda de los servicios por parte de los usuarios. Sobre este punto se reconoce que*
- *Mantenimiento de la fuerza laboral. Este factor se tiene en cuenta ya que representan ellos uno de los aspectos principales para el funcionamiento de la unidad de negocio.*
- *Unificación de los tiempos. Como se manifestó, la existencia de distintos tiempos para distintas variables dificultaba la verificación del condicionamiento.*

Con la interacción de estos elementos se generan razones e incentivos para mantener el modelo low cost que venía aplicando estas aerolíneas, que pasarían a ser parte de un ente integrado.

(…)

Por las razones expuestas, la interacción del mantenimiento de rutas o frecuencias, de la fuerza laboral, de la marca y del modelo low cost se crean incentivos para mantener la operación de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** como parte de un ente integrado.”

**“5.7.3.9. CONTROL DE YIELD SOBRE NUEVAS RUTAS CON CONCENTRACIÓN DEL 100%.**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Con el fin de garantizar el bienestar de los consumidores y de los usuarios en las rutas donde se genera una concentración por parte de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, y contrarrestar este efecto derivado de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Esta Dirección considera apropiado la adopción de este mecanismo en la limitación de precios en las rutas que **VIVA AIR** tenía participación del 100% antes de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, y las que resulten con el mismo porcentaje de concentración para **AVIANCA** y **VIVA AIR** como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.”

#### 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:

- 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.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- 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 ejecutoria del presente acto administrativo.

**Condicionamiento 2: Supervivencia de VIVA:**

Por tres años a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, **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%.

En caso de que el factor de ocupación mensual **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.

**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 de la ejecutoria del presente acto administrativo.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**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, 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 ejecutoria del presente acto administrativo.
- **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.
- 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.
- **Vigencia del condicionamiento:** Tres (3) años contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo.

**Condicionamiento 4: Acuerdo Interlínea o de Código Compartido con SATENA.**

**IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a suscribir 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 prorrateos que acuerden periódicamente las partes por la comercialización en sus canales de venta.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- **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 prorrateos 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 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:** Tres (3) años a partir de la suscripción del contrato, 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



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

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.
- 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.

**Vigencia del condicionamiento:** Este condicionamiento tendrá vigencia de cuatro (4) años contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo. 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 PERÚ 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 PERÚ SAC**, que no hayan sido acomodados por otras aerolíneas, ni se les haya solucionado o reembolsado, **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% que 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, sin ningún sobre cargo, en cualquier de las aerolíneas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Esto con independencia de la reactivación de la operación de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- Para el caso de los pasajeros que mantengan tiqueteras con **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC, IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a permitir la redención de estas en cualquiera de las aerolíneas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- 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 charter que fueron adquiridos con anterioridad al anuncio de la suspensión de operaciones.
- Para efectos del cumplimiento del presente condicionamiento se deberá coordinar con las agencias de viaje en el caso en que estas hayan intervenido en el proceso de venta.
- 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 ejecutoria de este acto administrativo, **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 AIR PERÚ** el 31 de diciembre de 2022, y en las que **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES**, obtengan el 100% de participación en las rutas con fecha de corte 31 de diciembre de 2022, en adelante, las Rutas. Esto en relación al yield ponderado de la aerolínea respectiva de los pasajes vendidos en Colombia durante los doce meses previos la ejecutoria de este acto administrativo, descontando el cargo por combustible en ambos periodos.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Como base del yield se considerará el total de tickets vendidos en Colombia en cada una de las Rutas, expresados, 50% en dólares de los Estados Unidos de América y 50% en pesos colombianos, utilizando promedios ponderados, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$Yield \text{ Base Ruta } i = \frac{\sum_t I_{ti} - FS_{ti}}{\sum_t P_{ti} \times Km_i}$$

Para estos efectos:

- “i” equivale a cada una de las Rutas Nacionales Relevantes;
- “t” equivale a cada uno de los doce (12) meses previos al perfeccionamiento de la Transacción;
- “In” 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”;
- “FSn” 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”;
- “Pn” corresponde al total de tickets 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”.

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 a la siguiente fórmula, que se constatará dos (2) veces por año:

$$\left[ Yield \text{ Semestral Ruta } i = \frac{\sum_{t=1}^6 I_{ti} - FS_{ti}}{\sum_{t=1}^6 P_{ti} \times Km_i} \right] < [0,9 \times Yield \text{ Base Ruta } i]$$

Para estos efectos:

- “i” equivale a cada una de las Rutas Nacionales Relevantes;
- “t” equivale a cada uno de los seis (6) meses del semestre correspondiente;
- “In” 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”;
- “FSn” 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”;





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

“Pn” 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 tercer competidor ingrese y permanezca en la prestación de la ruta de manera continua por un periodo superior a tres meses.

Este condicionamiento tendrá vigencia de cuatro años a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo.

#### **Implementación de AUDITORÍA:**

Dentro del término de 10 días hábiles contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, 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.

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**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*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 presentar a los tres meses contados desde la ejecutoria del presente acto administrativo.”*

#### **IV. FUNDAMENTO DE LOS RECURSOS PRESENTADOS**

4.1.- Al resolver los recursos de reposición interpuestos la Dirección resumió los argumentos de los recurrentes en reposición en los numerales quinto (5) y sexto (6) de la parte considerativa de la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, los cuales se acogen por esta instancia.

4.2.- Por su parte **AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A.- LATAM.**, mediante escrito radicado el 4 de abril de 2023, interpuso en forma directa recurso de apelación, pretendiendo:

**“PRIMERA PRINCIPAL:** *Que se declare que, en relación con la solicitud de integración de AVIANCA, VIVA y VIVA PERÚ no se cumplieron los requisitos de la excepción de empresa en crisis.*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**SEGUNDA PRINCIPAL:** *Que de llegarse a autorizar la solicitud de integración de AVIANCA, VIVA y VIVA PERÚ, ello se haga sujeto a un esquema de condicionamientos con el cual efectivamente se mitiguen los efectos negativos de la presente operación de integración, es decir, sujeto al esquema de condicionamientos de devolución de slots propuestos por LATAM contenido en el numeral 1.3 del Recurso de Apelación, así como a las solicitudes de aclaración y modificación expuestas en el numeral 1.4 del Recurso de Apelación interpuesto por LATAM.*

**SUBSIDIARIA DE LA SEGUNDA PRINCIPAL:** *Que, de no llegarse a autorizar la solicitud de integración de AVIANCA, VIVA y VIVA PERÚ en los términos de la pretensión SEGUNDA PRINCIPAL, se objete en su integridad la presente solicitud de integración.*

**TERCERA PRINCIPAL:** *que se modifique la Resolución Recurrída en el sentido de señalar que el presente trámite de integración empresarial tiene efectos respecto de la totalidad de la operación de integración, lo cual incluye tanto la transacción correspondiente a los derechos económicos, como la transacción correspondiente a los derechos políticos por parte de VIVA y VIVA PERÚ hacía IV1L (controlante de AVIANCA).”*

Lo anterior es argumentado en los siguientes términos:

- (i) Sobre los **condicionamientos**, considera que “*son insuficientes para mitigar los efectos anticompetitivos de la Operación Proyectada*”. Señala que no se realizó un “*estudio con el cual se analizaran los efectos negativos que generaría la Operación Proyectada*”, por lo que la Aerocivil no tuvo “*un marco de referencia mínimo para establecer la suficiencia de una propuesta de condicionamientos*” y de esta forma establecer “*cuál sería el daño para la competencia derivado de la concentración de slots en BOG. En otras palabras, más allá de indicar la concentración de slots que se produciría como resultado de la operación de integración, la DTA no identificó cuáles serían las implicaciones (el daño) en materia de competencia que tal concentración generaría.*”

Afirma que “*el objetivo de un condicionamiento como lo es la devolución de slots debe tener como foco principal lograr que se vuelva al nivel de competencia previo a la operación de integración, para lo cual se requiere que la asignación de los slots objeto del condicionamiento se haga de manera eficiente, con el propósito de poder crear un escenario de competencia con el cual verdaderamente se mitiguen los efectos negativos de la Operación Proyectada.*”

- (ii) La DTA, en ejercicio de las funciones que tiene en materia de control de integraciones empresariales, debió haber revisado la integración en su totalidad, esto es, teniendo en cuenta las dos transacciones que la conforman (la



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*adquisición de derechos económicos y derechos políticos), para definir los efectos de la misma. El análisis y efectos de la Resolución No. 518 de 2023 no puede centrarse solamente en la transacción correspondiente a la adquisición de los políticos, pues limitarlo podría generar un efecto contrario al buscado.*

- (iii) *Al no haberse acreditado por las Intervinientes la totalidad de los requisitos de la excepción de empresa en crisis, no es posible autorizar (con o sin condicionamientos) la misma. Una operación de integración soportada en la mencionada excepción requiere el cumplimiento de la totalidad de los requisitos de la excepción de empresa en crisis pues, de lo contrario, ello iría en contravía del régimen general de integraciones empresariales.”*

**V.- DE LA DECISIÓN DE PRIMERA INSTANCIA RESPECTO DE LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN**

- 5.1.- Con la **Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023**, se resolvieron los recursos de reposición interpuestos, decidiéndose por parte de la primera instancia:

**“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.”

El considerando **DÉCIMO SEGUNDO** (12) fijó los condicionamientos en los siguientes términos:

**“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 párrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009, se imponen los siguientes condicionamientos:*

**DEFINICIONES:**



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*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 **AEROVÍAS 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 **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA** y titular de los 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:**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Los slots que deben devolver las **EMPRESAS INTERVINIENTES** son: (...)

- 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



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**VIVA CARGO**, en las rutas domésticas e internacionales en las que, a 31 de diciembre de 2022:

**FAST COLOMBIA** prestaba servicios de manera exclusiva.

**VIVA AIRLINES PERÚ** prestaba servicios de manera exclusiva.

**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.
- (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



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*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 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.*





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- Si la terminación de los acuerdos interlíneas se presentan por causas no atribuibles a 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**.

**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



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

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 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.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**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.
- 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:



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- 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 PERÚ 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 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.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- 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 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% en dólares de los Estados Unidos de América y 50% en pesos colombianos, utilizando promedios ponderados, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$\text{Yield Base Ruta } i = \frac{\sum_t I_{it} - FS_{it}}{\sum_t P_{it} \times Km_i}$$

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”;
- “FSiti” corresponde a los ingresos totales por concepto de cargo por combustible por ventas en Colombia durante el mes “f”, 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”.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

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:

$$\left[ \text{Yield Semestral Ruta } i = \frac{\sum_{t=1}^6 I_{it} - FS_{it}}{\sum_{t=1}^6 P_{it} \times Km_i} \right] < [0,9 \times \text{Yield Base Ruta } i]$$

- “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.

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



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*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 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*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*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**.*

*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.”*

**5.2.-** Sobre la decisión en sede de reposición, la **Agente Especial del Ministerio Público**, el **27 de abril de 2023**, radicó memorial en la cual manifiesta su inconformidad con lo resuelto en la Resolución N.º 00815 de 2023, en los siguientes términos:

*“(…) No obstante, con gran preocupación, observa este Ministerio Público que la Resolución No. 0815 de 25 de abril de 2023, no resolvió de fondo los argumentos expuestos por esta agencia en el escrito que contiene el recurso de reposición y en subsidio apelación, involucrando e interpretando argumentos no contemplados en la Ley Especial 1340 de 2009, motivo por el cual se solicita a la segunda instancia que se pronuncie de fondo respecto del recurso, refiriéndose expresamente a todos y cada uno de los argumentos expuestos, evitando confusiones normativas o interpretaciones incorrectas.*

*Para el Ministerio Público, la participación de terceros se concreta y limita de forma exclusiva, en la posibilidad de aportar información de utilidad para el análisis de la operación sin que puedan intervenir en actuaciones posteriores, como por ejemplo con la interposición de recursos, a no ser que se haga al interior de una investigación en curso por prácticas restrictivas de la competencia.*

*(…)*

*Como se puede observar de una atenta lectura, empieza por reconocer la UAEAC que la misma Ley 1340 de 2009 fue la que le llevó a concluir 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; consideración que a su vez los condujo a dar aplicación al C.P.A.C.A. en virtud de las reglas de remisión, consagradas en el artículo 2 de ese código.*





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

**(00873 del 5 de mayo de 2023)**

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*Al respecto es necesario manifestar que no es cierto el análisis efectuado, si tenemos en cuenta que como bien se señaló por este ministerio público, SI existe una norma expresa respecto de la intervención de terceros y es la misma Ley 1340 de 2009 en sus artículos 10 y 19, y en razón a ello NO procede una interpretación diferente a la consagrada en esta norma especial y por ende no se debe acudir a la figura de la remisión, pues es la misma ley la que regula y abarca todo lo concerniente a la figura de los terceros en materia de integraciones empresariales a la cual hace referencia todo el Título II.*

*Lo que ha discutido este Ministerio Público, no es la exclusión de los terceros, sino su participación bajo la correcta aplicación que de forma taxativa señala la misma Ley 1340 en dos artículos, que tienen propósitos y requisitos diferentes, y que para el caso particular y concreto, al tratarse de una integración empresarial, por expresa disposición legal, debió darse aplicación al numeral 2 del artículo 10 de la Ley, el cual si bien permite que terceros aporten información y pruebas, no admite intervenciones posteriores a no ser que se trate de una investigación por prácticas comerciales restrictivas de la competencia que se encuentre en curso, en cuyo caso los terceros SI tendrían la calidad de interesados, de conformidad con el artículo 19 de la misma Ley, lo cual no acontece para el caso particular y concreto.*

*Debe recordarse que una cosa es la figura de terceros y otra la de interesados (partes que elevaron la solicitud de integración) que al parecer está confundiendo la UAEAC.*

*Posteriormente señala que para resolver el recurso de reposición, la ley prevé un término de dos (2) meses y que el mismo se decidió en un término de quince (15) días hábiles, lo cual también es contrario a derecho si tenemos en cuenta reiterados pronunciamientos de las altas cortes que han ratificado el hecho de que los recursos deben resolverse en el mismo término contemplado para el derecho de petición, lo cual no ocurrió si tenemos en cuenta que el recurso de reposición y subsidio apelación, fue presentado por parte de este ministerio público el día 30 de marzo de 2023, en tanto que el mismo se resolvió hasta el día 26 de abril de 2023, esto es, 17 días hábiles después.*

*La Corte Constitucional, señaló en su oportunidad, que los recursos interpuestos con la finalidad de controlar los actos administrativos y agotar la vía gubernativa, constituyen una de las formas de ejercitar el derecho de petición, en la medida que este último permite no solo participar en la gestión que realice la Administración sino controvertir directamente ante aquella sus decisiones.*

*Lo anterior por cuanto al interponer los recursos de reposición y en subsidio apelación, se está presentando una petición respetuosa con el fin de obtener una aclaración, modificación o revocación de un acto administrativo como acontece en*



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*el caso particular y concreto. En consecuencia, la administración tiene la obligación y le asiste el deber de resolverlos de forma OPORTUNA, suficiente, efectiva y congruente con lo solicitado, pues de lo contrario se vulneraría el núcleo esencial del derecho de petición.*

(...)

*En lo que hace referencia a la manifestación de la UAEAC respecto a que se debe privilegiar la interpretación de las normas que mejor favorezca la participación de terceros y no la que la restrinja, esta agencia no se encuentra de acuerdo, pues en tratándose de la aplicación de una norma especial que abarca toda la materia, no puede haber lugar a interpretaciones o remisiones improcedentes.*

*(...) la UAEAC reconoce de forma inicial y acertada, que la participación de los terceros (o de cualquier persona), **se limita al aporte de información y/o de documentos** (como es lo correcto y así lo ha manifestado este ministerio público); posibilidad contemplada en la Ley 1340 de 2009, para luego interpretar de forma desacertada (...).*

*Es decir que primero reconoce y valida la aplicación de la norma especial, para posteriormente mencionar que la figura de los terceros no encuentra una referencia expresa de esta figura y que por lo mismo debe remitirse al C.P.A.C.A. que regula la misma materia, pero de forma genérica y no especial, atribuyéndole la U.A.E.A.C., una concordancia que no aplica por expresa prohibición normativa.*

*El artículo 27 del Código Civil, prevé una regla de hermenéutica jurídica que permite establecer que en caso de que la norma legal respectiva sea clara, no le corresponde al intérprete “consultar su espíritu”, sino solamente restringirse al tenor literal del precepto correspondiente. Adicionalmente si se remite al C.P.A.C.A. se trata, es en el artículo 2 de ese código donde se señala que, en lo **NO previsto por normas especiales**, se aplicarán sus disposiciones. Para el caso particular y concreto **SI** existe la norma especial, con lo cual se ratifica que existe una verdadera confusión normativa.*

*La ley que regula la participación de terceros dentro de una operación de integración empresarial no ofrece mayores criterios de interpretación, si tenemos en cuenta, como ya lo hemos visto, que la misma brinda claridad y es coherente con las normas de rango constitucional y con la intención que tuvo el legislador al momento de su expedición.*

*Para el efecto se aportaron las gacetas correspondientes, a las cuales tampoco hizo referencia la UAEAC en el acto administrativo, las cuales dieron fe de que una vez adelantados todos los debates ante Congreso, la norma quedó redactada de forma*



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*tal que sólo se permite la participación de terceros interesados, dentro de una investigación por prácticas comerciales restrictivas de la competencia, sin que esta clase de intervención fuera reconocida en lo concerniente con el procedimiento administrativo en caso de integraciones empresariales, contemplado en el artículo 10 de la misma Ley.*

*Es decir, que la aplicación del criterio de interpretación gramatical, si atiende la literalidad de la norma, cuando en los artículos que regulan la participación de terceros y terceros interesados, se relacionan procedimientos y etapas de intervención con finalidades diferentes.*

*No es lo mismo participar como tercero para aportar información relevante, que, como tercero interesado dentro de una investigación por prácticas comerciales restrictivas de la competencia, sin que ello implique obviar la posibilidad de dar efectiva aplicación a la participación de terceros o a la protección de las reglas de libre competencia.”*

## **VI.- CONSIDERACIONES DE LA SECRETARÍA DE AUTORIDAD AERONÁUTICA**

### **6.1.- Competencia de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica. -**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1866 del Código de Comercio (Decreto 410 de 1971), el artículo 8 de la Ley 1340 de 2009, el artículo 19 del Decreto 1294 de 2021, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y los artículos 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, esta Secretaría de Autoridad Aeronáutica es competente en segunda instancia para conocer y decidir los recursos de apelación interpuestos contra la decisión contenida en la Resolución N.º 00518 del 21 de marzo de 2023, proferida por la Dirección de Transporte Aéreo de la Aeronáutica Civil, mediante la cual resolvió la solicitud de integración presentada por las sociedades AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, FAST COLOMBIA S.A.S., y VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.

Procede esta segunda instancia a pronunciarse sobre los recursos de apelación interpuestos por el MINISTERIO PÚBLICO, las EMPRESAS INTERVINIENTES y los TERCEROS INTERESADOS, con la finalidad de abordar cada uno de los aspectos que son objeto de impugnación, de acuerdo con la siguiente estructura metodológica:

### **6.2.- Impugnación frente al reconocimiento de Terceros Interesados:**

Tanto la Procuradora 119 Judicial II Ante Lo Contencioso Administrativo en su calidad de Agente Especial del Ministerio Público, como las Empresas Intervinientes, impugnaron la decisión de la Dirección de Transporte Aéreo, al considerar que conforme a la Ley 1340 de



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

2009, la participación de los terceros interesados está limitada exclusivamente a lo previsto en el artículo 10 de la Ley 1340 de 2009.

Al respecto se considera:

**6.2.1.- Sobre la participación de terceros interesados en las actuaciones administrativas:**

La Constitución Política en su artículo 2º, señala cuales son los fines esenciales del Estado, en los siguientes términos:

*“ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; **facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación**; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

*Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.” (Se resalta)*

La Corte Constitucional sobre la participación ciudadana, en la Sentencia C-585 de 1995<sup>4</sup>, señaló:

*“El principio de participación democrática expresa no solo un sistema de toma de decisiones, sino un modelo de comportamiento social y político, fundamentado en los principios del pluralismo, la tolerancia. El concepto de democracia participativa no comprende simplemente la consagración de mecanismos para que los ciudadanos tomen decisiones en referendos, consultas populares, revocación del mandato de quienes han sido elegidos, sino que implica adicionalmente que el ciudadano puede participar permanentemente en los procesos decisorios que incidirán significativamente en el rumbo de su vida. Se busca así fortalecer los canales de representación, democratizarlos y promover un pluralismo más equilibrado y menos desigual.”*

---

4 Magistrado Hernando Herrera Vergara – Sentencia del 7 de diciembre de 1995 – Proceso D-961.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Con el objeto de hacer efectivo ese fin esencial del Estado, el artículo 209 de la Constitución establece:

**“ARTICULO 209.** *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y **publicidad**, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

*Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.” (Se resalta)*

Sobre el principio de publicidad el artículo 3º de la Ley 1437 de 2011, prescribe:

**ARTÍCULO 3o. PRINCIPIOS.** *Todas las autoridades deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan las actuaciones y procedimientos administrativos a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política, en la Parte Primera de este Código y en las leyes especiales.*

*Las actuaciones administrativas se desarrollarán, especialmente, con arreglo a los principios del debido proceso, igualdad, imparcialidad, buena fe, moralidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia, economía y celeridad.*

(...)

*9. En virtud del **principio de publicidad**, las autoridades darán a conocer al público y a los interesados, en forma sistemática y permanente, sin que medie petición alguna, sus actos, contratos y resoluciones, mediante las comunicaciones, notificaciones y publicaciones que ordene la ley, incluyendo el empleo de tecnologías que permitan difundir de manera masiva tal información de conformidad con lo dispuesto en este Código. Cuando el interesado deba asumir el costo de la publicación, esta no podrá exceder en ningún caso el valor de la misma.”*

La Corte Constitucional en Sentencia C-029 de 2021, respecto de este principio, señaló:

*“el principio de publicidad impone a las autoridades administrativas el deber de dar a conocer sus actuaciones (i) a las partes y a los **terceros interesados, con el fin de garantizar los derechos de contradicción y defensa (...)** Esta Corporación ha sostenido que este principio forma parte del núcleo esencial del derecho al debido proceso (...)” (negrilla y subraya fuera del texto).*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Respecto de los terceros interesados en una actuación administrativa, el Consejo de Estado, ha señalado:

*“(…) Del texto de la norma transcrita se extrae que en el proceso administrativo intervienen la parte actora, la parte demandada y los **terceros con interés directo**, es decir, los que tienen una verdadera vocación de parte, sin cuya comparecencia no podría proferirse la sentencia porque los afecta directamente. Verbigracia en materia marcaría, cuando se demanda la nulidad de un acto que concedió un registro, necesariamente desde el auto admisorio de la demanda debe vincularse al titular del mismo, pues de prosperar las pretensiones se le estaría afectando en su derecho.*

*Igualmente sucede en el caso en el que se demandan actos administrativos expedidos por las autoridades de transporte, a través de los cuales se autorizan rutas y horarios a una empresa para la prestación del servicio público de transporte y el presunto afectado con tales decisiones pretende dejarla sin efecto. Lo lógico es que la empresa destinataria de tales actos deba vincularse al proceso, pues la decisión que allí se adopte le afecta directamente.”*

Por su parte el artículo 37 del CPACA, establece el deber de comunicar las actuaciones administrativas a terceros:

*“Cuando en una actuación administrativa de contenido particular y concreto la autoridad advierta que terceras personas puedan resultar directamente afectadas por la decisión, les comunicará la existencia de la actuación, el objeto de la misma y el nombre del peticionario, si lo hubiere, para que puedan constituirse como parte y hacer valer sus derechos.*

*La comunicación se remitirá a la dirección o correo electrónico que se conozca si no hay otro medio más eficaz. De no ser posible dicha comunicación, o tratándose de terceros indeterminados, la información se divulgará a través de un medio masivo de comunicación nacional o local, según el caso, o a través de cualquier otro mecanismo eficaz, habida cuenta de las condiciones de los posibles interesados. De tales actuaciones se dejará constancia escrita en el expediente.”*

Al declararse la exequibilidad de esta norma, la Corte Constitucional en la Sentencia C-341 de 2014, M.P. Mauricio González Cuervo, consideró:

#### **“5.4. El principio de publicidad como expresión del debido proceso.**

*5.4.1. Una de las garantías del derecho fundamental al debido proceso es el principio de publicidad, en virtud del cual, se impone a las autoridades judiciales y administrativas, el deber de hacer conocer a los administrados y a la comunidad en general, los actos que aquellas profieran en ejercicio de sus funciones y que*



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*conduzcan a la creación, modificación o extinción de un derecho o a la imposición de una obligación, sanción o multa.*

*5.4.2. El principio de publicidad se encuentra consagrado en el artículo 209 de la Constitución Política, que señala que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento entre otros, en el principio de "publicidad", el cual se evidencia en dos dimensiones.*

*5.4.3. La primera de ellas, como el derecho que tienen las personas directamente involucradas, al conocimiento de las actuaciones judiciales y administrativas, la cual se concreta través de los mecanismos de comunicación y la segunda, como el reconocimiento del derecho que tiene la comunidad de conocer las actuaciones de las autoridades públicas y, a través de ese conocimiento, a exigir que ellas se surtan conforme a la ley. Al efecto, esta Corporación en Sentencia C- 096 de 2001, dijo:*

*"Un acto de la administración es público cuando ha sido conocido por quien tiene derecho a oponerse a él y restringir el derecho de defensa, sin justificación, resulta violatorio del artículo 29 de la Constitución Política"*

*[...] los actos de la administración solo le son oponibles al afectado, a partir de su real conocimiento, es decir, desde la diligencia de notificación personal o, en caso de no ser ésta posible, desde la realización del hecho que permite suponer que tal conocimiento se produjo, ya sea porque se empleó un medio de comunicación de aquellos que hacen llegar la noticia a su destinatario final [...], o en razón de que el administrado demostró su conocimiento [...].*

*[...] la Corte no [...] puede considerar que se cumplió con el principio de publicidad, que el artículo 209 superior exige, por la simple introducción al correo de la copia del acto administrativo que el administrado debe conocer, sino que, para darle cabal cumplimiento a la disposición constitucional, debe entenderse que se ha dado publicidad a un acto administrativo de contenido particular, cuando el afectado recibe, efectivamente, la comunicación que lo contiene. Lo anterior por cuanto los hechos no son ciertos porque la ley así lo diga, sino porque coinciden con la realidad y, las misivas que se envían por correo no llegan a su destino en forma simultánea a su remisión, aunque para ello se utilicen formas de correo extraordinarias"*

*En la Sentencia SU- 447 de 2011, sobre el cumplimiento del principio de publicidad, esta Corte señaló:*

*"6.5.5. Publicidad de las medidas preventivas o cautelares administrativas*

*Como se ha observado en los acápite de esta providencia, los diferentes procedimientos administrativos tratan de manera diferente la forma de dar publicidad*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

**(00873 del 5 de mayo de 2023)**

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*a las medidas preventivas o cautelares administrativas. En efecto, en algunos de ellos se presentan las medidas preventivas de inmediata ejecución y acompañada de flagrancia, sin que se realice referencia alguna a la publicidad de dichas decisiones. En otros, se señala la forma de comunicación y publicidad en relación con las sanciones, pero no se relaciona lo correspondiente a las medidas preventivas. De lo visto, en algunos procedimientos administrativos se entiende garantizado el derecho de defensa respecto de la medida cautelar en si misma considerada, con la posibilidad de contradecir la sanción, agregando que dicho derecho fundamental se encuentra reforzado con la posibilidad de agotar la vía gubernativa y acudir a la jurisdicción contencioso-administrativa. Por último, la ley determina en otro procedimiento administrativo, que en razón a que la medida preventiva es de ejecución inmediata, contra ella no proceden recursos.*

*Otras conclusiones igualmente importantes se desprenden de los procedimientos administrativos anotados. Estos tienen como denominadores comunes y en relación con las medidas preventivas, los siguientes: (i) las medidas preventivas pueden ser aplicadas sin perjuicio de las posibles sanciones que determine la ley; (ii) Las medidas preventivas se dirigen contra los administrados sometidos a control y vigilancia por la autoridad; y (iii) en ningún caso se establece la necesidad de que dichas medidas se comuniquen a terceros."*

*5.4.4. En suma, el principio de publicidad, visto como instrumento para la realización del debido proceso, implica la exigencia de proferir decisiones debidamente motivadas en los aspectos de hecho y de derecho, y el deber de ponerlas en conocimiento de los distintos sujetos procesales con interés jurídico en actuar, a través de los mecanismos de comunicación instituidos en la ley [17], con el fin de que puedan ejercer sus derechos a la defensa y contradicción."*

El tratadista y ex- Consejero de Estado Jaime Orlando Santofimio<sup>5</sup>, sobre el tema considera:

*“(…) son terceros necesarios aquellos que normalmente surgen de la realidad material de la controversia y que nuestra ley de procedimiento administrativo desagrega en terceros determinados e indeterminados.*

*(…) Los primeros son aquellos sujetos cuya existencia e identidad es posible percibir sin mayores esfuerzos de los antecedentes documentales, es decir aquellos respecto de los cuales la administración concluye, así sea del documento contentivo del derecho de petición determinado como indeterminado de los documentos que reposan en su poder, que tienen algún tipo de interés en la decisión final,*

<sup>5</sup> Compendio de Derecho Administrativo – Ed. Universidad Externado de Colombia – 1ª edición - 2017.





Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*pudiéndolos identificar y delimitar no solo en su individualidad sino también en cuanto al tipo de interés en la decisión que se llegare a adoptar. (...)*

*Los indeterminados son aquellos respecto de los cuales, sin poder identificarse o individualizarse de manera concreta, se deduce la posibilidad de su existencia y del interés específico en las resultas del proceso. En ambos casos es deber inaplazable de la administración y de las partes procesales pedir su llamamiento e incorporación con el propósito de garantizar el debido proceso y el derecho de defensa y preservar en todos sus aspectos la legalidad de la actuación.”*

Se concluye sin dubitación alguna que la decisión de la primera instancia de reconocer y permitir la intervención de terceros interesados, tiene sustento constitucional, legal y jurisprudencial y corresponde al cumplimiento de un deber que tienen todas las autoridades administrativas de permitir la participación activa de esta clase de terceros en cualquier actuación administrativa que se puedan ver afectados con las decisiones de la misma. Interpretar lo contrario implicaría desconocer los principios que rigen la función pública y su valor hermenéutico.

**6.2.2.- Sobre intervención de terceros interesados en el procedimiento administrativo de integración empresarial en el sector transporte aéreo:**

**6.2.2.1.- Análisis desde el punto de vista fáctico**

Cuando el legislador decidió atribuir a la Autoridad Aeronáutica y no a la SIC, la competencia para decidir sobre las integraciones entre explotadores de aeronaves, tal como lo determinan el artículo 1866 del Código de Comercio y el parágrafo del artículo 8 de la Ley 1340 de 2009, lo hizo en consideración a las especiales características y condiciones del servicio público esencial de transporte aéreo, como se demostrará a continuación:

**a) Instalaciones de infraestructura aeroportuaria**

Las aerolíneas usan y comparten en los aeropuertos unas mismas instalaciones como la pista, plataforma para parqueo de aeronaves, posiciones y muelles para embarque/desembarque de pasajeros, correo o carga, instalaciones y servicios para aprovisionamiento de combustible, mostradores (counters) para atención de pasajeros (check in), salas de embarque con sus respectivos *gates* para acceder a las aeronaves, salas y bandas para embarque/desembarque y entrega de equipajes, servicios de tránsito aéreo, comunicaciones, meteorología e información aeronáutica. Como esas instalaciones y esos servicios que son compartidos son muy limitados, mientras más operación concentra una aerolínea en un aeropuerto, menos posibilidad queda para que otras accedan a ellos, terminando por quedar



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

imposibilitada o muy reducidas sus posibilidades de operar rutas hacia y desde ese aeropuerto; es decir, para acceder a ese mercado.

Se trata de instalaciones que las aerolíneas explotadoras de aeronaves deben obtener para su uso exclusivo en los aeropuertos, a las cuales acceden mediante arrendamiento con el explotador aeroportuario, las cuales no comparten con otros explotadores (a menos que se tratase de un socio con el cual se hubiese integrado). Tales instalaciones incluyen entre otras: Oficinas, hangares para guarda y mantenimiento de sus aeronaves, talleres y áreas exclusivas en plataforma. Al igual que en el caso anterior, cuando una aerolínea o unas aerolíneas integradas ocupan o acaparan demasiados elementos de esta infraestructura que es limitada, niegan a otros explotadores toda posibilidad de acceder a ellas lo que también se traduce en imposibilidad de operar rutas desde y hacia ese origen o destino.

Pero la situación más complicada en Colombia se presenta en relación con las *frangas horarias o slots* del aeropuerto Eldorado, como se explica más adelante.

A lo anterior se agrega que, de las diez (10) aerolíneas colombianas prestadoras de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, siete (7) de ellas tienen su base principal de operaciones en el aeropuerto Eldorado de Bogotá, y de las seis (6) de servicios exclusivos de carga, cinco (5) también tienen su base en Eldorado, por ser el aeropuerto que mayores posibilidades comerciales ofrece, en tanto que solo tres (3) de pasajeros la tienen en Rionegro o Medellín y una (1) de carga en Villavicencio.

Por ese motivo, todas las aerolíneas al estructurar sus itinerarios lo hacen originando o terminando, la mayoría de sus vuelos, en el aeropuerto Eldorado de Bogotá sus vuelos hacia/desde el resto del país. El recurso de los slots plantea entonces una limitación adicional, no solo en el espacio de las instalaciones, sino también en el tiempo.

**b) Análisis desde el punto de vista jurídico procesal sobre los Derechos e interés tutelados en un proceso de integración empresarial:**

Una integración empresarial, en cualquier sector en que se dé, afecta o puede afectar a la libre competencia en general, entendida esta como un interés y como derecho colectivo. (Artículo 88 de la Constitución Política). Ahí es donde la autoridad de competencia entra oficiosamente a regular ese interés y ese derecho en defensa de la colectividad.

Pero sucede que, al propio tiempo, la misma integración empresarial afecta o puede afectar no solo ese derecho colectivo que es la competencia, sino también a los competidores individualmente considerados en sus intereses y derechos particulares,



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

quienes para tal fin deberían ser partícipes dentro de un proceso de integración en este sector del transporte aéreo.

En esas condiciones, dado que la autoridad no debe ni puede abogar por los intereses individuales de los competidores de las partes interesadas en una integración, ellos quedan legitimados para concurrir al proceso administrativo de preevaluación, pero no como simples proveedores de información, sino como verdaderos **terceros interesados**, para defender esos intereses y derechos individuales suyos, con los **mismos derechos de las partes**, aportando pruebas e interponiendo recursos, entre otras.

#### 6.2.2.2.- Aspectos jurídico-procesales

Desde el punto de vista jurídico procesal, se tienen como punto de partida los consabidos artículos 2, 34 y 38 del Código de Procedimiento Administrativo y lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), y su concordancia con los artículos 8 y 10 de la Ley 1340 de 2009, bajo las siguientes consideraciones especiales:

**“Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las normas de esta Parte Primera del Código se aplican a todos los organismos y entidades que conforman las ramas del poder público en sus distintos órdenes, sectores y niveles, a los órganos autónomos e independientes del Estado y a los particulares, cuando cumplan funciones administrativas. A todos ellos se les dará el nombre de autoridades.**

*Las disposiciones de esta Parte Primera no se aplicarán en los procedimientos militares o de policía que por su naturaleza requieran decisiones de aplicación inmediata, para evitar o remediar perturbaciones de orden público en los aspectos de defensa nacional, seguridad, tranquilidad, salubridad, y circulación de personas y cosas. Tampoco se aplicarán para ejercer la facultad de libre nombramiento y remoción.*

*Las autoridades sujetarán sus actuaciones a los procedimientos que se establecen en este Código, sin perjuicio de los procedimientos regulados en leyes especiales. **En lo no previsto en los mismos se aplicarán las disposiciones de este Código.**” (Los subrayados y negrillas no son del texto).*

**Artículo 34. Procedimiento administrativo común y principal.** *Las actuaciones administrativas se sujetarán al procedimiento administrativo común y principal que se establece en este Código, sin perjuicio de los procedimientos administrativos regulados por leyes especiales. **En lo no previsto en dichas leyes se aplicarán las disposiciones de esta Parte Primera del Código.** (Los subrayados y negrillas son del texto).*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

La primera de estas normas de manera envolvente vincula a ella a **todos los organismos y entidades** que conforman el poder público y **luego contempla una excepción muy puntual para los procedimientos militares o de policía que excluye** enfáticamente.

Pero no sucede así con los procedimientos administrativos de ninguna otra entidad, cualquiera que sea su propósito, sino que tan solo añade que las autoridades sujeten a él sus actuaciones, *“sin perjuicio de los procedimientos regulados en leyes especiales”* precisando a continuación que *“en lo no previsto en los mismos, se aplicarán las disposiciones de este código”*.

La segunda de las normas invocadas insiste en que se aplique el procedimiento administrativo común y principal sin perjuicio de lo previsto en Leyes especiales, abriendo paso una vez más a que *“En lo no previsto en dichas leyes se aplicarán las disposiciones de esta Parte Primera del Código.”*

En ese orden de ideas, un procedimiento regulado por una ley especial como lo es el de pre-evaluación de integraciones empresariales, a primera vista, no estaría sujeto a las normas del CPACA, por existir para él la actuación descrita principalmente en el artículo 10 de la Ley 1340 de 2009; **pero si deberá estar sometido a las normas de ese Código en lo no previsto en dicha ley especial.**

En efecto, el artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, que describe el procedimiento de pre-evaluación no contempló disposiciones relativas a la intervención de terceros con los mismos derechos que las partes, como no las contempló tampoco en lo pertinente a pruebas, comunicaciones, notificaciones, recursos, entre otras actuaciones y no por eso podemos estimar que no estén permitidas esas diligencias procesales en las actuaciones administrativas de preevaluación de integraciones empresariales, sino que es ahí cuando entra la Ley 1437 de 2011, a suplir lo no previsto en la Ley Especial (Ley 1340 de 2009) para darles soporte jurídico.

No obstante, en el recurso bajo examen se manifiesta por parte de la Procuraduría que *“Para este Ministerio Público, la decisión adoptada mediante Resolución No. 00349 de 24 de febrero de 2023, no guarda relación alguna con el análisis contenido en la Resolución No. 00079 de 18 de enero de 2023. (...)”* comparando a continuación fragmentos de ambas resoluciones.

Al respecto encontramos que ciertamente la Resolución 00079 del 18 de enero de 2023, al decidir en segunda instancia sobre la integración empresarial que había sido objetada, explica entre sus motivaciones que para adelantar el trámite respectivo durante la primera instancia debió aplicarse el procedimiento contenido en la Ley 1340 de 2009 en lugar de la Ley 1437 de 2011. Pero en ninguno de los apartes esa resolución se dispone que no puedan aplicarse en estos procesos las normas de la Ley 1437 de 2011 o Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA) en lo no previsto en la referida



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Ley especial (1340/09). Y es que no habría podido hacerlo porque ello habría implicado chocar frontalmente contra el mandato contenido en el artículo 2 y reiterado en el artículo 34 de la citada Ley 1437 de 2011.

Según la supradicha norma:

*“Las actuaciones administrativas se sujetarán al procedimiento administrativo común y principal que se establece en este Código, sin perjuicio de los procedimientos administrativos regulados por leyes especiales. En lo no previsto en dichas leyes se aplicarán las disposiciones de esta Parte Primera del Código.”* (Subrayados y negrillas no son del texto).

En todo caso, la **Resolución 00079 del 18 de enero de 2023**, entre otras determinaciones dispuso:

**“ARTÍCULO SEGUNDO:** *Devolver el expediente a la Dirección de Transporte Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para que rehaga la actuación administrativa aplicando en su integridad el procedimiento especial previsto en la Ley 1340 de 2009 y normas concordantes.*” (Las negrillas no son del texto)

Obsérvese que la orden no se limitó a la sola aplicación de la Ley 1340 de 2009, **sino también a la aplicación de sus normas concordantes**. Y no cabe duda de que la Ley 1437 de 2011 y más particularmente sus artículos 2, 34 y 38, son normas concordantes.

Como consecuencia de lo anterior, la Dirección de Transporte Aéreo expidió el Auto de fecha enero 24 de 2023, mediante el cual se resolvió:

**“PRIMERO:** *OBEDÉZCASE Y CÚMPLASE lo resuelto por la Secretaría de Autoridad Aeronáutica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica mediante Resolución No. 0079 del 18 de enero de 2023, aplicando en su integridad el procedimiento previsto en la Ley 1340 de 2009 y normas concordantes a la solicitud de integración empresarial presentada por **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A., FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.*** (El subrayado no es del texto)

**SEGUNDO:** *Rehágase la actuación administrativa correspondiente a la solicitud de integración **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A., FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.** a partir de la comunicación con radicado 4100-2022028603 del 11 de agosto de 2022, inclusive (Expediente documento 3).*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

**TERCERO:** *Las pruebas legalmente recaudadas previamente durante la actuación surtida conservan su validez, por lo que se les atribuye el valor que legalmente les corresponda.”*

A partir de ahí se repuso la actuación según lo ordenado con estricta sujeción a la Ley 1340 de 2009, acudiendo al procedimiento administrativo común y general de la Ley 1437 de 2011, como normas concordantes que son, pero **solamente en lo no previsto en la Ley 1340 de 2009.**

Para una mejor comprensión y claridad se comparan a continuación el procedimiento contemplado en la Ley 1340 de 2009, ordenado en segunda instancia mediante Resolución 00079 de 2023 y la actuación adelantada por la Dirección de Transporte Aéreo y Asunto Aerocomerciales, en cumplimiento de esa determinación:

<b>COMPARATIVO ENTRE EL PROCEDIMIENTO PREVISTO EN LA LEY 1340 DE 2009 Y LA ACTUACIÓN DESPLEGADA POR LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTE AÉREO</b>	
<b>Texto del Art. 10º de la Ley 1340 de 2009</b>	<b>Actuaciones procesales desplegadas en cumplimiento de la Ley 1340 de 2009</b>
<i>“Artículo 10º.- Procedimiento Administrativo en caso de Integraciones Empresariales. Para efectos de obtener el pronunciamiento previo de la Superintendencia de Industria y Comercio en relación con una operación de integración proyectada, se seguirá el siguiente procedimiento:</i>	
<i>1. Los interesados presentarán ante la Superintendencia de Industria y Comercio una solicitud de pre-evaluación, acompañada de un informe sucinto en el que manifiesten su intención de llevar a cabo la operación de integración empresarial y las condiciones básicas de la misma, de conformidad con las instrucciones expedidas por la autoridad única de competencia.</i>	Los interesados habían presentado ante esta Dirección de Transporte Aéreo una solicitud de pre-evaluación, acompañada de un informe sucinto en el que manifiesten su intención de llevar a cabo la operación de integración empresarial y las condiciones básicas de la misma.
<i>2. Dentro de los tres (3) días siguientes a la presentación del informe anterior y salvo que cuente con elementos suficientes para establecer que no</i>	Se ordenó la publicación de un anuncio en un diario de amplia circulación nacional, para que dentro de los diez (10) días siguientes a la publicación se



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

<p><i>existe la obligación de informar la operación, la Superintendencia de Industria y Comercio ordenará la publicación de un anuncio en un diario de amplia circulación nacional, para que dentro de los diez (10) días siguientes a la publicación se suministre a esa entidad la información que pueda aportar elementos de utilidad para el análisis de la operación proyectada. La Superintendencia de Industria y Comercio no ordenará la publicación del anuncio cuando cuente con elementos suficientes para establecer que no existe obligación de informar la operación, cuando los intervinientes de la operación, por razones de orden público, mediante escrito motivado soliciten que la misma permanezca en reserva y esta solicitud sea aceptada por la Superintendencia de Industria y Comercio.</i></p>	<p>suministrase a esta entidad la información que pueda aportar elementos de utilidad para el análisis de la operación proyectada. (enero 24 de 2023 -folio 157)</p>
<p><i>3. Dentro de los treinta (30) días siguientes a la presentación de la información a que se refiere el numeral 1° de este artículo, la autoridad de competencia determinará la procedencia de continuar con el procedimiento de autorización o, si encontrase que no existen riesgos sustanciales para la competencia que puedan derivarse de la operación, de darlo por terminado y dar vía libre a ésta.</i></p>	<p>Dentro de los treinta (30) días siguientes a la presentación de la información a que se refiere el párrafo anterior, esta autoridad determinó la procedencia de continuar con el procedimiento de autorización. (Resolución 00300 de febrero 17 de 2023, folio 180)</p>
<p><i>4. Si el procedimiento continúa, la autoridad de competencia lo comunicará a las autoridades a que se refiere el artículo 8° de esta ley y a los interesados, quienes deberán allegar, dentro de los quince (15) días siguientes, la totalidad de la información requerida en las gulas expedidas para el efecto por la autoridad de competencia,</i></p>	<p>Como el procedimiento continuó, esta Dirección, actuando como autoridad de competencia lo comunicó a las entidades de regulación y de control y vigilancia competentes según el sector, a que se refiere el artículo 8° de la misma ley (en este caso a la Superintendencia de Transporte) y a los interesados, otorgándoles un plazo de 15 días para</p>



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

<p><i>en forma completa y fidedigna. La Superintendencia de Industria y Comercio podrá solicitar que se complemente, aclare o explique la información allegada.</i></p>	<p>allegar, la totalidad de la información requerida.</p> <p>(Enero 23 de 2023 -folio 128)</p>
<p><i>De la misma manera, podrán los interesados proponer acciones o comportamientos a seguir para neutralizar los posibles efectos anticompetitivos de la operación. Dentro del mismo término los interesados podrán conocer la información aportada por terceros y controvertirla.”</i></p>	<p>Los interesados propusieron acciones o comportamientos (condicionamientos) a seguir para neutralizar los posibles efectos anticompetitivos de la operación con su recurso de apelación las partes intervinientes aportaron un anexo L, de condicionamientos</p> <p>(Noviembre 23 de 2022 -folio 105).</p> <p>Con memorial posterior los interesados reiteraron los condicionamientos</p> <p>(Enero 25 de 2023 -folio131).</p> <p>Con nuevo escrito los intervinientes complementaron los condicionamientos</p> <p>(Febrero 7 de 2023 -folio157).</p>
<p><i>(Artículos 2, 34 y 28 de la Ley 1437 de 2011)</i></p>	<p>Mediante Resolución 02342 de febrero 4 se admitió la participación de terceros interesados en el proceso.</p>
<p><i>5. Si transcurridos tres (3) meses desde el momento en que los interesados han allegado la totalidad de la información la operación no se hubiere objetado o condicionado por la autoridad de</i></p>	<p>Antes de que hubieran transcurridos tres (3) meses desde el momento en que los interesados habían allegado la totalidad</p>





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

<p><i>competencia, se entenderá que esta ha sido autorizada.</i></p>	<p>de la información esta Dirección condicionó la operación.</p> <p>(Resolución 0518 de marzo 21 marzo de 2023 aprueba <b>y condiciona la operación de integración</b> -folio 236)</p>
<p><i>6. La inactividad de los interesados por más de (2) dos meses en cualquier etapa del procedimiento, será considerada como desistimiento de la solicitud de autorización.</i></p>	<p>Ninguno de los intervinientes ha tenido inactividad procesal por más de dos (2) meses.</p>

Como puede verse, durante la actuación de primera instancia se surtieron todos los pasos procesales previstos en la Ley 1340 de 2009 y en adición se admitió la intervención de terceros interesados según lo ordenado en los artículos 2, 34 y 38 de la Ley 1437 de 2011, norma posterior y a la que la propia ley 1340 de 2009 remite para lo no expresamente regulado.

En consecuencia, no puede considerarse que no se haya cumplido con lo ordenado en la providencia de segunda instancia (Resolución 00079 de 2023) o que no se le haya dado aplicación a la Ley 1340 de 2009, por el hecho de haberse dado cabida a la figura de terceros interesados, ordenada en la Ley 1437 de 2011, que es concordante y pertinente para los casos no previstos en la Ley 1340 de 2009.

**6.2.2.3.- Interpretación de la Ley 1340 de 2009, desde el elemento lógico de hermenéutica y por contexto**

No se deben confundir los procesos sobre infracciones a las normas de protección de la competencia, con los procesos relativos a la protección de la competencia en cualquier otro ámbito no sancionatorio.

Del examen del Título IV sobre disposiciones procedimentales, se observa que la mayoría de sus disposiciones hacen alusión directa a los procesos sancionatorios por prácticas empresariales restrictivas.

El texto de la Ley Especial continúa con:



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*Título V -Régimen sancionatorio:* Aplicable por igual a las infracciones relativas a las integraciones empresariales y a las relativas a las prácticas restrictivas de la competencia.

*Título VI -Disposiciones Complementarias:* Estas complementan todo el contexto de la Ley 1340 de 2009.

De lo anterior se puede colegir que estando regulado el procedimiento para la preevaluación de las integraciones empresariales en el artículo 10 y en el Título IV de la Ley 1340 de 2009, ésta no contiene normas directamente aplicables a la intervención de terceros en el proceso, (con los mismos derechos de las partes) ante lo cual cabe perfectamente acudir al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011) en cumplimiento del mandato contenido en los artículos 2 y 34 de ese Código, en virtud de lo cual procede la intervención de terceros con los mismos derechos de las partes, según lo predica el Artículo 38 de ese estatuto:

*“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: (...)*

*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. (...)*”

Todo lo anterior lleva a concluir que negar a los terceros interesados, como lo pretende sorprendentemente el Ministerio Público, quien constitucionalmente debe proteger los derechos de la sociedad y los derechos humanos, haciendo que se cumplan las leyes y la propia Constitución, , la posibilidad de participar en esa condición en la actuación administrativa de pre evaluación de una integración empresarial solicitada en interés particular, con los mismos derechos de las partes solicitantes, implica vulnerar el derecho fundamental al debido proceso y de defensa.

Por lo anterior, para esta autoridad resulta impensable adelantar un proceso de integración empresarial (que puede resultar lesivo para la libre competencia, para los intereses de los competidores e incluso de los usuarios) en aplicación de la Ley 1340 de 2009, que justamente es la Ley **“Por medio de la cual se dictan normas en materia de protección de la competencia”**, de espaldas a la competencia y de los competidores cuyo derecho se intenta proteger, impidiéndoles comparecer y ejercer su defensa dentro de dicho proceso, con los mismos derechos de las partes intervinientes que amenazan sus intereses.

Por último, es necesario referirnos a la afirmación de la Procuradora 119 II Judicial ante lo Contencioso Administrativo, en su memorial del 27 de abril de 2023, donde manifiesta:



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*“Posteriormente señala que para resolver el recurso de reposición, la ley prevé un término de dos (2) meses y que el mismo se decidió en un término de quince (15) días hábiles, lo cual también es contrario a derecho si tenemos en cuenta reiterados pronunciamientos de las altas cortes que han ratificado el hecho de que los recursos deben resolverse en el mismo término contemplado para el derecho de petición, lo cual no ocurrió si tenemos en cuenta que el recurso de reposición y subsidio apelación, fue presentado por parte de este ministerio público el día 30 de marzo de 2023, en tanto que el mismo se resolvió hasta el día 26 de abril de 2023, esto es, 17 días hábiles después.*

*La Corte Constitucional, señaló en su oportunidad, que los recursos interpuestos con la finalidad de controlar los actos administrativos y agotar la vía gubernativa, constituyen una de las formas de ejercitar el derecho de petición, en la medida que este último permite no solo participar en la gestión que realice la Administración sino controvertir directamente ante aquella sus decisiones.*

*Lo anterior por cuanto al interponer los recursos de reposición y en subsidio apelación, se está presentando una petición respetuosa con el fin de obtener una aclaración, modificación o revocación de un acto administrativo como acontece en el caso particular y concreto.”*

La interpretación que efectúa la Señora Procuradora, con todo respeto, no es correcta, por cuanto los recursos hacen parte de una etapa de la actuación administrativa, la cual recordemos se inicia bien a petición de parte o de oficio por la misma administración. De la lectura de las normas que regulan los recursos en el CPACA, se colige ello con absoluta claridad.

La Corte Constitucional en la Sentencia C-007 del 18 de enero de 2007, al “Declarar **EXEQUIBLES** los artículos 74 al 82 y 161, incisos 2 y 6 de la Ley 1437 de 2011 “por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo”, señaló:

*“(…) la Corte debe determinar:*

*¿Los artículos 74 al 82 y 161, incisos 2 y 6 de la Ley 1437 de 2011 “por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo” que establecen los recursos en sede administrativa y los requisitos para demandar en sede judicial administrativa regulan de manera integral elementos estructurales del derecho de petición y por lo tanto están sujetos a la reserva de ley estatutaria?*

*(…). 19. En suma, el derecho de petición reconocido en el artículo 23 de la Constitución y desarrollado en la Ley Estatutaria 1755 de 2015 es un derecho*



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*fundamental en cabeza de personas naturales y jurídicas cuyo núcleo esencial está compuesto por: (i) la pronta resolución; (ii) la respuesta de fondo; y (iii) la notificación de la respuesta. A su vez, sus elementos estructurales son: (i) el derecho de toda persona a presentar peticiones ante las autoridades por motivos de interés general o particular; (ii) la posibilidad de que la solicitud sea presentada de forma escrita o verbal; (iii) el respeto en su formulación; (iv) la informalidad en la petición; (v) la prontitud en la resolución; y (vi) la habilitación al Legislador para reglamentar su ejercicio ante organización privadas para garantizar los derechos fundamentales.*

*Al haber establecido el marco constitucional aplicable, se pasa a resolver el problema jurídico planteado.*

**Los artículos 74 al 82 y 161, incisos 2 y 6 de la Ley 1437 de 2011 que establecen los recursos contra los actos administrativos y su agotamiento como requisito de procedibilidad de las acciones contencioso-administrativas no están sujetos a la reserva de ley estatutaria.**

(...)

21. Los artículos 74 al 82 y 161, incisos 2 y 6 de la Ley 1437 de 2011 "por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo" **regulan los recursos contra los actos administrativos**. Los primeros [arts. 74-82] se encuentran en la Parte Primera de dicha norma sobre el "Procedimiento Administrativo" y **se refieren a las actuaciones y los procedimientos para la producción y controversia de los actos administrativos definitivos**. El artículo 161 corresponde a la Parte Segunda denominada "La organización de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y de sus funciones jurisdiccional y consultiva" que establece las disposiciones para controvertir jurídicamente las actuaciones administrativas ante los jueces y prever los mecanismos de consulta.

22. De lo anterior se desprende que **las disposiciones acusadas son normas de carácter procesal dentro de la actuación administrativa y judicial**. Éstas fijan las etapas, términos y formalidades del procedimiento en las relaciones entre la administración y el administrado y hacen parte del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. La expedición de este tipo de disposiciones se encuentra, por regla general, bajo la competencia del Legislador ordinario, de acuerdo con el artículo 150-2 de la Constitución. Con base en esta atribución, el Legislador goza, por mandato constitucional, de una amplia libertad de configuración en el diseño del procedimiento judicial y administrativo, lo cual incluye la evaluación, la definición de las etapas, características, términos y demás elementos que integran cada uno de éstos.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

En la **sentencia C-248 de 2013**, la Corte determinó la exequibilidad del artículo 74 (parcial) de la Ley 1437 de 2011, que también se estudia en esta ocasión, por un cargo de violación al derecho al debido proceso administrativo, y al referirse a la mencionada competencia reiteró que el Legislador ordinario tiene la facultad para: "i) fijar las etapas de los diferentes procesos y establecer los términos y las formalidades que deben cumplir; ii) definir las competencias cuando no se han establecido por la Constitución de manera explícita entre los distintos entes u órganos del Estado; iii) Regular los medios de prueba, elemento consustancial al debido proceso y al derecho de defensa; iv) definir los deberes, obligaciones y cargas procesales de las partes, los poderes y deberes del juez y aún las exigencias de la participación de terceros intervinientes[85], y v) definir los recursos y medios de defensa que pueden intentar los administrados contra los actos que profieren las autoridades".

Sobre la facultad de diseño y definición de los recursos en el procedimiento, la Corte ha precisado que el amplio margen de configuración del Legislador incluye establecer los recursos que considere pertinentes, las circunstancias y condiciones de su procedibilidad, **su oportunidad procesal para interponerlos y decidirlos**, la cual se extiende inclusive a la facultad de suprimirlos, siempre que se observen los principios constitucionales.

23. Para el demandante, el ejercicio de los recursos en el marco del procedimiento administrativo y como requisito de procedibilidad de las acciones o medios de control en la jurisdicción contencioso-administrativa es un elemento estructural del derecho de petición. En concordancia, en su criterio, las disposiciones acusadas están sujetas a la reserva, pues desarrollan de forma sistemática e integral una "faceta del derecho fundamental de petición"[89], al establecer el objeto, la finalidad, las modalidades, la forma de ejercicio, el contenido y los aspectos procedimentales de los recursos administrativos.

24. Ahora bien, específicamente respecto a los recursos los artículos 13 y 15 de la Ley 1755 de 2015[90] establecen que **éstos son una forma del derecho de petición** ya que "toda actuación que inicie cualquier persona ante las autoridades implica el ejercicio del derecho de petición consagrado en el artículo 23 de la Constitución Política, sin que sea necesario invocarlo". Entonces, la Corte verifica que, en efecto, se cumple con el primero de los criterios que la jurisprudencia ha señalado en relación con la reserva de ley estatutaria, que **se trate de derechos y deberes de carácter fundamental**.

25. Este Tribunal también ha reconocido esta modalidad del ejercicio del derecho de petición y ha dicho, por ejemplo, "que el uso de los recursos señalados por las normas del Código Contencioso, para controvertir directamente ante la administración sus decisiones, es **desarrollo del derecho de petición**, pues, a



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*través de ellos, el administrado eleva ante la autoridad pública una petición respetuosa, que tiene como finalidad obtener la aclaración, la modificación o la revocación de un determinado acto". En el mismo sentido, ha reiterado en diversas oportunidades que el uso de los recursos en el procedimiento administrativo y su agotamiento obligatorio para acudir, bien sea ante la jurisdicción ordinaria o ante la jurisdicción contencioso-administrativa, es una **expresión más** del derecho de petición.*

*26. Así, no le asiste razón al demandante cuando asevera que la jurisprudencia ha dicho que los recursos son un elemento estructural del núcleo esencial del derecho fundamental de petición. Lo que la Corte sí ha establecido es que se trata de una **manifestación o desarrollo del derecho de petición; una forma de su ejercicio**. En ese contexto, también ha establecido que el ejercicio de estos recursos está atado al núcleo esencial del derecho de petición. Lo anterior supone la obligación para la administración de dar respuesta oportuna, clara y de fondo a la solicitud formulada, lo cual exige que la respuesta se dé en los términos regulados por dicho procedimiento, siempre que éste responda a las anteriores pautas. Por lo tanto, es indudable que los recursos se guían por los principios del derecho de petición y son una modalidad de su ejercicio, pero eso no es equivalente a establecer que éstos sean un elemento estructural del mismo. Bajo esa lógica, todos los procedimientos judiciales en todas las ramas del derecho serían elementos estructurales del derecho de petición, cuando en realidad son manifestaciones del ejercicio de ese derecho.*

*27. En efecto, **el objeto directo del Título III, Capítulo VI, y del artículo 161 de la Ley 1437 de 2011 no es regular el régimen del derecho de petición**, que ya fue desarrollado en su estructura y principios mediante la Ley 1755 de 2015, sino establecer el procedimiento para cuestionar actos administrativos definitivos, cuyo ejercicio es un requisito para el acceso a la jurisdicción contencioso-administrativa. Es decir, busca regular una modalidad de las solicitudes del derecho de petición, la contradicción de una decisión. En la mencionada norma estatutaria, que fue revisada mediante la ampliamente citada **sentencia C-951 de 2014**[95], y cuyas disposiciones inicialmente hicieron parte de la Ley 1437 de 2011 pero fueron declaradas inexecutable mediante **sentencia C-818 de 2011** por regular de forma íntegra, completa y sistemática el derecho de petición se desarrolla integralmente y de forma general este derecho. En la ley se establece el objeto, las modalidades ante autoridades, los términos, la forma de presentación y ante quién, el contenido, el desistimiento, el respeto que deben seguir, la atención prioritaria, la competencia, la organización del trámite interno, los deberes especiales de funcionarios, la reserva de cierta información y las peticiones ante entidades privadas. Luego, es claro que esa norma desarrolla los principios que rigen el derecho de petición en general reconocido por la Constitución y abarca todas sus características en ese ámbito.*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*La distinción entre la regulación general del derecho de petición y la específica en una de sus modalidades permite concluir que las disposiciones que se revisan ahora no pretenden desarrollar de manera integral, completa y sistemática la pronta resolución, la respuesta de fondo y la notificación de la decisión sobre una solicitud, es decir, los elementos del núcleo esencial del derecho de petición. Se trata de una regulación que establece los requisitos, el trámite y la oportunidad **de una forma particular del ejercicio de este derecho**. Es decir, el diseño del procedimiento para controvertir las actuaciones administrativas en una de las ramas del derecho, que como regla general hace parte de la competencia del Legislador ordinario.*

*28. De otra parte, las disposiciones tampoco se refieren a los aspectos inherentes al ejercicio del derecho ni a la afectación o el desarrollo de los elementos estructurales del mismo, los cuales, específicamente en este caso, son (i) el derecho de toda persona a presentar peticiones a las autoridades por motivos de interés general o particular; (ii) la posibilidad de que sea presentado de forma escrita o verbal; (iii) el respeto en su formulación; (iv) la informalidad en la petición; (v) la prontitud en la resolución; y (vi) la habilitación al Legislador para reglamentar su ejercicio ante organizaciones privadas para garantizar los derechos fundamentales.*

*La diferencia entre una petición ordinaria y aquellas contenidas en los recursos administrativos y judiciales se encuentra en el tipo de solicitudes. En la primera, se trata de **cualquier** petición, lo cual incluye solicitar la efectividad de un derecho, información, un servicio, documentos, certificaciones, entre muchas otras posibilidades. Mientras que, en la segunda, se trata específicamente de controvertir una decisión de la administración. Así, el objeto de las disposiciones acusadas es reducido frente al del derecho de petición y por ello se trata de una modalidad específica del mismo.*

*29. Así pues, si bien las normas acusadas establecen las reglas que rigen una determinada actuación procesal como una forma del derecho de petición, **precisamente los recursos en contra de actos administrativos y su agotamiento como requisito para la actuación judicial, éstas no buscan, de manera general, consagrar límites, restricciones, excepciones y prohibiciones que afecten la estructura general y los principios del derecho de petición**. Estas normas no modifican la Ley 1755 de 2015 en ninguno de los sentidos mencionados. En esencia una norma de esta naturaleza regula actuaciones administrativas y judiciales que, aun cuando son una forma del ejercicio del derecho de petición, desarrollan las especificidades en una rama del derecho, concretamente, la manera cómo controvertir actuaciones administrativas, pero no buscan definir en general la esencia del derecho de petición o fijar sus alcances y limitaciones por fuera de este ámbito”.*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Tesis que la Procuraduría General de la Nación, compartió en su integridad al presentar su concepto en la acción constitucional en comento, en el cual señaló con meridiana claridad:

*“La Procuraduría General de la Nación solicita que se declare la **EXEQUIBILIDAD** de los artículos 74 a 82 y los incisos 2 y 6 del artículo 161 de la Ley 1437 de 2011. La Vista Fiscal considera que el problema jurídico que la Corte debe abordar es:*

*“(…) si los artículos 74 al 82, y los incisos 2 y 6 del artículo 161 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, al regular los recursos contra los actos administrativos definitivos, vulnera el principio constitucional de reserva de ley estatutaria”.*

*Después de realizar un breve recuento jurisprudencial acerca de la naturaleza del derecho de petición y de los temas que deben ser tratados a través de leyes estatutarias, **la Procuraduría indica que, aunque los recursos administrativos son elementos del derecho de petición, éstos no pueden equipararse al ejercicio del mismo.** Así pues, asevera que **si bien los recursos son una solicitud o un requerimiento, no pueden equipararse al derecho de petición, por cuanto éste es el “(…) derecho que tienen las personas de solicitar una respuesta de las autoridades (o incluso de otros particulares) sobre una situación particular, mientras que aquellos [ los recursos] son una manifestación del derecho que tienen las personas a impugnar las decisiones judiciales o administrativas o de ejercer el derecho a controvertirlas con el fin de defender sus intereses jurídicos”.***

*Finalmente, menciona que debido a que no se pueden equiparar los recursos administrativos con el derecho de petición, no puede exigírsele al Legislador que le brinde el mismo trato normativo y que, por tanto, someta su regulación al trámite de una ley estatutaria. Así, destaca que los artículos demandados no regulan de manera integral y completa el derecho de petición, como tampoco afectan su núcleo esencial, en tanto no disponen en detalle lo relativo a su ejercicio, restricciones, procedencia y consecuencias.”*

Ahora bien, los términos para resolver los derechos de petición están expresamente establecidos en el artículo 14 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1° de la Ley Estatutaria 1755 de 2015; mientras que el término para resolver los recursos se encuentra previsto en la Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-, artículos 79 y 80, los cuales prescriben:

**ART. 79.-** Trámite de los recursos y pruebas. Los recursos se tramitarán en el efecto *suspensivo*.





MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*Los recursos de reposición y de apelación deberán resolverse de plano, a no ser que al interponerlos se haya solicitado la práctica de pruebas, o el funcionario que ha de decidir el recurso considere necesario decretarlas de oficio.*

*Cuando con un recurso se presenten pruebas, si se trata de un trámite en el que intervienen más de una parte, deberá darse traslado a las demás por el término de cinco (5) días.*

*Cuando sea del caso practicar pruebas, se señalará para ello un término no mayor de treinta (30) días. Los términos inferiores podrán prorrogarse por una sola vez, sin que con la prórroga el término exceda de treinta (30) días.*

*En el acto que decreta la práctica de pruebas se indicará el día en que vence el término probatorio.*

**ART. 80.-** *Decisión de los recursos. Vencido el período probatorio, si a ello hubiere lugar, y sin necesidad de acto que así lo declare, deberá proferirse la decisión motivada que resuelva el recurso.*

*La decisión resolverá todas las peticiones que hayan sido oportunamente planteadas y las que surjan con motivo del recurso.”*

Por consiguiente, estamos frente a términos de resolución claramente diferenciados por el Legislador, los cuales no permiten interpretación distinta, como equivocadamente lo hace el Ministerio Público, respecto del término para resolver el recurso de reposición y el de apelación por ella interpuesto.

Ahora bien, se reitera que la presente actuación administrativa respecto de los tiempos para su definición, en ninguna manera han sobrepasado los límites legales, como se demuestra con las decisiones que se han tomado por parte de la Aeronáutica Civil en sus diferentes etapas dentro del marco de la Ley 1340 de 2009 y normas concordantes.

Los anteriores argumentos, aunados a los planteados por la primera instancia, dan sustento normativo y jurisprudencial a la decisión del *a quo* de reconocer como terceros interesados mediante la **Resolución N.º 00349 del 24 de febrero de 2023**, a las sociedades AEROLÍNEAS ARGENTINAS, ULTRA AIR, WINGO, LATAM y JETSMART; decisión que no era susceptible de recurso alguno conforme lo dispone el artículo 20 de la Ley 1340 de 2009 en concordancia con el artículo 75 de la Ley 1437 de 2011, por consiguiente, la decisión de la Dirección de Transporte Aéreo de no acceder a la solicitud del Agente Especial del Ministerio Público contenida en la Resolución N.º 815 del 25 de abril de 2023, se **confirmará.-**

### **6.2.3.- Sobre la solicitud de declarar la prejudicialidad.**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**ULTRA AIR** solicitó la suspensión del trámite de estudio de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** hasta que la investigación administrativa de la Superintendencia de Industria y Comercio concluya. Para **ULTRA AIR** “No podría la Aerocivil tomar decisión alguna mientras la SIC no defina sobre si ya hubo una integración, caso en el cual, lo que se le informa a la Aerocivil no es una integración económica y, sin perjuicio de lo anterior, debe la SIC estudiar la operación de integración en los mercados relevantes no revelados”.

Sobre la prejudicialidad se ha pronunciado la Corte Constitucional en reiteradas ocasiones, por ejemplo, en la sentencia T-513 de 1993, se refirió a esta figura en los siguientes términos:

*“Acerca de la prejudicialidad, brevemente debe manifestar la Corte que la misma se presenta cuando se trata de una cuestión sustancial, diferente pero conexa, que sea indispensable resolver por sentencia en proceso separado, bien ante el mismo despacho judicial o en otro distinto, para que sea posible decidir sobre la que es materia del litigio o de la declaración voluntaria en el respectivo proceso, que debe ser suspendido hasta cuando aquella decisión se produzca.*

*Con un sentido amplio y comprensivo, se la ha querido determinar en una fórmula precisa y concreta, diciendo que es "prejudicial" toda cuestión jurídica cuya resolución constituya un presupuesto para la decisión de la controversia principal sometida a juicio. Carnelutti señala que ‘se habla de cuestiones prejudiciales cuando en rigor de terminología es prejudicial toda cuestión cuya solución constituye una premisa de la decisión en otros litigios’. Por su parte, cuestión prejudicial significa una etapa anterior al juicio y según Manzini, ‘es toda cuestión jurídica cuya resolución constituya un presupuesto para la decisión de la controversia principal sometida a juicio.’*

*Con base en lo anterior se ha afirmado que un proceso debe ser suspendido “cuando exista una cuestión sustancial que no sea procedente resolver en el mismo proceso y cuya resolución sea necesaria para decidir sobre el objeto del litigio”<sup>[1]</sup>. En este sentido, la jurisprudencia constitucional ha sido clara en señalar que los jueces deben ser rigurosos en la aplicación de la figura de suerte que no se constituya en una herramienta dilatoria de los procesos que atenten contra el derecho de administración de justicia y vaya en contravía de los principios de celeridad y economía procesal”.*

En este punto la Secretaría de Autoridad comparte los argumentos expuestos por la primera instancia y por ende negará esta solicitud. La **AERONÁUTICA CIVIL** ha podido adelantar el trámite de integración empresarial sin que haya existido la necesidad de detener este como consecuencia de la investigación administrativa de la Superintendencia de Industria



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

y Comercio. Como se ha evidenciado en el curso del procedimiento, la **AERONÁUTICA CIVIL** ha estudiado la solicitud inicial de integración empresarial y los condicionamientos ofrecidos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, esto sin que exista una relación de dependencia con el trámite administrativo adelantado por la Superintendencia de Industria y Comercio.

El artículo 161 del Código General del Proceso, que el recurrente busca aplicar al presente caso tiene aplicación “*Cuando la sentencia que deba dictarse dependa necesariamente de lo que se decida en otro proceso judicial*”; situación que la Secretaría ha evidenciado no se presenta en el presente asunto por cuanto no se dan los presupuestos jurídico-procesales para ello. Como lo expresó la Dirección de Transporte Aéreo al resolver el recurso de reposición, en este momento incluso existe un primer acto administrativo de la Superintendencia de Industria y Comercio en el que se decidió por parte de esa autoridad el cierre de la investigación administrativa por aceptación de garantías ofrecidas por los investigados y de la lectura de este no se observa que esta decisión particular tenga un impacto directo sobre el estudio de la solicitud presentada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

La Dirección de Transporte Aéreo en cumplimiento de sus funciones ha evaluado la solicitud de integración empresarial y ha determinado en una primera instancia la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN EMPRESARIAL** sujeta al cumplimiento de los condicionamientos. Es errado lo manifestado por **ULTRA AIR** en el sentido de indicar que hasta que la Superintendencia no defina la investigación administrativa, la **AERONÁUTICA CIVIL** no puede activar su competencia para estudiar una solicitud que representa una integración empresarial, y deba ser la Superintendencia de Industria y Comercio la que deba “*estudiar la operación de integración en los mercados relevantes no revelados*”.

La **AERONÁUTICA CIVIL** se encuentra estudiando y analizando una integración empresarial, que como fenómeno económico es independiente de la forma jurídica que se materialice. Por este motivo, la competencia de la **AERONÁUTICA CIVIL** no se ve truncada por una decisión de la Superintendencia de Industria y Comercio. Como se indicó en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023, la **AERONÁUTICA CIVIL** no es competente para emitir una decisión dirigida a declarar la infracción a la investigación administrativa adelantada por la Superintendencia de Industria y Comercio; aceptar la tesis del recurrente se traduciría en una vulneración a la presunción de buena fe, debido proceso y derecho de defensa de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

Por estos motivos, la Secretaría de Autoridad Aeronáutica negará la petición subsidiaria a la petición principal relacionada con la revocatoria de toda la Resolución 00518 de 2023, al no haberse configurado el fenómeno de prejudicialidad en el presente trámite.

**6.3.- Análisis, por ejes temáticos, de los recursos interpuestos por EMPRESAS INTERVINIENTES y SUJETOS INTERESADOS:**



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Con el objeto de dar mayor claridad y coherencia en las decisiones que ha de tomar esta segunda instancia, se abordaran las impugnaciones presentadas contra la **Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023**, por ejes temáticos en el siguiente orden:

6.3.1.- Consideraciones generales de los condicionamientos

6.3.2.- La decisión base (excepción de empresa en crisis, detección y reducción de efectos anticompetitivos y presión competitiva)

6.3.3.- Condicionamiento 1: DEVOLUCIÓN DE SLOTS.

6.3.4.- Condicionamiento 2: SUPERVIVENCIA DE VIVA

6.3.5.- Condicionamiento 3: MANTENIMIENTO DE ACUERDOS INTERLINEA DE FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERU S.A.C.

6.3.6.- Condicionamiento 4: ACUERDO INTERLINEA O DE CODIGO COMPARTIDO CON SATENA.

6.3.7.- Condicionamiento 5: RUTAS ENTRE COLOMBIA Y ARGENTINA

6.3.8.- Condicionamiento 6: PROTECCIÓN DE PASAJEROS AFECTADOS POR SUSPENSIÓN DE LA OPERACIÓN DE VIVA.

6.3.9.- Condicionamiento 7: CONTROL DE YIELD.

6.3.10.- Condicionamiento 8: IMPLEMENTACIÓN DE AUDITORIA.

Entra esta instancia a desarrollar cada uno de los anteriores ejes temáticos:

**6.3.2. Sobre consideraciones generales de los condicionamientos**

La Dirección de Transporte Aéreo analizó la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** encontrando que generaba restricciones a la competencia y en ejercicio de sus facultades, la consideró viable siempre que se cumpliera con ocho (8) condicionamientos.

Esto es importante indicarlo en esta sección porque le corresponde a esta Secretaría estudiar las consideraciones generales con que se configuraron los ocho (8) condicionamientos. Las EMPRESAS INTERVINIENTES solicitan seis (6) ajustes a estas consideraciones generales, buscando que los condicionamientos se ajusten a lo que ellos consideran resulta ser la realidad.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

El estudio de los ajustes propuestos vía recurso de apelación, continúa la línea analítica configurada para la presente OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN:



Cualquier ajuste a las condiciones generales de los ocho condicionamientos propuestos tiene, como esencia, la reducción de los tres efectos anticompetitivos identificados. Ajustar tiempos de implementación, sujetos obligados (si son todas EMPRESAS INTERVINIENTES o algunas), los términos para el cumplimiento de obligaciones también se hacen dentro de las condiciones de mercado detectadas desde antes de la Resolución 00518 de 2023, buscando la mayor claridad posible frente al alcance y la idoneidad de los condicionamientos.

La técnica para configurar condicionamientos estructurales o de conducta, empleada tanto en la Resolución 00518 de 2023 como en la 00815 de 2023, se compone de dos tipos de estándares, que en esta sede también se aplicarán para definir sobre la procedencia de los ajustes propuestos por las EMPRESAS INTERVINIENTES:

Componente	Estándar	Aplicación general
<i>Estándares sustanciales</i>	Tipo de condicionamiento	El control de efectos derivados de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN pueden ser vía:  1) Condicionamiento estructural (sobre el mercado): redistribución de derechos de propiedad y factores de producción que están en el mercado. De este tipo es la devolución de slots contemplada en el condicionamiento 1.  2) Condicionamiento de comportamiento: limitaciones a los derechos de propiedad de las EMPRESAS INTERVINIENTES. De este tipo es el <i>control del yield</i> y los <i>condicionamientos sobre acuerdos interlínea</i> .



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Componente	Estándar	Aplicación general
	Idoneidad	Un condicionamiento es idóneo si aspira a preservar efectivamente la sana competencia.  No quiere decir que se aspire a la igualación de competidores en un mercado a causa de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN, sino a restablecer las condiciones del mercado relevante y óptimas para competir.
	Claridad	Un condicionamiento es claro cuando identifica el efecto indeseable de la concentración y le asigna un remedio concreto.
<i>Estándares formales</i>	Alcance	Fijación del escenario y los límites dentro de los cuales operará el condicionamiento.
	Vigencia	Límite temporal del condicionamiento, mientras perduren los efectos directos causados por la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN.
	Término de ejecución	Oportunidad para iniciar respuesta directa y suficiente, según características particulares del condicionamiento.
	Auditoría	Condiciones de Seguimiento y control de la conducta de los agentes

Los seis (6) ajustes que proponen las EMPRESAS INTERVINIENTES en su escrito de recurso de reposición y en subsidio de apelación, significa revisar si los ocho (8) condicionamientos fijados identifican integralmente los efectos anticompetitivos provocados por la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN propuesta.

La revisión solicitada no tiene una forma fija o estricta. Según el párrafo del considerando 9.3 de la Resolución 00815 de 2023, este ejercicio se adelanta buscando reducir, lo más eficazmente posible, los efectos anticompetitivos identificados:

*“(…) 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.”<sup>6</sup>*

**6.3.1.1. “Incluir que las Partes puedan, a partir de la fecha de la Notificación de Implementación (como se define más adelante), adelantar todos los pasos**

<sup>6</sup> Resolución 815 de 2023, página 73.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

preparatorios necesarios y/o convenientes para cumplir con los condicionamientos y preparar la implementación de la Transacción, incluyendo, sin limitarse a, el intercambio de información entre las Partes y sus afiliadas, la celebración de acuerdos accesorios tales como acuerdos de fletamento (*wet lease -sic-*), 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”.

¿Cómo se prepara una operación de integración? ¿Esta preparación es diferenciable de los *actos propios* de la operación? ¿Esta distinción de momentos, de ser posible, varía según el mercado relevante sobre el que se pretende la operación?

Estas preguntas surgen al momento de revisar la presente solicitud de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, cuando la soportan en la aceleración de la crisis económica que condena a VIVA AIR y VIVA PERÚ a su desaparición.

En sede de reposición, la Dirección de Transporte Aéreo sostuvo que, al estudiar la presente **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, no son diferenciables los “*actos preparativos de aquellos propios de la integración*”. En el considerando 11.1 de la Resolución 00815 de 2023, se indicó:

*“(…) 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.”*

En conclusión, frente a esta solicitud de inclusión se confirmará lo resuelto por la primera instancia. El plan para materializar condicionamientos estructurales y de comportamiento presentados por la Aeronáutica Civil deriva, para las EMPRESAS INTERVINIENTES, en actividades integrales, no separables entre pasos preparatorios y aquellos propios del condicionamiento.

**6.3.1.2. “Incluir: Dentro de los 20 días calendario siguientes a la fecha de ejecutoria del acto administrativo que resuelva los recursos de reposición y/o apelación, las empresas intervinientes deberán notificar por escrito a la Aerocivil su decisión de implementar o no la integración (en caso de decidir que sí la implementarán, la Notificación de Implementación).”**

La notificación de implementación se entiende como el momento en que las EMPRESAS INTERVINIENTES acogen, o no, la decisión adoptada por la autoridad de competencia. Más allá de eso, significa la finalización del periodo comprendido entre la firmeza del



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

presente acto administrativo y el tiempo que tienen las EMPRESAS INTERVINIENTES para estudiar la mencionada decisión y sentar una postura.

En sede de reposición, la Dirección de Transporte Aéreo, concibió la notificación de implementación como una fecha de la que dependen tres eventos importantes: (1) el anuncio oficial de la postura que adopten las EMPRESAS INTERVINIENTES, (2) el inicio de las actividades de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN y (3) la primera referencia para la auditoría de la misma. Se lee en el Considerando 11.1 de la Resolución 00815 de 2023:

*“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.”<sup>8</sup>*

La fijación de cinco (5) días calendario como plazo máximo para la notificación de implementación surge de estudiar dos atributos: (1) la claridad y (2) la apropiación de toda la información. En esta sede, se hace lo propio para verificar si los días calendario fijados

<sup>8</sup> Resolución 815 de 2023, página 95.





MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**Resolución Número**

**(00873 del 5 de mayo de 2023)**

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

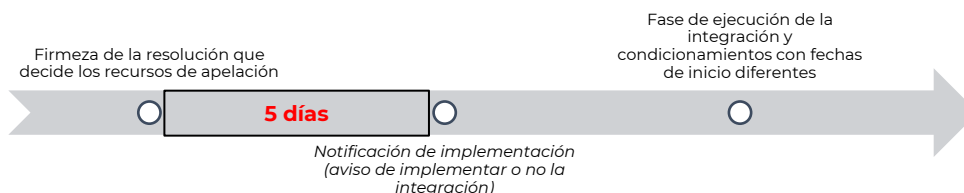
Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

realmente le permiten a las EMPRESAS INTERVINIENTES comunicar su postura con pleno conocimiento y consideración de la información necesaria:

Atributo	Aplicación en el caso concreto
<i>Claridad en la información sobre la decisión base y los condicionamientos</i>	<p>Tanto en la Resolución 518 como en la Resolución 815, la información sobre la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN se presenta con precisión.</p> <p>El considerando 6.8 (para la Resolución 518) y el considerando décimo segundo (para la Resolución 815) contienen los condicionamientos y sus definiciones delimitadas.</p> <p>Las EMPRESAS INTERVINIENTES encuentran en estos acápites toda la información en lenguaje claro y en formato pertinente para estudiar fácilmente el contenido de los condicionamientos.</p>
<i>Apropiación de los datos</i>	<p>El lenguaje técnico empleado en las resoluciones mencionadas es también de dominio por parte de las EMPRESAS INTERVINIENTES.</p> <p>Lo propio ocurre con las tablas, abreviaturas, números y códigos contenidos en los condicionamientos (especialmente en aquel sobre <i>devolución de slots</i>), que están relacionados con sistemas de información y archivos de gestión de las EMPRESAS INTERVINIENTES. Esto les permite apropiarse rápidamente de la información y notificar la implementación, en caso de que así se decida.</p>

Esta Secretaría confirmará lo decidido en sede de reposición frente a la solicitud de las EMPRESAS INTERVINIENTES ratificando la fijación de la notificación de implementación en 5 días calendario a partir de que quede en firme la presente resolución:



No se aprecia ningún riesgo de asimetría de información o de incertidumbre en la presentación y suministro de lo que requieren las EMPRESAS INTERVINIENTES para adoptar una postura y notificarla debidamente a esta Autoridad de competencia. Aparte de los 5 días, las empresas mencionadas también cuentan con tiempo incluso desde la notificación de la presente decisión como tiempo valioso para estudiar el acto administrativo.

**6.3.1.3. “Incluir: Dentro de los 15 días calendario siguientes a la Notificación de Implementación, de aplicar, las empresas intervinientes remitirán a la Aerocivil el plan de protección de pasajeros de conformidad con el condicionamiento 6**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**(protección de pasajeros afectados por la suspensión de la operación de Viva) (el Plan de Protección de Pasajeros).”**

Aunque esta solicitud se refiere específicamente al condicionamiento 6, está atada a la *notificación de implementación*, circunstancia que la ubica en este acápite de la presente resolución.

El Condicionamiento 6 (Protección a pasajeros) ha tenido reforzamiento a través de los dos actos administrativos que lo han reconocido:

- 1) Inicialmente, en la Resolución 518 de 2023, la Aeronáutica Civil indicó a las EMPRESAS INTERVINIENTES que deben definir un programa especial para atender pasajeros afectados por la suspensión de operaciones de VIVA AIR y VIVA PERÚ.
- 2) Luego, en la Resolución 815 de 2023, la Entidad comunicó a las EMPRESAS INTERVINIENTES que deben presentar el programa especial “*dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN*”. Además, fijó plazo para la implementación, a partir de los “*quince (15) días calendario siguientes a la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN*.”<sup>9</sup>

El plazo de presentación e implementación del plan especial es resultado de estimar los daños provocados a usuarios del transporte aéreo, la razonabilidad en los tiempos de respuesta a los inconvenientes y el cumplimiento de los derechos reconocidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Baste una breve referencia a una parte de las estimaciones efectuadas. En el considerado 9.1 de la Resolución 815 de 2023 la Dirección de Transporte Aéreo reconoce “*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*”.<sup>10</sup>

No se aprecia razón alguna para que las EMPRESAS INTERVINIENTES apenas presenten el programa especial dentro de los quince (15) días siguientes a la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN. Ese mismo plazo fue fijado en la Resolución 815 de 2023 como fecha de inicio de la ejecución del programa.

Las circunstancias apremiantes que sufren los pasajeros, la información, las normas y los recursos operativos con que cuentan las EMPRESAS INTERVINIENTES son

9 Resolución 815 de 2023, página 136.

10 Resolución 815 de 2023, página 67.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

proporcionales a los plazos fijados. En resumen, esta Secretaría niega la petición y confirma el plazo de presentación del programa especial dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN.

**6.3.1.4. “Incluir: En caso de enviar en el plazo referido la Notificación de Implementación, los condicionamientos (y su correspondiente monitoreo) empezarán a regir de conformidad con los siguientes plazos:**

***(i) Condicionamiento 1 (devolución de slots): 48 horas siguientes a la fecha de la Notificación de Implementación para hacer la devolución en el sistema score de los slots a ser devueltos.***

***(ii) Condicionamiento 2 (supervivencia de Viva): 1 año después de la fecha de la Notificación de Implementación.***

***(iii) Condicionamiento 3 (acuerdos interlínea de Viva):***

***(a) Fecha de la Notificación de Implementación, para la obligación de mantener los acuerdos interlínea suscritos por Viva; y***

***(b) 1 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.***

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

***(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 y de conformidad con la gradualidad y las fechas establecidas en el mismo.***

***(iv) Condicionamiento 7 (control de Yield): 1 año después de la fecha de la Notificación de Implementación.”***



Resolución Número

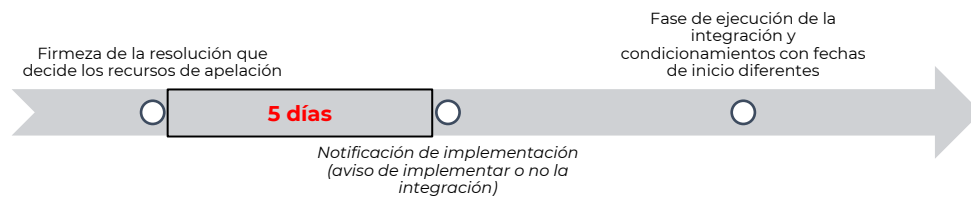
(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

La estructura básica de tiempos que esta Secretaría ha identificado frente a la presente operación de integración es la siguiente:



La presente solicitud se refiere a la fijación de diferentes momentos para la ejecución de los condicionamientos previstos para la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN. En gran medida, esas fechas diferentes parten de la fecha de notificación de implementación junto con otros factores particulares. En esta sede también se comparte la tesis básica de que los condicionamientos, estructurales o de conducta, pueden presentar fechas de inicio diferentes.

En efecto, la fecha de inicio puede corresponder a la ejecución de una actividad dentro de un conjunto de varias distribuidas en el tiempo (como ocurre en el *condicionamiento 6 – protección a pasajeros*), al lapso en donde se puede o no ejercer una facultad sujeta a condición (como ocurre en el *condicionamiento 5 – rutas entre Colombia y Argentina*), incluso un periodo en donde no se exige nada y que, una vez expira, sí surgen obligaciones (como ocurre en el *condicionamiento 7 – control del yield*).

Atendiendo a esta característica, se estudia la fecha de inicio propuesta por las EMPRESAS INTERVINIENTES para cada condicionamiento:



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Propuesta de fecha de inicio presentada por las EMPRESAS INTERVINIENTES	Respuesta
<p>(i) Condicionamiento 1 (devolución de slots): 48 horas siguientes a la fecha de la Notificación de Implementación para hacer la devolución en el sistema score de los slots a ser devueltos.</p>	<p>En la Resolución 518 de 2023, las 48 horas para la devolución de slots se fijaron desde la ejecutoria de la decisión.</p> <p>Posteriormente, en la Resolución 815 de 2023, la Dirección de Transporte Aéreo modificó la referencia temporal, partiendo ahora desde la notificación de implementación.</p> <p>Se lee en el considerando 11.3.1.9 de la Resolución 815:</p> <p><i>“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:</i></p> <p><i>La devolución de los slots la deberán realizar EMPRESAS INTERVINIENTES dentro de las cuarenta y ocho horas (48h) siguientes a la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN.”<sup>11</sup></i></p> <p>Esta Secretaría confirma la posición adoptada en la Resolución 815 que, a su vez, accedió a la modificación propuesta por las EMPRESAS INTERVINIENTES.</p> <p>El ENTE INTEGRADO deberá devolver los slots indicados dentro de las 48 horas siguientes a la fecha de la Notificación de Implementación para hacer la devolución.</p>

<sup>11</sup> Resolución 815 de 2023, página 118.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**Resolución Número**

**(00873 del 5 de mayo de 2023)**

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Propuesta de fecha de inicio presentada por las EMPRESAS INTERVINIENTES	Respuesta
<p>(ii) Condicionamiento 2 (supervivencia de Viva): 1 año después de la fecha de la Notificación de Implementación.</p>	<p>En la Resolución 518 de 2023, se indicó que la Supervivencia de Viva (es decir, la continuidad en la prestación del servicio de VIVA AIR y VIVA PERÚ) inicia desde la ejecutoria de la decisión sobre esta OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN.</p> <p>Posteriormente, en la Resolución 815 de 2023, la Dirección de Transporte Aéreo modificó esta disposición. Indicó que la reactivación del servicio de transporte es luego de tres (3) meses a partir de la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN.</p> <p>Además, moduló esta supervivencia, fijando tres etapas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Desde el tercer mes que transcurra luego de la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN.</li> <li>2) Para el inicio de la temporada Winter 2023.</li> <li>3) Para el inicio de la temporada Summer 2024.</li> </ol> <p>Las EMPRESAS INTERVINIENTES proponen que apenas reinicie la supervivencia de Viva luego de un año contado a partir de la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN. No ve razonable esta Secretaría esa propuesta.</p> <p>Desde la firmeza de la presente resolución, el ENTE INTEGRADO habrá conservado slots para comenzar la reactivación.</p> <p>No se aprueba esta fecha y, en su lugar, se confirma lo dispuesto en la Resolución 00815 de 2023. El condicionamiento 2 (<i>Supervivencia de Viva</i>) iniciará a los tres meses de la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN.</p>



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Propuesta de fecha de inicio presentada por las EMPRESAS INTERVINIENTES	Respuesta
<p>(iii) Condicionamiento 3 (acuerdos interlínea de Viva):</p> <p>(a) Fecha de la Notificación de Implementación, para la obligación de mantener los acuerdos interlínea suscritos por Viva; y</p> <p>(b) 1 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.</p>	<p>La Dirección de Transporte Aéreo, en sede de reposición, accedió a adoptar las dos fechas propuestas por las EMPRESAS INTERVINIENTES, así:</p> <p style="text-align: center;"><i>“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.”<sup>12</sup></i></p> <p>En esta sede de apelación, se confirma la inclusión de las fechas propuestas por las EMPRESAS INTERVINIENTES. Atiende a la naturaleza de este condicionamiento y al propósito esencial de reducción de efectos anticompetitivos identificados.</p>
<p>(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.</p>	<p>En la Resolución 815 de 2023 se adoptó la propuesta así:</p> <p style="text-align: center;"><i>“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 (...).”<sup>13</sup></i></p> <p>Con respecto a la fecha de inicio del condicionamiento, se confirma la inclusión de la</p>

<sup>12</sup> Resolución 815 de 2023, página 126.  
<sup>13</sup> Resolución 815 de 2023, página 195.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Propuesta de fecha de inicio presentada por las EMPRESAS INTERVINIENTES	Respuesta
	propuesta hecha por las EMPRESAS INTERVINIENTES. Así, este condicionamiento inicia su vigencia a partir de la NOTIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN. Dentro de los 5 días hábiles siguientes a ese acto, se deberá ofrecer a SATENA la posibilidad de establecer un espacio de negociación.
(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 las frecuencias previstas en este condicionamiento, con el plazo de antelación allí establecido.	<p>Esta propuesta se adoptó en sede de reposición. Dice la Resolución 815 de 2023:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“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.”<sup>14</sup></i></p> <p>Para este condicionamiento, la fecha de inicio es importante para saber con claridad desde cuándo la Aeronáutica Civil podrá solicitarle a las EMPRESAS INTERVINIENTES devolución de hasta siete (7) frecuencias.</p> <p>Claramente se indicó, en sede de reposición, que esa devolución podrá hacerse desde la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN. Esta Secretaría confirmará esa fecha de inicio para el presente condicionamiento.</p>
(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 y de conformidad con la gradualidad y las fechas establecidas en el mismo.	<p>La primera obligación (entrega del programa especial de protección a pasajeros) define la fecha de inicio del presente condicionamiento.</p> <p>Las EMPRESAS INTERVINIENTES no la fijaron con respecto a una fecha o acto cierto, lo que sí hizo la Dirección de Transporte Aéreo en la Resolución 815 de 2023:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“Las EMPRESAS INTERVINIENTES deben allegar el programa especial de protección de</i></p>

<sup>14</sup> Resolución 815 de 2023, página 196.





Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Propuesta de fecha de inicio presentada por las EMPRESAS INTERVINIENTES	Respuesta
	<p><i>pasajeros dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN.<sup>15</sup></i></p> <p>Esta misma postura se confirmará en sede de apelación. Es decir, desde la NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN se cuentan los cinco (5) días hábiles para la presentación del programa especial, como primera actividad que activa este condicionamiento.</p>
<p>(vii) Condicionamiento 7 (control de yield): 1 año después de la fecha de la Notificación de Implementación.</p>	<p>Esta propuesta fue aceptada tanto en la Resolución 518 de 2023, como en sede de reposición. En la Resolución 815 de 2023 así quedó plasmado:</p> <p><i>“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 (...)”</i></p> <p>Se confirmará esta fecha de inicio para el presente condicionamiento.</p>

**6.3.1.5. “Se solicita que se aclare que, salvo por el condicionamiento número 6 (protección de pasajeros afectados), los condicionamientos propuestos por la DTA únicamente aplican respecto de Fast Colombia y no sobre Viva Perú.”**

Los condicionamientos fijados en la Resolución 518 de 2023, son remedios para reducir los tres efectos anticompetitivos identificados:

- (1) Acumulación de slots en SKBO,
- (2) Aumento de concentración, asimetría y dominancia en mercado doméstico, y
- (3) Concentración del mercado aéreo internacional.

---

<sup>15</sup> Resolución 815 de 2023, página 197.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

A partir de ese propósito esencial se construyeron los mencionados condicionamientos, cuyo ejercicio significa definir sujetos, obligaciones, tiempos y modos de cumplimiento esperados.

Dentro de la presente solicitud para autorizar la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN AVIANCA, VIVA AIR y VIVA PERÚ se presentaron como las EMPRESAS INTERVINIENTES. Le corresponde a esta Autoridad estudiar la presente propuesta verificando las facultades, prácticas, permisos y privilegios tiene reconocidos VIVA PERÚ ante la legislación colombiana para confirmar o ajustar la inclusión de este último agente en los ocho (8) condicionamientos previstos.

En la Resolución 815 de 2023, se relacionó brevemente la base de esta solicitud.<sup>16</sup> Las EMPRESAS INTERVINIENTES (no solo por AVIANCA y VIVA AIR), sostienen esta propuesta de exclusión desde la incertidumbre de no conocer los términos ni condiciones a las que actualmente se somete VIVA PERÚ.

Esta Secretaría revisa el contenido de cada uno de los ocho (8) condicionamientos para verificar qué es exigible o no a VIVA PERÚ. Este significa verificar, a partir del permiso de

16 Se lee en el considerando 5.4.2 de la Resolución 815 de 2023 (página 16):

*Esta última empresa [VIVA PERÚ] 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.*

En el considerando 11 de la mencionada resolución también está considerada que la suerte de VIVA PERÚ oblique, en curso de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN, a efectuar ajustes en los condicionamientos:

*(...) 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.*

Y, por si fuera poco, la legislación general administrativa reconoce que la suerte de VIVA PERÚ, a causa de decisiones de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú puede restarle ejecutoriedad a los condicionamientos que la involucran. Esto, en aplicación de la causal 2 – artículo 91 de la Ley 1437 de 2011:

**Artículo 91. Pérdida de ejecutoriedad del acto administrativo.** *Salvo norma expresa en contrario, los actos administrativos en firme serán obligatorios mientras no hayan sido anulados por la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo. Perderán obligatoriedad y, por lo tanto, no podrán ser ejecutados en los siguientes casos:*

(...)

2. Cuando desaparezcan sus fundamentos de hecho o de derecho.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

operación concedido por la Autoridad Aeronáutica colombiana<sup>17</sup> y la autonomía negocial, si es sujeto de obligaciones y compromisos como parte del ENTE INTEGRADO, para reducir los efectos anticompetitivos de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN.

Condicionamiento	¿Es exigible a VIVA PERÚ?
<p><i>Condicionamiento 1:</i> <i>Devolución de slots</i></p>	<p>Los slots asignados a VIVA PERÚ están incluidos en aquellos que se dispone su devolución. Luego, NO es procedente excluir a VIVA PERÚ en este condicionamiento.</p> <p>Los slots, como factores de producción, están asignados principalmente a aerolíneas, a pesar de que no tengan otro vínculo concreto. Esta tesis se encuentra en el considerando 10.1 de la Resolución 815 de 2023 y esta Secretaría la resalta para sustentar la no exclusión de VIVA PERÚ del presente condicionamiento:</p> <p><i>“(…) 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 la aerolínea podrá cambiarlos internamente de una ruta o tipo de servicio a otro. Dichos cambios procederán siempre y cuando se aprueben por parte del Coordinador de Slots”<sup>18</sup>.</i></p> <p>Sin importar la cantidad ni el carácter, hay slots asignados a VIVA PERÚ, objeto de devolución. Permanece esta sociedad incluida en este condicionamiento.</p>
<p><i>Condicionamiento 2:</i> <i>Supervivencia de Viva</i></p>	<p>Esta Secretaría confirmará que VIVA PERÚ es procedente que se reconozca y se incluya dentro de este condicionamiento.</p> <p>El espíritu de este condicionamiento es la continuidad de las marcas VIVA AIR y VIVA PERÚ, pero NO necesariamente de las sociedades FAST COLOMBIA y VIVA AIRLINES PERÚ. Asociado a las marcas es que se espera la reactivación de rutas domésticas e internacionales vigentes al 31/12/2022.<sup>19</sup></p>

<sup>17</sup> Permiso de operación conferido mediante Resolución 00258 del 25 de enero de 2019.

<sup>18</sup> Resolución 815 de 2023, página 78.

<sup>19</sup> En el considerando 11.3.1.9 de la Resolución 815 de 2023, se aprecia la intención esencial de este condicionamiento, que es la reactivación de la operación. Allí se incluye a VIVA PERÚ:



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Condicionamiento	¿Es exigible a VIVA PERÚ?
	<p>Por el hecho de haber obtenido el permiso de operación, VIVA PERÚ es reconocido ante la Aeronáutica Civil como sujeto de derechos y obligaciones. Esta circunstancia, de entrada, hace que VIVA PERÚ permanezca incluido en este condicionamiento.</p> <p>Ahora, por más que esté incluido en la reactivación de rutas que persigue la <i>supervivencia de Viva</i>, esto no desconoce la suerte de la que depende VIVA AIRLINES PERÚ ante la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú, en aplicación de las RAP<sup>20</sup>. Ninguna disposición de esa autoridad de aviación civil impide al ENTE INTEGRADO reportar, en cualquier momento a la Aeronáutica Civil de Colombia, un acto o hecho jurídico que defina la suerte de VIVA AIRLINES PERÚ.</p> <p>Desde la Resolución 815 de 2023, la Dirección de Transporte Aéreo reconoce que, incluso en firme los condicionamientos, el ENTE INTEGRADO puede reportar cualquier circunstancia que impida el cumplimiento de obligaciones previstas para VIVA PERÚ en el presente y el resto de los condicionamientos:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“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</i></p>

*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.*

20 Abreviatura de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Condicionamiento	¿Es exigible a VIVA PERÚ?
	<p><i>situaciones materiales y fácticas en las que este impuso han variado.”<sup>21</sup></i></p> <p>En últimas, igual de importante es la inclusión clara de los sujetos involucrados en el condicionamiento como también que hechos o actos externos pueden, en cualquier momento, reorientar el curso de aplicación. Esto se cumple incluyendo a VIVA PERÚ en este condicionamiento.</p>
<p><i>Condicionamiento 3: Mantenimiento de acuerdos interlínea</i></p>	<p>La libertad negocial y los compromisos comerciales son las razones por las cuales VIVA PERÚ está incluido en este condicionamiento. La misma postura informada en la fila anterior (condicionamiento 2) lo asume esta Secretaría.</p> <p>VIVA PERÚ seguirá incluido en este condicionamiento, por el peso que tiene la continuidad de acuerdos interlínea en la reducción de efectos anticompetitivos vinculados a la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN. Esta relevancia es reconocida en el considerando 11.3.3 de la Resolución 815 de 2023:</p> <p><i>“La Dirección indica que el condicionamiento en ningún momento ha hecho referencia a los acuerdos interlíneas 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.</i></p> <p>(...)</p> <p><i>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.”<sup>22</sup></i></p> <p>Esto no desconoce que actos societarios y mercantiles redefinan el curso de VIVA PERÚ en este condicionamiento. Por esto permanecerá reconocida.</p>

21 Resolución 815 de 2023, página 94.  
22 Resolución 815 de 2023, página 194.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Condicionamiento	¿Es exigible a VIVA PERÚ?
<p><i>Condicionamiento 4: Acuerdo interlínea con Satena</i></p>	<p>El papel preponderante en este condicionamiento, dentro de las EMPRESAS INTERVINIENTES lo tiene AVIANCA. A juicio de la Dirección de Transporte Aéreo, eso no impide que los obligados son IV1L y todas las EMPRESAS INTERVINIENTES.</p> <p>La aclaración que solicitan las EMPRESAS INTERVINIENTES ya está incluida desde la sede de reposición. En el considerando 11.3.4 de la Resolución 815 de 2023, se indicó:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“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.”<sup>23</sup></i></p> <p>No detectó esta Secretaría incertidumbre o vacío alguno sobre VIVA PERÚ en este condicionamiento. Sí, IV1L y las EMPRESAS INTERVINIENTES son las primeras llamadas a responder, pero AVIANCA es la persona jurídica directamente obligada. La redacción de este condicionamiento no deja duda al respecto.</p>
<p><i>Condicionamiento 5: Rutas entre Colombia y Argentina</i></p>	<p>La obligación de devolución de hasta siete (7) frecuencias se hace en el marco del acuerdo bilateral suscrito entre Colombia y Argentina. Involucra a las EMPRESAS INTERVINIENTES.</p> <p>Esta Secretaría considera razonable que esa expresión involucre también a VIVA PERÚ, aunque hoy no registre frecuencias autorizadas en la ruta Bogotá – Buenos Aires. No se acepta la exclusión.</p>
<p><i>Condicionamiento 6: Protección de pasajeros</i></p>	<p>Sobre este condicionamiento las EMPRESAS INTERVINIENTES no presentaron reparo alguno con su aplicabilidad a VIVA PERU.</p>
<p><i>Condicionamiento 7: Control del Yield</i></p>	<p>En el universo de vuelos sobre los que se reducirán los ingresos percibidos por pasajero / kilómetro recorrido (Yield) NO hay trayectos de VIVA PERÚ.</p> <p>Esta última aerolínea será excluida de cualquier referencia dentro del condicionamiento 7, de acuerdo a las consideraciones que se exponen más adelante.</p>
<p><i>Condicionamiento 8: Auditoría y términos</i></p>	<p>Al existir al menos un condicionamiento que haga referencia a VIVA PERÚ (individualmente o por ser EMPRESA INTERVINIENTE), no</p>

<sup>23</sup> Resolución 815 de 2023, página 128.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

<b>Condicionamiento</b>	<b>¿Es exigible a VIVA PERÚ?</b>
	puede excluirse del alcance de la auditoría. Para este caso NO se accederá a la exclusión.

En resumen, la indicación o no de obligaciones para las EMPRESAS INTERVINIENTES es así:

	Obligaciones para		
	AVIANCA	VIVA AIR	VIVA PERÚ
C8: Auditoría y términos	✓	✓	✓
C7: Control del Yield	✓	✓	✗
C6: Protección de pasajeros	✓	✓	✓
C5: Rutas entre Colombia y Argentina	✓	✓	✓
C4: Acuerdo interlínea con Satena	✓	✓	✗
C3: Mantenimiento de acuerdos interlínea	✓	✓	✓
C2: Supervivencia de Viva	✓	✓	✓
C1: Devolución de slots	✓	✓	✓

**6.3.1.6. “Se aclare que el monitoreo del cumplimiento de los condicionamientos comienza frente a cada uno de ellos cuando el respectivo condicionamiento entre en vigencia.”**

En la estructura final de los condicionamientos se indicarán las fechas de inicio para cada uno. Las fechas claramente anunciadas son el insumo para la auditoría y sus actividades.

Se responde así a la solicitud de aclaración.

**6.3.2. PRONUNCIAMIENTOS SOBRE LA DECISIÓN BASE DE APROBACIÓN DE LA OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN.**



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En el presente apartado se analizarán las inconformidades y solicitudes presentadas por los recurrentes relacionadas con la decisión base que dio lugar a la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, particularmente las relacionadas con la excepción de empresa en crisis, el alcance del pronunciamiento de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** sobre la cesión de derechos económicos ejecutada con anterioridad a esta, el análisis de los efectos anticompetitivos, los parámetros que se tuvieron en cuenta para la fijación de los condicionamientos, y la necesidad de imponer nuevos condicionamientos sobre los efectos anticompetitivos estudiados.

**6.3.2.1. Inconformidades y peticiones relacionadas con la aplicación de la excepción de empresa en crisis.**

A continuación, se presenta el análisis sobre los argumentos y las peticiones interpuestas por las recurrentes con referencia a la aplicación de la excepción de empresa en crisis. De manera particular, se analizarán los argumentos relacionados con la configuración de la referida excepción en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023 y la Resolución No. 00815 de 25 de abril de 2023.

La Secretaría procederá al estudio de los argumentos presentados por los recurrentes frente al análisis que la Dirección de Transporte Aéreo hizo sobre la empresa en crisis, agrupándolos de la siguiente manera: (i) argumentos relacionados con la prueba de la excepción de empresa en crisis, y (ii) argumentos relacionados con la excepción de empresa en crisis no es aplicable en el sector aeronáutico por la existencia de regulación especial incompatible.

**6.3.1.1.1. Argumentos relacionados con la prueba de la excepción de empresa en crisis**

Los Recurrentes manifestaron su disconformidad sobre los elementos que se tuvieron en cuenta para acreditar la prueba de los requisitos de la excepción de la empresa en crisis. Como se estableció en la resolución impugnada se valoraron los siguientes tres elementos decantados por la doctrina y la autoridad de competencia colombiana para la configuración de la excepción de la empresa en crisis (i) la empresa supuestamente en crisis debe estar condenada, a causa de sus problemas económicos, a abandonar el mercado en un futuro próximo, (ii) no existe otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo, (iii) 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.

**6.3.1.1.1.1. Sobre la prueba del primer requisito para que opere la excepción de empresa en crisis:**

La autoridad de competencia colombiana ha establecido que el primer requisito para que se configure la excepción de empresa en crisis consiste en que la empresa supuestamente





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

en crisis estuviera condenada a desaparecer a causa de sus problemas económicos. Los **TERCEROS INTERESADOS** argumentaron, esencialmente, tres (3) razones asociadas por las cuales consideraron que no se daba cumplimiento al primer requisito de la excepción de empresa en crisis: (i) que la crisis producto de las condiciones endógenas que afectaron la capacidad financiera resulta exclusivamente atribuible a la empresa de la cual se alega su condición de crisis y las condiciones exógenas no resultan un factor atribuible a un solo agente de mercado; (ii) el estudio de la crisis financiera de **VIVA AIR** debe ser analizado bajo las condiciones y el momento en los cuales se haya presentado la solicitud de integración y; (iii) que los estados financieros negativos establecidos en el corto plazo no prestan el suficiente carácter probatorio para que la Autoridad avale la excepción de empresa en crisis.

(i) Los **TERCEROS INTERESADOS** mencionan que los factores endógenos, como criterio para el cumplimiento del primer requisito de la excepción de empresa en crisis, no pueden ser tenidos en cuenta. De lo contrario, el análisis realizado para autorizar o negar la integración iría en contra del principio que indica que nadie puede alegar su propia culpa en beneficio propio.

La primera instancia manifestó que no se podía entrar a desagregar las razones endógenas de las exógenas a través de juicios de culpabilidad para analizar la situación de crisis, ya que eso resultaría en un claro desconocimiento de hechos públicos que son relevantes para el análisis de la solicitud de integración. Respecto a ello, en la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, la Dirección apeló los argumentos de los **TERCEROS INTERESADOS** bajo la siguiente motivación:

*“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”*

Asimismo, y de conformidad con los argumentos de la Dirección en la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, luego del estudio de la información incluida en el expediente, se analizó que las condiciones en las que se encontraba **VIVA AIR** acreditaban que, en caso de no ser aprobada la integración, la empresa en crisis estaría condenada a desaparecer a causa de sus problemas financieros. Incluso, a partir de una comunicación oficial de la



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

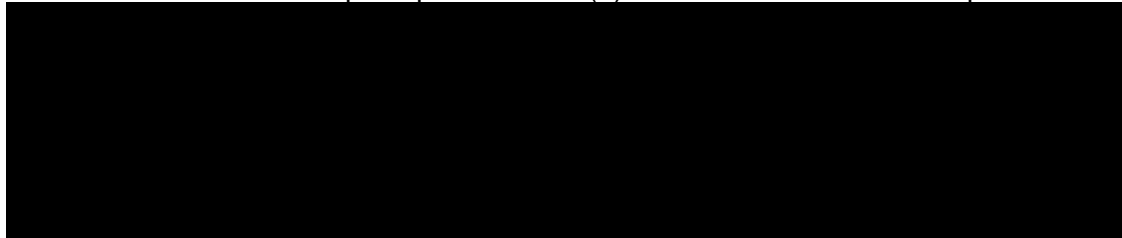
“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Superintendencia de Transporte<sup>24</sup>, la capacidad de operabilidad, en virtud de los respaldos financieros y/o presupuestos, con la que contaba **VIVA AIR** se podría mantener, eventualmente, hasta finales de marzo de 2023.

Se debe tener en cuenta que a partir de dos (2) comunicaciones emitidas por **VIVA AIR** el



En cuanto a las condiciones externas, aunque no afectan únicamente a un agente del mercado en particular, la Autoridad no puede emitir una decisión ignorando las características particulares por las cuales la empresa supuestamente en crisis alega su situación. Sobre este punto, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** advirtieron tres (3) factores exógenos (incremento en el precio internacional del petróleo, devaluación del peso colombiano e incremento de las tasas de inflación) que afectaban severamente las condiciones de la prestación del servicio público esencial de transporte aéreo de pasajeros, como se expuso en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023. Por medio de comunicación enviada el 15 de septiembre de 2022<sup>25</sup>, **VIVA AIR** emitió información adicional que argumentaba su incapacidad de proseguir con sus operaciones con base en la ausencia de acceso a nuevas fuentes de financiamiento:

*“Con el presente escrito, se busca aportar información adicional y elementos de análisis que permitan a la Aerocivil tener por acreditada la situación financiera crítica de Viva que conllevaría a la salida de la Compañía del mercado colombiano en caso de no aprobarse la operación bajo la cual se pretende el rescate de Viva. En el caso en concreto, como se anotó, la situación financiera crítica de Viva se fundamenta en:*

- i. El incremento desmesurado del combustible (de 2.09 USD en diciembre de 2021 a 4.05 USD en 2022, lo cual implica un incremento del 94%);*
- ii. La devaluación del peso colombiano frente al dólar, de aproximadamente un 20%;*
- iii. Deudas precedentes de Viva adquiridas en época de pandemia;*
- iv. La existencia de deudas precedentes de Viva adquiridas en la época de pandemia en la cual se renegociaron los cánones de arriendos con los Lessor y otros proveedores;*

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

25 Consecutivo 67 del Expediente Privado Viva.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

v.

vi.

” 26.

En virtud de ello, y a la luz de lo dicho por la Dirección , la Secretaría encuentra que con respecto a los factores endógenos, la Autoridad no puede analizar la información incluida en el expediente bajo una suerte de presunción de la mala fe de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o de un análisis de culpabilidad para discernir entre los factores completamente ajenos a la gestión de los administradores y lo que habría podido ser un actuar diferente desde el punto de vista gerencial. En todo caso, en el ordenamiento jurídico colombiano se han dispuesto facultades a instituciones competentes para la investigación y sanción de aquellas personas y empresas que actúen de manera irregular e ilícita en el marco de sus actuaciones públicas y privadas, previo el desarrollo de un procedimiento judicial o administrativo bajo la observancia del debido proceso.

Asimismo, los **TERCEROS INTERESADOS**, en sus recursos contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023, no aportaron pruebas adicionales frente a lo propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** sobre su situación financiera o la inexistencia de la crisis. Ante la ausencia de nuevos elementos probatorios, la Secretaría revisará el análisis realizado por la Dirección sobre los elementos que obran en el expediente. Así, sobre los factores exógenos, la Secretaría reconoce que, aunque ciertas condiciones puedan afectar a toda la industria, la afectación puede ser asimétrica frente a determinadas empresas, por ejemplo, aquellas empresas que concentran sus ingresos en pesos colombianos, teniendo principalmente flujos de deuda en dólares, se verán afectadas de forma asimétrica por variaciones en la tasa de cambio frente a otras empresas que tienen mayores ingresos en dólares. De esta manera, el agravamiento de la situación económica y financiera debe mirarse en específico sobre la empresa en crisis, y de este análisis no se pueden excluir los factores comunes que afectan a toda la industria.

Por consiguiente, la Secretaría ratifica la respuesta a los puntos expuestos por los **TERCEROS INTERESADOS** en través de la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023 y no encuentra que los argumentos de las recurrentes demuestren que la empresa en crisis no estuviera condenada a desaparecer a causa de sus problemas económicos. La evidencia que da cuenta de ello, la evaluación de los documentos financieros de **VIVA AIR**, el peritaje de **DELOITTE**, las comunicaciones de la Superintendencia de Transporte, entre otros, como la suspensión de actividades, dan plena certeza de la existencia de la crisis y



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

(ii) Los **TERCEROS INTERESADOS** recurren la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023, en virtud de que consideran que el estudio de integración realizado por la Dirección de Transporte Aéreo tuvo un enfoque erróneo sobre la temporalidad de los hechos objeto de la solicitud de integración, de manera que la evaluación se debió realizar exclusivamente sobre la información aportada en la solicitud y no sobre supuestos que acaecieron con posterioridad a la radicación de la solicitud. Aunado a ello, las recurrentes disponen que la Dirección de Transporte Aéreo presumió hechos como cumplidos en la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023, para aprobar la excepción de empresa en crisis, ignorando las circunstancias coordinadas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** que desembocaron en la suspensión de operaciones de **VIVA AIR**.

Con relación a ello, en la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023 la Dirección manifestó que:

*“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.”*

La Dirección expuso con claridad por qué no podía presumir la mala fe de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, indicando que cualquier actuación dolosa o en contra de derecho debe ser analizada por las diferentes instituciones competentes para perseguir comportamientos desleales, delitos, prácticas restrictivas de la libre competencia, entre otras, de manera que en caso de que se encuentren culpables por conductas ilegales, dichas instituciones podrán judicializar y sancionar a las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

En virtud de la fundamentación planteada por la Dirección en la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, la Secretaría confirmará la decisión de la Dirección en cuanto a encontrar como probado el primer requisito de la excepción de empresa en crisis a la luz de todos los hechos que rodearon la solicitud de integración de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

(iii) Los **TERCEROS INTERESADOS** alegan que los resultados financieros negativos registrados en el corto plazo no acreditan la configuración de empresa en crisis. Por el contrario, señalan que se tenía conocimiento de indicios que demostraban el buen estado financiero en el cual se encontraba **VIVA AIR**.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

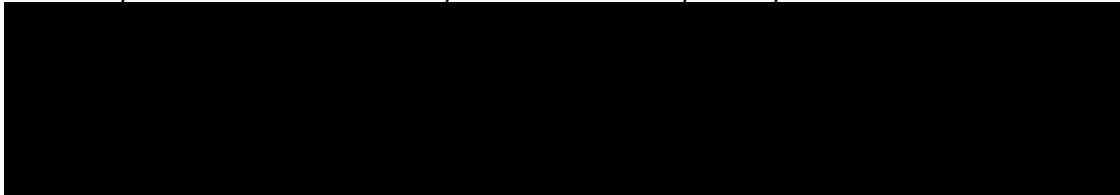
Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

La Dirección manifestó a través de la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023 que la valoración de la crisis de una empresa no debe centrarse en la permanencia en el tiempo o prolongación de esta, sino que la misma indique que la empresa está condenada a desaparecer del mercado. Asimismo, la Dirección hizo un análisis de las pruebas aportadas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en referencia a las fluctuaciones de las tres variables macroeconómicas antes mencionadas (incremento en el precio internacional del petróleo, devaluación del peso colombiano e incremento de las tasas de inflación) y, adicionalmente, determinó que la exposición al riesgo del sector aeronáutico acentuó la crisis de **VIVA AIR** para financiar los créditos existentes o adquirir nuevos créditos, de acuerdo con las pruebas obrantes en el expediente.

La Secretaría, una vez analizada la información que reposa en el expediente, encuentra que el primer requisito de la excepción de la empresa en crisis está debidamente acreditado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Los alegatos presentados por los **TERCEROS INTERESADOS** no son de recibo en cuanto a que las **EMPRESAS** demostraron que en el corto plazo **VIVA AIR** estaría condenada a [REDACTED]. Sobre la base de lo dicho, se encontró que mediante comunicación del 15 de septiembre de 2022<sup>27</sup>, **VIVA AIR** incluyó información relacionada con la carencia de posibilidades para acceder a préstamos y acceder a un proceso de reorganización en los siguientes términos:

- *“Imposibilidad de acceder a préstamos: No se prevé que la situación de.*



- *Imposibilidad de acceder a un proceso de reorganización y a financiación por parte de los nuevos accionistas: En lo que respecta a procesos de insolvencia, para **VIVA AIR** es insostenible adelantar un proceso en los Estados Unidos por los altos costos que eso conlleva. Igualmente, tampoco es viable adelantar un proceso en Colombia (Ley 1116 de 2006 o Decreto 560 de 2020), pues en aquel no se cubren los principales acreedores por tener jurisdicciones exteriores pactadas.*

*Por lo anterior, “(...) la única alternativa que en este momento tiene Viva, corresponde al rescate por parte de Investment Vehicle 1 (controlante de Avianca), decisión que tomaron los accionistas de Viva para tratar de evitar la salida inminente de la aerolínea del mercado. Al punto, es claro que, con los recursos financieros que se tienen y el tiempo con el que cuenta Viva, no sería una alternativa viable aplicar un procedimiento de insolvencia (Capítulo 11 – Ley*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

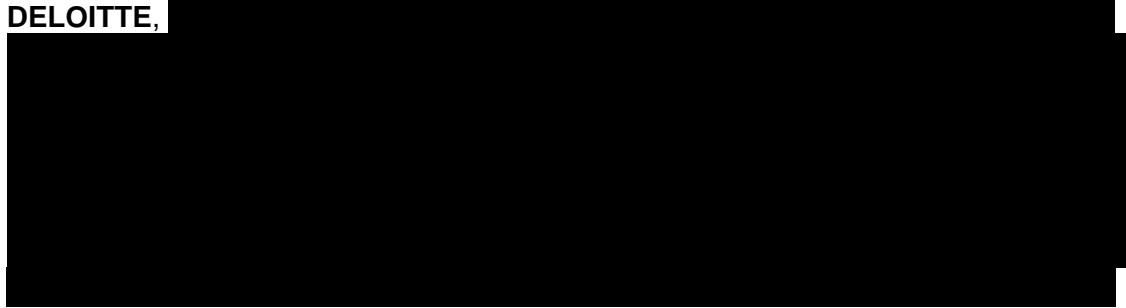
“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

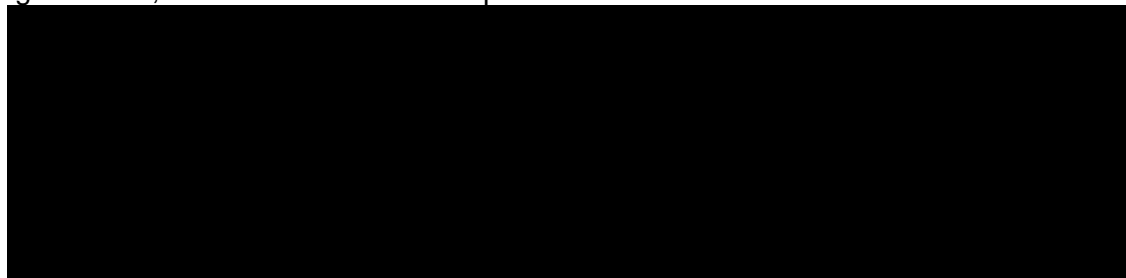
VERSIÓN PÚBLICA

*de Quiebras de Estados Unidos o Decreto 560 de 2020), ser ofrecida a un tercero o aplicar a un crédito (entidades financieras no han otorgado créditos a Viva por ser parte del sector con una alta tasa de endeudamiento como el del servicio de transporte aéreo). De ahí que sea preciso reiterar que la única alternativa adecuada que tiene Viva para permanecer en el mercado corresponde al rescate ofrecido por Investment Vehicle 1<sup>28</sup>. (Subrayado y destacado propio)*

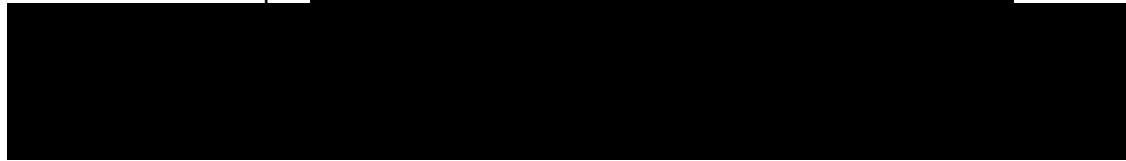
Seguidamente, mediante dictamen pericial aportado el 23 de noviembre de 2022 por **DELOITTE**,



Igualmente, **DELOITTE** enfatizó en que:



De igual forma, la Secretaría advierte que, de acuerdo con la asesoría financiera prestada a **VIVA AIR** por [redacción] sobre el estado financiero de la compañía, se comprobó que **VIVA AIR**, aunque accediera a préstamos, [redacción] el acuerdo suscrito con **Investment Vehicle 1** (controlante de **AVIANCA**). Precisamente, en la Resolución 00815 del 25 de abril de 2023, la primera instancia encontró que [redacción]





MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Sobre este punto, no se debe olvidar que fue la misma **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** quien indicó que **VIVA AIR** tendría capacidad de operar hasta finales de marzo de 2023:

*“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*

*La compañía venía desarrollando la hipótesis de negocio en marcha, antes de la suspensión de operaciones y según sus manifestaciones y plan de negocio, contaba con los respaldos financieros y/o presupuestos para mantener la operación, hasta por lo menos, finalizando marzo de 2023<sup>29</sup>.*

En virtud de lo dicho, la Secretaría no encuentra objeción frente al primer requisito de la excepción de empresa en crisis, de conformidad con la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023 y la Resolución 00815 de 25 de abril de 2023.

#### **6.3.1.1.1.2. Sobre la prueba del segundo requisito para que opere la excepción de empresa en crisis**

Como se indicó en la resolución impugnada el segundo requisito para que opere la excepción de empresa en crisis es que no exista otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo. En cuanto a este requisito los **TERCEROS INTERESADOS** alegaron que, de manera errónea, la Dirección de Transporte Aéreo lo encontró acreditado. Los argumentos presentados por los **TERCEROS INTERESADOS** se resumen en los siguientes puntos: (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**; (ii) que no se tuvieron en cuenta las propuestas emitidas por otras aerolíneas frente a la adquisición de **VIVA**; (iii) que el material probatorio aportado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** referente a la búsqueda de financiación no pertenece a una acción que busque la corrección de la crisis sino al giro ordinario de las actividades financieras de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**; (iv) que la Dirección de Transporte

29 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

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Aéreo no tuvo en cuenta la reorganización empresarial como proyecto real o alcanzable menos lesivo para la competencia.

(i) Los **TERCEROS INTERESADOS** manifiestan que la Dirección incorporó hechos posteriores a la solicitud de la autorización de integración de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, de manera que se distorsionó la decisión final de la Autoridad.

La Secretaría encuentra acorde a derecho el argumento presentado por la Dirección, a través de la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, en cuanto a que *“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 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.”* (Subrayado y destacado propio)

Así, la Secretaría identifica que los argumentos presentados por los **TERCEROS INTERESADOS** sobre la inclusión de hechos posteriores a la solicitud de integración fueron resueltos ampliamente en los términos de la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023. Por ello, para la Secretaría no es de recibo lo objetado por las recurrentes y encuentra ajustado a derecho lo expuesto por la Dirección.

(ii) Frente al segundo argumento, los **TERCEROS INTERESADOS** indican que las diferentes propuestas de competidores para adquirir **VIVA AIR** no fueron objeto de examen por la Dirección en la Resolución 00518 de 21 de marzo de 2023. Sin embargo, de acuerdo con el examen probatorio realizado por la Dirección en la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, sobre este punto, se debe tener en cuenta dos factores, por un lado, el análisis financiero realizado, desde el 30 de noviembre de 2020 y mediados de 2022, por [REDACTED] para **VIVA AIR** respecto de todos los posibles inversores y compradores de la aerolínea, en el que se determinó para ese momento que únicamente **Investment Vehicle 1**, controlante de **AVIANCA**, fue el único oferente con una oferta real y concreta que buscaba la adquisición de **VIVA AIR**; por otro lado, que las intenciones de compra que realizaron **JETSMART** y **LATAM** que fueron aportadas al expediente se realizaron hasta el mes de febrero de 2023, momento en el que los **TERCEROS INTERESADOS**, después de haber conocido el trámite de la integración desde el mes de agosto de 2022, podían deducir la situación de crisis de **VIVA AIR**.

En tal sentido, la Secretaría ratifica que, de acuerdo con el análisis realizado por la Dirección, la única propuesta de adquisición seria y real fue la realizada por **AVIANCA**.

(iii) **LATAM** alegó que a pesar de las pruebas presentadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** con el fin de acreditar que no existió interés de un tercero distinto a **AVIANCA** para adquirir **VIVA AIR**, la Dirección de Transporte Aéreo no analizó la solicitud





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

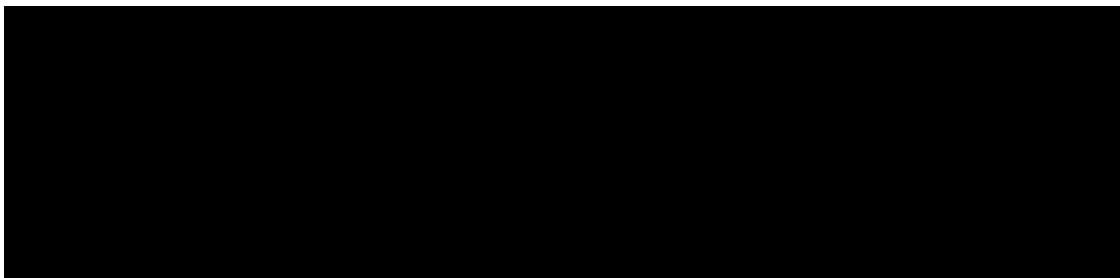
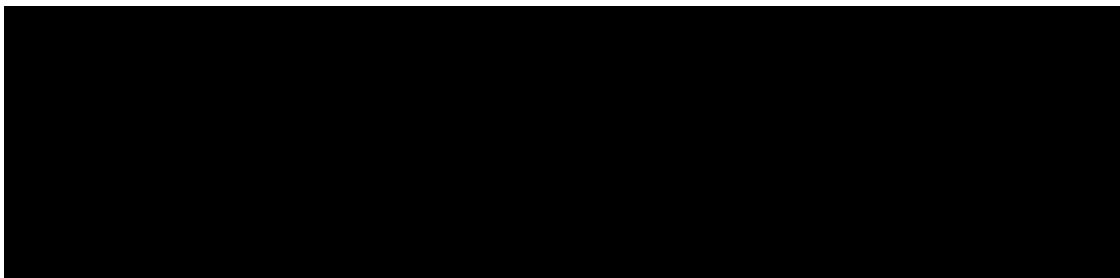
“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

de integración desde el momento que se hizo la contratación con [REDACTED] y esto, según la interviniente, resulta relevante ya que si se hizo previo al contrato de compraventa de acciones del 29 de abril 2022 de **VIVA**, se demostraría que se hizo un *Due Diligence* común y ordinario para buscar un comprador como en cualquier transacción.

Frente al referido argumento, la Dirección de Transporte Aéreo, a través de la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, manifestó lo siguiente:



” (Subrayado y destacado propio)

Sin embargo, la Secretaría encuentra que de acuerdo con la información expuesta en el presente trámite y en virtud de los argumentos establecidos por la Dirección, no solo se tuvo en cuenta la asesoría financiera de [REDACTED] y el contrato de compraventa de acciones del 29 de abril de 2022, como los únicos medios para probar la inexistencia de otros proyectos reales o probables que resulten menos anticompetitivos. En la Resolución 00815 del 25 de abril de 2023 se demostró que **VIVA AIR** buscó diferentes medios de financiación y agotó las vías de acceso crediticio y financiero que tenía a su alcance para evitar su desaparición del mercado.

Igualmente, en virtud de la información aportada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, la asesoría presentada por [REDACTED] segmentó la serie de oferentes dispuestos a financiar o comprar a **VIVA AIR**, analizando más de [REDACTED] posibles inversores, concluyendo que la única propuesta real y plausible era la presentada por **Investment Vehicle 1**, controlante de **AVIANCA**, quien fue el único oferente que demostró una intención real y concreta sobre la adquisición de **VIVA**. Con posterioridad a dicha evaluación, en la actualidad no se identifica como plausible que una propuesta reciente tenga la capacidad



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

de evitar que **VIVA AIR** salga del mercado. Por ejemplo, **JETSMART** y **LATAM** indicaron que el 7 y 14 de febrero de 2023, respectivamente, habían manifestado públicamente su interés de realizar una oferta por el 100% de las acciones<sup>30</sup>. Sobre este punto, se destaca que contemplar estas opciones como mecanismos de salvación de **VIVA AIR** para esa época no era una alternativa realizable, por varias razones: primero, en el mes de febrero **JETSMART** y **LATAM**, debido a su participación en el proceso de integración desde el mes de agosto de 2022, eran conscientes de la situación que podía estar atravesando **VIVA AIR**, segundo, estas empresas son conocedoras que el proceso de compra de una compañía no es inmediato y debe surtir una serie de pasos para su concreción, y tercero, se evidenciaban inconvenientes con los *lessors* de las aeronaves que llevó a **VIVA AIR** de manera posterior a colocar algunos de sus aviones en tierra.

(iv) Los **TERCEROS INTERESADOS** manifestaron que la Dirección de Transporte Aéreo no tuvo en cuenta un posible proceso de reestructuración como proyecto real o alcanzable menos lesivo para la competencia. Específicamente, las recurrentes manifiestan que, si bien la reestructuración empresarial no es requisito para la excepción de empresa en crisis, resulta importante para saber si la empresa si quiera contempló la posibilidad de adelantar dicho proceso.

La Dirección de Transporte Aéreo, por medio de la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, dio respuesta al planteamiento en los siguientes términos:

*“**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.”*

30 Consecutivos 170 y 187 del Expediente Privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**CASTLESOUTH LIMITED**, sociedad controlante de los derechos de voto de **FAST COLOMBIA S.A.S**, manifestó a través de comunicación del 21 de febrero de 2023<sup>31</sup> que los niveles de liquidez de **VIVA AIR** alcanzarían un punto crítico hacia inicios de marzo y la aerolínea se iba a ver forzada a cesar las operaciones a “*menos que la Aerocivil apruebe la operación de cambio de control con anterioridad a dicha fecha*”. Uno de los argumentos para sostener dicha afirmación se estructuró en que, en caso de ausencia de la autorización de integración emitida por la presente Autoridad, **VIVA AIR** ya no contaría con la posibilidad de emprender un proceso de reorganización. De otra parte, no se puede obviar la decisión de 28 de febrero de 2023 de suspensión de la operación por parte de **VIVA AIR** la cual ya era una realidad para la fecha de expedición del acto administrativo impugnado.

Asimismo, mediante comunicación radicada el 8 de agosto de 2022, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que:

*“Los titulares de las acciones de VIVA AIR y el de los derechos de voto de Viva Perú son patrimonios autónomos que no están en capacidad, ni tienen el encargo de inyectar más capital a ninguna de las compañías, como tampoco de realizar inversiones con el objetivo de superar la grave situación financiera en la que se encuentra Viva.*

*Al respecto, vale la pena resaltar que la controlante de Avianca es la única compañía que ha expresado tener la capacidad financiera y la firme intención de adquirir las operaciones de Viva.*

*Por otro lado, pensar en una reestructuración de Viva es imposible dado que no cuenta con inversionistas o accionistas operativos que cuenten con la capacidad financiera para inyectar capital o socorrer a Viva*<sup>32</sup>.  
(Subrayado y destacado propio)

Frente a los argumentos expuestos, esta Secretaría encuentra que la Dirección realizó un análisis adecuado en torno a las propuestas emitidas por los distintos operadores y de la incidencia que tendría cada una de estas en el mercado aeronáutico. Asimismo, la

31 Consecutivo 188 de Expediente privado.

32 Folio 13 de la versión confidencial de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** contenida en el consecutivo 01 del Expediente Privado Viva.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Secretaría encuentra probado lo planteado por la Dirección en referencia a la figura de la reorganización empresarial, entendiéndose que la misma no es una institución indispensable para definir la existencia de una alternativa menos lesiva para la competencia que deban obligatoriamente seguir todas las empresas que se encuentren en crisis con el fin de optar por la evaluación de la excepción que acá se revisa. En definitiva, debido a que dicho elemento no se constituye como requisito legal y la empresa que alega estar en crisis no debe demostrar que pretendió iniciar o inició un proceso de reorganización empresarial, la Secretaría desestima los argumentos de los **TERCEROS INTERESADOS**. Los argumentos de las recurrentes y la información obrante en el expediente no llevan a demostrar que, en caso de que **VIVA AIR** hubiese iniciado un proceso de reorganización, no estaría condenada a salir del mercado.

Por las razones expuestas, la Secretaría encuentra que los argumentos referidos por los **TERCEROS INTERESADOS** no precisan la existencia de un proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo frente a la propuesta de **AVIANCA**. Por el contrario, en las resoluciones No. 00518 del 21 de marzo de 2023 y 00815 del 25 de abril de 2023 se expusieron las razones y los elementos probatorios que acreditaron la existencia del segundo elemento de la excepción de empresa en crisis. En este sentido, concluye la Secretaría que no les asiste razón a las recurrentes.

**6.3.1.1.1.3. Sobre la prueba del tercer requisito para que opere la excepción de empresa en crisis**

La doctrina y la autoridad de competencia han indicado como tercer elemento para la configuración de la excepción de la empresa en crisis que *“el daño a la competencia consumado por la operación de integración debe ser equivalente frente a aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis”*. La Dirección de Transporte Aéreo, como señaló en la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023 y la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, encontró que el tercer requisito no fue probado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Sin embargo, la Dirección sujetó el cumplimiento de dicho requisito a la evaluación de los condicionamientos partiendo de las situaciones particulares que tiene el transporte aéreo comercial de pasajeros como es su carácter de servicio público esencial.

Para la Secretaría el cumplimiento del tercer requisito no se puede limitar a hacer una simple evaluación sobre la posible salida de los activos. Al ser el transporte aéreo comercial un servicio público esencial la discusión del tercer requisito no se debe centrar en si unos activos perdieran su valor y pueden ser adquiridos o no por los terceros. Como lo observó la Dirección, en tratándose de esta actividad se debe buscar la protección del usuario de transporte, la libre competencia y la efectiva prestación de un servicio público esencial. En particular, el bienestar de los usuarios se encuentra constituido por la garantía de la libre circulación dentro de los límites del territorio consagrado en los artículos 24 y 101 de la Constitución Política. Con ello, le corresponde al Estado asegurar la prestación eficiente a



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

los habitantes del territorio colombiano del servicio de transporte aéreo además de regular, controlar y vigilar su prestación por parte de los particulares en los términos de los artículos 333, 334 y 365 de la Constitución Política.

Así, la Secretaría señala que la excepción de empresa en crisis no es una institución desarrollada por la ley, es un concepto económico que permite hacer un balance racional, atendiendo en este caso, además, a las necesidades de interés general por las cuales debe velar la **AEROCIVIL**. Es una lógica que permite considerar el impacto de la pérdida pura y simple de una alternativa en el mercado de servicios de transporte aéreo frente a la posibilidad de una integración que dentro de condicionamientos materializables pueda ser una opción para el cumplimiento de fines constitucionales de libre competencia y prestación del servicio público esencial del transporte aéreo. En esa medida el análisis jurídico-económico desarrollado por la Dirección que modula los requisitos que definen dicha excepción, no puede ser ajeno a los cometidos de la Entidad.

Debe tenerse en cuenta también que, el legislador a través de la Ley 1340 de 2009, creó una excepción a la regla general sobre competencia orgánica para el examen de asuntos de libre competencia en el marco de la aeronáutica civil. Con ello, la modificación 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 Superintendencia de Industria y Comercio, sino una excepción a ésta, para que la Aeronáutica Civil conservara las facultades al respecto de libre competencia entre empresas aeronáuticas”*<sup>33</sup>.

Con ello, la competencia orgánica dada a **la AEROCIVIL** para conocer de asuntos como el presente hacen necesario entender que, para esta autoridad técnica y especializada, que debe garantizar el desarrollo técnico de la aviación civil, la libre circulación y la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, la libre competencia tiene que leerse conforme al modelo constitucional de economía social de mercado. Modelo que en este sector resulta inescindiblemente atado, entre otras posibilidades, a garantizar a los ciudadanos el derecho a la libre circulación aérea en el territorio nacional. Así, modular el tercer requisito de la empresa en crisis es apenas una consecuencia lógica que permite comprender si la mejor opción para el mercado aeronáutico y, en especial, para sus usuarios, es la salida del mercado de **VIVA AIR**, o la integración entre las **EMPRESAS INTERVINIENTES** bajo condicionamientos que garanticen la prestación del servicio público esencial de transporte.

Sin perjuicio de lo anterior, la Secretaría advierte sobre la naturaleza particular de la evaluación de cada caso de integración empresarial, pues son las condiciones que se examinan en cada procedimiento las que permiten identificar y aislar el efecto restrictivo de la competencia que produciría la operación bajo estudio, hecho que permite implementar

33 Corte Constitucional, Sentencia C-277 de 2011



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

los remedios que garantizan las condiciones de competencia y la protección de derechos fundamentales, como en el presente caso, a la libre circulación de los ciudadanos en el territorio nacional.

Así, debe entenderse que es de la mayor relevancia para la **AEROCIVIL**, en el estudio de los asuntos de libre competencia, el examen que de esta materia debe hacerse en función de los fines del servicio público esencial de transporte y, por contera, de garantizar a sus usuarios el bienestar. Por ello, a través de su naturaleza de entidad especializada, de carácter técnico, puede garantizar el desarrollo de la aviación civil, la libre circulación y la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, también, cuando actúa como autoridad de libre competencia. Con ello, bajo este presupuesto, la posibilidad de modular el tercer requisito de la empresa en crisis cobra mayor preponderancia, pues a través de la identificación de los condicionamientos que propuso la Dirección, se logra evidenciar las condiciones que permiten identificar y aislar el efecto restrictivo de la competencia que produciría la operación, implementando los remedios que garantizan el derecho fundamental a la libre circulación de los ciudadanos en el territorio nacional.

Como se manifestó, en Colombia, de conformidad con los artículos 333, 334 y 365 de la Constitución Política, se encuentra en cabeza del Estado la responsabilidad de salvaguardar y garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional. Es así como la Corte Constitucional<sup>34</sup> ha determinado que el transporte público aéreo resulta ser un servicio público esencial que es intervenido por el Estado para *“asegurar la seguridad, eficiencia, calidad y acceso equitativo a las prestaciones correspondientes”*. Todo ello en desarrollo del artículo 24 donde se dispone el derecho de los colombianos a circular libremente por el territorio nacional, y el artículo 101 de la Constitución Política, el cual incluye el espacio aéreo dentro de las limitaciones territoriales.

Adicionalmente, la Ley 105 de 1993 establece que el transporte y las actividades relacionadas a este resultan un elemento para la unidad y desarrollo nacional, de manera que se enmarca como prioridad del Estado la seguridad de las personas que se transportan en sus diferentes sistemas, como lo es el transporte aéreo. En el artículo 68 de la Ley 336 de 1996, se dispone que el transporte aéreo es un servicio público esencial, regido por las normas del Código de Comercio, por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y por los Tratados, Acuerdos, Convenios y prácticas internacionales debidamente adoptados en Colombia.

Los fundamentos presentados por los **TERCEROS INTERESADOS** frente a que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no probaron el cumplimiento del tercer requisito de la excepción de empresa en crisis se concretan en los siguientes: (i) las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no demostraron que, en caso de no efectuarse la integración, los activos

34 Corte Constitucional. Sentencia T-987 de 2012.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

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) Los **TERCEROS INTERESADOS** establecen que la salida definitiva de **VIVA AIR** no afectaría el mercado del servicio público esencial del transporte aéreo de pasajeros haciendo énfasis en que, en caso de ser objetada la integración de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, operadores nacionales podrían entrar a ocupar los activos de la empresa saliente. Asimismo, alegan que no se ha acreditado de manera cierta la configuración de un detrimento mayor al mercado aeronáutico en caso de objetar la integración y permitir la salida de **VIVA AIR** del mercado.

Asimismo, los **TERCEROS INTERESADOS** alegan que la reasignación de slots dentro del mercado nacional permitiría la dinamización de la competencia y habilitarían las condiciones para que nuevos entrantes inicien operaciones, de manera que se ejerza presión sobre los oferentes (alegan que esto se daría especialmente sobre **AVIANCA**) para ofertar nuevas condiciones en el servicio público esencial de transporte aéreo de manera que se beneficien los consumidores.

Sin embargo, la Secretaría encuentra que la reasignación de los activos de **VIVA AIR** como consecuencia de la salida de este agente del mercado, a los diferentes operadores del mercado nacional no puede ser garantizado y, por ello, esto podría resultar en un perjuicio mayor para los consumidores actualmente afectados por el cese de operaciones de **VIVA AIR**. Por un lado, no se tiene certeza que los arrendadores de aeronaves van a contratar con empresas colombianas su tenencia, por otro lado, la redistribución de los slots permitirá el restablecimiento de las condiciones de competencia de manera gradual, situación que se evidencia por la limitación que se le ha impuesto al ente integrado de quedar en el último escalón para la asignación de los slots objeto de devolución por 5 temporadas y la imposibilidad de constituir estos como históricos. La Dirección precisó su motivación en lo siguiente:

*“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*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*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.”* (Subrayado y destacado propio)

De modo que, propendiendo por el bienestar colectivo de los agentes del mercado aeronáutico y como los mismos recurrentes alegaron en el curso del proceso la ocupación de los slots y las rutas que quedan libres podría ser un proceso que tome años, la Secretaría encuentra que la decisión de la primera instancia en esta oportunidad se encuentra acorde a derecho de acuerdo con lo argumentado en la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023.

(ii) En cuanto al segundo argumento, los **TERCEROS INTERESADOS** manifiestan que la Dirección no comprobó que el daño a la competencia sería comparable con la salida de los activos de **VIVA AIR** del mercado.

La Dirección se pronunció en la Resolución 00815 del 25 de abril de 2023 partiendo de la base de la modulación del tercer requisito de la excepción de empresa en crisis, ajustando la decisión al caso en concreto en los siguientes términos:

*“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 y destacado propio).

Con esto, la Secretaría encuentra que la modulación del tercer requisito cumple una finalidad esencial para evitar daños mayores en el mercado aeronáutico y al bienestar de los usuarios del servicio público esencial de transporte. Así, la garantía de la prestación de este servicio desde el derecho de la competencia y el control de integraciones empresariales permite concluir que, atendiendo a las condiciones particulares del mercado, resulta en mayores perjuicios para los usuarios la salida de **VIVA AIR** del mercado, que la autorización de dicha operación bajo condicionamientos que garanticen el cumplimiento del parágrafo 2º del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009. Sobre este punto **ULTRA AIR** manifestó que este tercer requisito no se encuentra probado en la medida en que los condicionamientos no fueron los ofrecidos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, sino impuestos por la autoridad.





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Para la Secretaría de Autoridad esta situación resulta indiferente ya que como la misma Superintendencia de Industria y Comercio lo ha reconocido<sup>35</sup> el establecimiento de los condicionamientos es una facultad que se encuentra en cabeza de la autoridad de competencia en los términos del párrafo segundo del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009 y que los solicitantes pueden “proponer acciones o comportamientos a seguir para neutralizar los posibles efectos anticompetitivos de la operación” según lo dispuesto el numeral 4 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009. En esta se establece la posibilidad de presentar la propuesta de condicionamientos por los solicitantes de la operación y en caso de que lo considere pertinente la autoridad de competencia podrá aceptar, modificar o rechazar con base en el criterio de idoneidad o suficiencia.

Adicionalmente, la Secretaría encuentra que, de acuerdo con lo descrito por la Dirección en la Resolución 00815 del 25 de abril de 2023, aunque la reasignación de slots no conlleve una metodología compleja más allá de la solicitud del permiso de operación vigente para el operador que desee participar del proceso, “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”. Por ello, se prioriza la atención de aquellas rutas y servicios aéreos que quedarían sin asistencia.

En definitiva, para la Secretaría, el a quo realizó un análisis del tercer requisito de la excepción de empresa en crisis acorde a derecho, estando probado en los términos de la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023 y la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, que dicho requisito admite ser modulado en función de la naturaleza de servicio público esencial y función de garantizar el mandato constitucional de la libre circulación de los ciudadanos en el territorio nacional.

Atendiendo a lo expuesto, no se puede afirmar que el acto administrativo impugnado esté afectado por el vicio de falsa motivación en relación con el análisis de la empresa en crisis. Como se manifestó en la Resolución No. 00518, la **AERONÁUTICA CIVIL** está habilitada para adelantar una evaluación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** bajo los parámetros definidos en el párrafo segundo del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009, que indica, “Cuando el Superintendente[para el efecto del presente asunto la Dirección de Transporte Aéreo 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”.

De esta manera, el acto administrativo impugnado no es un resultado de razones simuladas o contrarias a la realidad, sino que sigue los parámetros que regulan los condicionamientos

35 Resolución Nos. 38982 de 2014, No. 76541 de 2017, 84970 de 2018.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

en materia de integraciones empresariales atendiendo a las finalidades constitucionales y legales del régimen de libre competencia económica establecidos en el artículo 3 de la Ley 1340 de 2009, la libre participación de las empresas en el mercado, el bienestar de los consumidores y la eficiencia económica. Así, concluye la Secretaría que en este aspecto no les asiste razón a las recurrentes.

**6.3.1.1.2. Argumentos relacionados con la excepción de empresa en crisis no es aplicable en el sector aeronáutico por la existencia de regulación especial incompatible.**

**WINGO** señaló que la *“fórmula de salvamento de activos por medio de una integración y en cuyo análisis se exceptúan posibles efectos anticompetitivos, no resulta aplicable al sector aeronáutico, ya que su régimen especial, que consagra las consecuencias jurídicas y las fórmulas de tratamiento de los activos productivos, en casos de crisis. Además, esta normatividad resulta claramente aplicable, al describir el supuesto de hecho de la suspensión de operaciones en que incurrió Viva de forma unilateral e inadvertida desde el 27 de febrero de 2023”*.

La regulación aeronáutica no es incompatible con la aplicación de la excepción de empresa en crisis. El hecho de que exista una regulación expresa en la que se indique consecuencias jurídicas para la suspensión unilateral por parte de una aerolínea como en este caso, no genera que la autoridad de competencia no pueda analizar en el marco del procedimiento de integración empresarial la configuración o no de la excepción de empresa en crisis.

Como se manifestó en la Resolución No. 00815 de 25 de abril de 2023, el análisis que realice **la AERONÁUTICA CIVIL** para efectos de los procedimientos o consecuencias de la suspensión de operaciones como ocurre con la pérdida o desinversión de los slots es diferente de las facultades otorgadas a esta entidad en el parágrafo del artículo 8 de la Ley 1340 de 2009, en materia de integraciones empresariales:

*“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 3<sup>36</sup>,*

36 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



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*corresponde a esta autoridad definir 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”.*

La convivencia de la regulación sectorial en materia aeronáutica con el régimen de libre competencia económica no impide a la autoridad hacer un análisis de una integración empresarial que atienda a criterios de crisis financiera y operacional, cuando precisamente ambos cuerpos normativos comparten una finalidad común, el bienestar de los consumidores y los usuarios en el marco de un servicio público esencial. Como se expresó en la Resolución No. 00815 de 2023, esta autoridad no se encuentra adelantando un proceso de “salvamento de activos”, sino evaluando una solicitud de integración empresarial en el que los interesados han manifestado que se encuentran en un estado de crisis económica.

### 6.3.1.1.3. Peticiones relacionadas con la excepción de empresa en crisis

Conforme a los argumentos expuestos relacionados con la falta de configuración de la excepción de empresa en crisis se negarán las peticiones primera y segunda de **JETSMART**<sup>37</sup>, la petición primera principal de **LATAM**<sup>38</sup>, la petición principal de **ULTRA AIR**<sup>39</sup> y la primera petición de **WINGO**<sup>40</sup>.

(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.”

37 PRIMERA: Que se REVOQUE la Resolución No. 518 de 2023.

SEGUNDA: Que, en consecuencia, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil OBJETE la Transacción entre Aerovías del Continente Americano S.A., Fast Colombia S.A.S. y Viva Airlines Perú S.A.C.

38 PRIMERA PRINCIPAL: Que se declare que en relación con la solicitud de integración de AVIANCA, VIVA y VIVA PERÚ no se cumplieron los requisitos de la excepción de empresa en crisis.

39 Se revoque el artículo primero de la resolución 518 de 2023 y en su lugar se objete la operación de integración pretendida por Avianca y Viva Air.

40 Se REVOQUE la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023 y en su lugar se OBJETE la Operación Proyectada.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**6.3.1.2. Argumentos y peticiones relacionadas con la no aprobación de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN, imposición de nuevos condicionamientos y la sujeción del cumplimiento de los condicionamientos como condición previa para la materialización de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN.**

En este numeral se analizarán las solicitudes y argumentos de **ULTRA AIR** dirigidos a (i) negar la aprobación del trámite de integración empresarial porque se ejecutaron acuerdos restrictivos de la competencia previos a la solicitud de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, y existen efectos anticompetitivos que eran suficientes para no dar la autorización; (ii) ampliar los condicionamientos para contrarrestar otros efectos anticompetitivos que según **ULTRA AIR** no fueron estudiados o no se atendieron con los condicionamientos; (iii) sujetar la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** al cumplimiento previo de todos los condicionamientos. Las solicitudes relacionadas con (i) la no configuración de la excepción de empresa en crisis, y (ii) los complementos que deben ser objeto cada uno de los condicionamientos será estudiadas en apartes distintos.

Adicionalmente, en este aparte también se revisarán los argumentos de **WINGO** relacionados con la necesidad de contar con un condicionamiento que atienda los problemas de congestión de los aeropuertos que sirven a las ciudades de Cartagena y de Medellín. Esto porque se trata de una inconformidad que también planteó **ULTRA AIR**.

A continuación, se describen las solicitudes y argumentos presentados por **ULTRA AIR**. Como petición principal **ULTRA AIR** solicitó la revocatoria de la resolución 518 de 2023 fundado en lo siguiente: (i) se presentaron acuerdos restrictivos de la competencia previos que hacen que esta se deba objetar, (ii) existe objeto ilícito el cual es insubsanable, (iii) la excepción de empresa en crisis no fue demostrada (este punto será objeto de estudio en otro aparte), (iv) existen restricciones que sin condicionamientos son suficientes para objetar.

**ULTRA AIR** elaboró una tabla en la que enlistó una serie de “restricciones” que llevarían a objetar la integración y sobre los que no se impusieron condicionamientos o los condicionamientos impuestos no son suficientes, para el recurrente: a) Concentración de más del 50% de los mercados internacionales de: //(i) Perú y México y (ii) Brasil y República Dominicana. por parte del ente fusionado; b) Presión competitiva y perspectivas de crecimiento de FAST COLOMBIA en los mercados de Brasil y República Dominicana aunados a la participación de Avianca en esos mercados; c) Participación de slots del ente fusionado en el Aeropuerto Internacional El Dorado en horas "pico" sería del 67%; d) Posibles conductas exclusorias de negar o restringir el acceso a los vuelos locales o regionales del ente fusionado presentando una barrera a través de la cual se podría restringir la participación en el mercado de las demás aerolíneas (Siendo AVIANCA líder en las operaciones desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado y FAST COLOMBIA líder en las operaciones desde y hacia el Aeropuerto José María Córdova); e) Barrera de



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

entrada con relación al mercado argentino (la restricción de capacidad se encuentra limitada a 35 frecuencias, de las cuales el ente fusionado quedaría con 28 frecuencias y las 7 restantes frecuencias están otorgadas a WINGO, quien no ha iniciado operaciones en este mercado; f) Barrera de entrada derivada de la congestión de los aeropuertos de San Andrés, Medellín, Cartagena y Santa Marta; g) Barrera de entrada que se podría generar en los mercados conexos (Simuladores, talleres, servicios en tierra, etc.); h) Efectos que podrían generar los acuerdos interlinea y códigos compartidos de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** como ente integrado; i) El menor riesgo para el ente integrado en cuanto a aumentar sus precios, reducir frecuencias, cancelar rutas o reducir servicios complementarios; j) Participación de slots del ente fusionado en el Aeropuerto Internacional El Dorado sería del 69%; k) Posible restricción de la participación de las demás aerolíneas frente al ente fusionado con causa de las pocas alternativas adicionales para la distribución de pasajeros; l) Concentración del más del 50% del mercado en todas las rutas (29) round trip nacionales en las que participan de manera coincidente las **EMPRESAS INTERVINIENTES**; m) Convencer a un consumidor de cambiar a su proveedor tradicional y que conoce implica incurrir en gastos de comercialización para posicionar la nueva marca a importantes costos irre recuperables en términos de gastos de marketing; n) La integración con Viva Air traerá que los usuarios de Viva Air quedarán afiliados al programa de fidelización de Avianca y sus beneficios, lo que se constituye en otro obstáculo para los nuevos entrantes.

En su escrito **ULTRA AIR** afirmó que la operación restringiría la competencia porque, (i) crearía un mercado exageradamente concentrado, (ii) se generaría una concentración de los SLOTS en el DORADO, (iii) los competidores no podrían responder ante un aumento en la demanda, (iv) la capacidad de sillas y ociosa disuade a un posible entrante, (v) la operación disminuye el poder del segundo, tercero y cuarto competidor, (vi) eliminación del Maverick, (vii) el nuevo ente podría y en efecto restringiría la competencia, limitaría ilegalmente los beneficios de los consumidores y afectaría a los competidores, al existir fuertes barreras para el ingreso, como las a) legales (otorgamiento de permiso de operación, tras un complejo procedimiento de etapas de audiencias públicas), b) las administrativas (equipos de aeronaves, estructura organizacional y funcional), c) inversión inicial, d) creación de nuevas barreras de acceso, como el hecho de que las posiciones de parqueo son fijadas por el operador de cada aeropuerto, la existencia de programas de fidelización como barrera de entrada, la complejidad de alcanzar un “equivalente reconocimiento de marca por parte de empresas entrantes”; (viii) posibilidad de restringir el acceso al mercado de nuevos competidores y afectar severamente a los competidores existentes, en relación con los simuladores de vuelo, talleres de mantenimiento y reparación, servicios en tierra; (ix) se permitiría al nuevo ente eliminar competidores porque el acaparamiento de franjas horarias (slots) permite la fijación de tarifas “subsidiadas”; (x) el nuevo ente quedaría en condición de restringir la competencia por el acaparamiento de franjas horarias, porque AVIANCA adquiriría la totalidad de los slots históricos pertenecientes a VIVA AIR, el acaparamiento de sillas porque, “Avianca podrá regresar SLOTS y reacomodar a los pasajeros de un vuelo que no tenga los suficientes viajeros,



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

para que con los de otros vuelos puedan completar las sillas de un avión, sin importar el horario ofrecido al usuario”; (xi) el nuevo ente utilizaría las economías de escala resultantes y se incrementaría su capacidad de repartir costos fijos.

Posteriormente, **ULTRA AIR** solicitó como primera petición por defecto a las peticiones principal y subsidiaria, que se impusieran condicionamientos sobre cada una de las restricciones que se generarían, y de manera particular solicitó incluir los siguientes condicionamientos: (i) Sobre el efecto de la concentración en rutas internacionales, solicitó **ULTRA AIR** que se ordenara a las integradas que regresen slots de las rutas internacionales señaladas con el mismo criterio definido para la devolución en las rutas nacionales, (ii) Sobre el efecto relacionado con conductas exclusorias, solicitó ordenar a las integradas que no se impusieran cláusulas de exclusividad en los eventuales acuerdos interlíneas que se propongan, (iii) Sobre la congestión en San Andrés, Medellín, Cartagena y Santa Marta, solicitó imponer condicionamiento, dirigido a 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, (iv) Sobre competencia potencial, solicitó un condicionamiento dirigido a que se mantuviera “un banco de slots” para nuevos entrantes que puedan explotar un número de franjas que permitan hacer viable la operación y aerolíneas con menor participación, (v) Sobre el efecto posicionamiento de marca, solicitó un condicionamiento dirigido a que en la página del nuevo ente haya un espacio para la publicidad de otros competidores, (vi) Sobre el efecto derivado de los planes de viajero frecuente, solicitó imponer un condicionamiento dirigido a que los usuarios de las demás aerolíneas puedan tener acceso a las ventajas de los viajeros frecuentes del nuevo ente.

**ULTRA AIR** solicitó como segunda petición por defecto complementar cada uno de los condicionamientos indicado en la resolución impugnada. Esta solicitud será estudiada cuando se realice el análisis de cada uno de los condicionamientos.

Por último, **ULTRA AIR** como tercera petición por defecto solicitó que todos los condicionamientos sean una condición precedente a que se pueda proceder con la integración.

**6.3.1.2.1. Sobre la solicitud de negar la aprobación de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN por haberse configurado un acuerdo anticompetitivo y estar viciada la operación por objeto ilícito, “Vicios de la Operación”.**

**ULTRA AIR** ha insistido en el curso del procedimiento administrativo en el presente caso que *“los acuerdos restrictivos de la competencia previos hacen que se deba objetar”* sobre este punto, indicó *“la autorización a una operación de integración económica podrá ser suspendidas temporalmente y aún revocadas por el mismo funcionario, de oficio o a solicitud de cualquier ciudadano, cuando se comprueba que la nueva organización jurídico-económica ha incurrido en violación de las normas consagradas por la Ley 155 de 1959”.*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Adicionalmente, manifestó que “*el objeto ilícito de un acuerdo ilegal es insubsanable*” y que “*además de las consecuencias administrativas de las cuales la SIC es competente, se genera una nulidad por objeto ilícito, de acuerdo artículo 46 del Decreto 2153 de 1992, y la Ley 155 de 1959 están prohibidas las conductas que afecten la libre competencia en los mercados, las cuales, en los términos del Código Civil, se consideran de objeto ilícito*”. Por estos motivos, para **ULTRA AIR** se debe revocar la decisión de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** contenida en la Resolución 00518 de 21 de marzo de 2023.

La Dirección de Transporte Aéreo, mediante Resolución 00815 de 25 de abril de 2013, al resolver el recurso de reposición decidió negar esta solicitud ya que consideró que cualquier pronunciamiento relacionado con el trámite de investigación administrativa adelantado por la Superintendencia de Industria y Comercio podría devenir en una conducta violatoria en garantías constitucionales y legales de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. En particular, afirmó:

*“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 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.”*

La Secretaría comparte los fundamentos expuestos en las Resoluciones 00518 y 00815 de 2023 que llevaron a negar esta solicitud y se permite agregar lo siguiente. El artículo 46 del Decreto 2153 de 1992 prevé que las conductas que afecten la libre competencia económica “en los términos del Código Civil, se consideran de objeto ilícito”. Sobre este punto, es claro que el carácter de objeto ilícito necesita como condición previa por lo menos el pronunciamiento de la autoridad de competencia declarando la ocurrencia de la infracción al régimen de libre competencia económica. De otra parte, la ilegalidad de un negocio jurídico o contrato que se encuentre viciado por objeto ilícito en los términos del Código Civil, referencia que hace el artículo 46 del Decreto 2153 de 1992, **requeriría el pronunciamiento de una autoridad en ejercicio de funciones judiciales**. Circunstancia que en este asunto no ha acaecido, por lo que no es aceptable el argumento del recurrente de la existencia de un “objeto ilícito”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Por último, se debe hacer hincapié que una declaratoria en este sentido saldría del ámbito de competencia de la **AERONÁUTICA CIVIL**. El parágrafo 8 de la Ley 1340 de 2009 le asignó a esta entidad competencia para “*autorizar todas las operaciones entre los explotadores de aeronaves*”, y no se encuentra habilitada para declarar la ocurrencia de una violación al régimen de libre competencia.

Por lo indicado, se negará la solicitud de **ULTRA AIR** de revocar la Resolución 00518 de 2023, con base en los argumentos de objeto ilícito y de existencia de acuerdos anticompetitivos.

**6.3.1.2.2. Estudio de los efectos anticompetitivos que llevarían a negar la aprobación de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN o a la imposición de nuevos condicionamientos.**

**ULTRA AIR** ha traído un listado de efectos anticompetitivos para sustentar que (i) la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** no debió ser aprobada por la Dirección de Transporte Aéreo (petición principal), (ii) a pesar de la aprobación de **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** con condicionamientos estos se siguen presentando y se debería revocar la autorización (petición principal), (iii) conforme a esos efectos anticompetitivos existe la necesidad de imponer nuevos condicionamientos para lo cual trajo unas propuestas de condicionamientos (primera petición por defecto). En este último punto como se había indicado, **WINGO** solicitó la adición de un condicionamiento relacionado con la congestión de los aeropuertos de Medellín y Cartagena el cual se evaluará en conjunto con esta última solicitud de **ULTRA AIR**.

Para resolver estos cuestionamientos relacionados con los efectos anticompetitivos endilgados por **ULTRA AIR** como sustento de sus “peticiones”, esta Secretaría procederá al análisis de cada una de las solicitudes.

Esta instancia encuentra que los argumentos expuestos y solicitudes de **ULTRA AIR** no son procedentes. En este sentido, la Secretaría acogerá el análisis expuesto por la Dirección en la Resolución No. 00815 de 25 de abril de 2023 al encontrar que en este acto administrativo se esbozaron con claridad y suficiencia las razones que darían cuenta de la negativa de las peticiones e inconformidades manifestadas por **ULTRA AIR**. Esto sin perjuicio, que en el presente acápite la Secretaría complementa los argumentos desarrollados por la Dirección de Transporte Aéreo.

**ULTRA AIR** partió de un escenario que desconoce las particularidades en que la solicitud de integración empresarial ha sido estudiada. En su escrito, **ULTRA AIR** trae referencias a la Resolución 02473 del 4 de noviembre de 2022, para enlistar una serie de “efectos anticompetitivos” cuando en esa misma decisión no se les dio tal carácter. **ULTRA AIR** no realizó un análisis juicioso de cada uno de esos efectos que mencionó que se mantenían a pesar de la imposición de los condicionamientos, en este sentido incluyó una tabla en la que simplemente manifestó si el efecto tuvo un condicionamiento, con un sí o con un no, y





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

luego indicó que a pesar de que este tuviera condicionamiento el efecto restrictivo se mantenía. El recurrente en este sentido no procede a hacer un análisis de esos efectos ni presenta argumentación ni bases económicas para decir que el efecto no es contrarrestado por el condicionamiento. Como se indicó en la Resolución No. 00815 de 25 de abril de 2023, **ULTRA AIR** omite en su valoración el reconocimiento de la situación financiera y económica de **VIVA AIR**, así:

*“**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”.*

En la Resolución No. 00815 de 25 de abril de 2023, se indicó al recurrente por qué la concentración de rutas en el mercado y la concentración de slots lograban ser mitigados por el condicionamiento relacionado con la devolución de slots<sup>41</sup>. En este sentido, afirmaciones como que de la concentración de slots se va a generar una posibilidad para el ente integrado de imponer tarifas subsidiadas o de influir en la fijación de condiciones del mercado no cuentan con sustento. El mecanismo de devolución de slots es un medio idóneo para evitar la materialización de este riesgo porque permite que los agentes competidores incumbentes y entrantes puedan ejercer presión competitiva al ente integrado particularmente en los horarios de alta demanda.

41 En un análisis que puede resultar equivalente al propuesto por la Superintendencia de Industria y Comercio para el caso de lo que ha denominado “activos intangibles críticos”, los slots en aeropuertos de alta congestión nivel tres, a pesar de no ser bienes respecto de los cuales los agentes se pueden apropiar y sean objeto de enajenación, en últimas sí representan un recurso intangible que es necesario para la prestación del servicio de transporte aéreo. Sobre este punto la Guía de Integraciones Empresariales de la Superintendencia expresa que, 186. Desinversión de derechos de activos intangibles críticos: este tipo de condicionamientos es utilizado cuando las empresas a integrarse cuentan con derechos de propiedad intelectual que les otorgan ciertos tipos de ventajas para producir o comercializar determinado tipo de bien o producto. En estos casos, la venta de dichos derechos permite preservar las condiciones de competencia en los mercados definidos.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

De la misma manera, para esta Secretaría las preocupaciones respecto de rutas internacionales que podían surgir como consecuencia de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** encuentran solución por el mecanismo de devolución de slots, sumado al hecho de que existieran rutas sustitutas. Sobre este punto, la autoridad aeronáutica sí se preocupó de la ruta Buenos Aires – Bogotá e impuso un condicionamiento para atacar el riesgo de concentración en esta como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Para la Secretaría, la solicitud de un nuevo mecanismo de devolución de slots relacionada con rutas internacionales no es procedente porque la devolución diseñada en el acto administrativo impugnado no distingue si un slot está asignado a una ruta nacional o a una internacional como lo indica el RAC. Por último, en el caso de rutas internacionales particularmente en lo relacionado con los países de México y Perú rige el principio de libertad entre territorios o libertades elemento que ha reconocido la OCDE que ha generado la liberalización del mercado permitiendo la entrada y salida libre, encontrando como única limitante precisamente la capacidad de los aeropuertos<sup>42</sup>.

Para la Secretaría, como se manifestó en la Resolución No. 00815, **ULTRA AIR** introdujo como efectos anticompetitivos elementos que la Resolución 02473 de 4 de noviembre de 2022 no les asignó ese carácter. En relación con las rutas de los mercados de Brasil y República Dominicana esta resolución lo que hizo fue afirmar que **VIVA AIR** empezó a ejercer presión competitiva, pero en ningún caso fue considerado como un efecto derivado de la aprobación de esta operación:

*“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*

42 “Domestic deregulation has removed barriers to entry and exit and control on fares and services in several but not all OECD countries. At the international level, however, air travel is regulated through a web of bilateral agreements, which can significantly restrict entry, and the level of services provided. A few countries have negotiated open skies agreements which don restrict entry or services. Even such “open skies” agreements do not typically permit entry from foreign (third country) airlines or allow cabotage. There remains room for significant further liberalization of international air services. In addition, even in those countries which allow unrestricted new entry, capacity constraints at many airports limit the ability of new airlines to establishes services. OECD. Airlines Merger and Alliances 1999



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*de este elemento como efecto negativo de la operación de integración que deba ser objeto de condicionamiento.”*

De otra manera, **ULTRA AIR** en su recurso solicitó la **creación de una bolsa de slots** que quedaran disponibles para los agentes entrantes. Sobre el particular, la Secretaría estima que no es procedente la petición por cuanto la normatividad vigente contempla un mecanismo para tal fin.

De la misma forma, en la Resolución No. 00815 de 25 de abril de 2023, la Dirección se pronunció sobre los posibles efectos anticompetitivos y los argumentos dados por **ULTRA AIR** para decir que estos eran suficientes para negar la aprobación de la solicitud de integración empresarial o porque necesitaban condicionamientos adicionales. En relación con la desaparición del Maverick, la aparición de conductas exclusorias en los aeropuertos de más alto tráfico y la presunta afectación a mercados conexos la Dirección se pronunció con suficiencia. Sobre esto se destaca que la Secretaría comparte los argumentos y confirma la decisión de no realizar cambios en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023.

En la Resolución No. 00815 se manifestó que las conductas exclusorias en aeropuertos de alto tráfico es un efecto que es atendido por el condicionamiento relacionado con la devolución de slots, ya que permite a los demás competidores mantener una posición en el mercado adecuada para ejercer presión competitiva al ente integrado evitando la materialización de estas conductas.

*“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 mitigó por el mecanismo expuesto”.*

En particular, **ULTRA AIR** solicitó la inclusión de un condicionamiento relacionado con la eliminación de cláusulas de exclusividad en los eventuales acuerdos interlínea, sin embargo, como lo destacó la primera instancia esta preocupación se atendió al ordenar la eliminación de estas exclusividades en los acuerdos celebrados por VIVA AIR, *“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**.”*

**ULTRA AIR** destaca como uno de los efectos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, la salida de un competidor fuerte o del Maverick, la Secretaría comparte los argumentos de la Dirección en el sentido que el recurrente omite las situaciones actuales



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

del mercado, la situación financiera de **VIVA AIR**, la cual de no aprobarse la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** saldría del mercado o por lo menos no tendría la capacidad de competir y dejaría de ocupar ese rol de Maverick. Así la Secretaría comparte el análisis realizado por la Dirección en la Resolución 00815 de 25 de abril de 2023 en cuanto sostuvo:

*“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”.*

En relación con la afectación a mercados conexos como consecuencia de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, la Secretaría reafirma lo indicado en la Resolución No. 00815. En el presente caso no se han encontrado elementos que den cuenta de la afectación a esos mercados:

*“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 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, la Secretaría no está de acuerdo con la imposición de nuevos condicionamientos relacionadas con los efectos que **ULTRA AIR** ha denominado alto grado de reconocimiento de la marca **AVIANCA** y la importancia del programa de viajero frecuente. Sobre el primer punto, para esta Secretaría las decisiones de consumo en el sector aeronáutico han cambiado y no se tiene certeza sobre la influencia que pueda tener en el consumidor la pertenencia en este momento a un programa de fidelización,



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

**(00873 del 5 de mayo de 2023)**

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

adicionalmente como lo advirtió la Dirección si bien puede generar algún impacto para los competidores, este fenómeno no genera una afectación mayor a la competencia.

De otra parte, para la Secretaría no resulta adecuado la imposición de una obligación de publicidad en la página web del ente integrado, como lo expuso la Dirección esto representa unos riesgos en materia de consumidor que terminaría generando un efecto adverso al perseguido por la integración, *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*<sup>43</sup>.

En relación con el argumento de aprovechamiento de las economías de escala, la Secretaría entiende que este es un efecto connatural a toda operación de integración empresarial<sup>44</sup>. Para esta Secretaría, medidas como la desinversión parcial de una unidad de negocio o de activos, particularmente en una situación de crisis y de salida definitiva del mercado de un agente de mercado, en el sector aeronáutico resulta complejo ante la existencia de barreras regulatorias que al final impedirían el salvamento del competidor en crisis, como ocurre en el presente caso<sup>45</sup>. Como lo ha establecido, la Superintendencia de Industria y Comercio para que el mecanismo de desinversión de activos o de unidad de negocios sea idóneo es necesario que esos activos le sirvan a un comprador para que se consolide como un competidor efectivo, de forma oportuna y durable<sup>46</sup>.

De otra manera, como lo indicó la Dirección medidas como la desinversión de slots terminan influyendo en la posibilidad que contarían los competidores en el escenario post-integración. Al limitar el acceso del ente integrado a un recurso esencial para la operación busca generar un escenario de competencia que permita la participación de competidores

43 Resolución No. 00815 de 25 de abril de 2023.

44 Wish, R, Bailey, D. Competition Law, Tenth Edition, Oxford University, Press, 2021, p. 856. “An argument in favor of some mergers is the achievement of economies of scale and scope. A firm will produce goods at the lowest marginal cost where it is able to operate at the minimum efficient scale.”

45 Guía de Integraciones empresariales. Superintendencia de Industria y Comercio. ‘175. En el caso de integraciones horizontales, el principal efecto sobre la competencia es el incremento del poder de mercado de la entidad integrada como consecuencia de la eliminación de un competidor actual o potencial, del incremento del riesgo de coordinación con los competidores o ambos casos. El aumento del poder de mercado puede darse como resultado de combinar activos destinados a determinadas actividades que bajo otras circunstancias podrían ser utilizados para competir. Por lo anterior, es común que, en la mayoría de integraciones horizontales, el condicionamiento requerido para preservar la competencia sea una “desinversión de activos”.

46 Guía de Integraciones empresariales. Superintendencia de Industria y Comercio. “180. Desinversión de los activos necesarios para que el comprador de los mismos sea un competidor efectivo: para este condicionamiento se requiere identificar claramente cuáles son los activos que el competidor necesitaría para competir efectivamente de forma oportuna y durable en el tiempo”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

incumbentes y entrantes, situación que compensa los riesgos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**:

*“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”.*

Así mismo, **ULTRA AIR** advierte que el ente integrado tendría la posibilidad de limitar “ilegalmente los beneficios de los consumidores y afectaría a los competidores” al existir barreras de entrada (legales, administrativas, inversión inicial, posiciones de parqueo y programas de fidelización), así como se crearía un desincentivo por la capacidad de sillas del ente integrado. La Secretaría reconoce la existencia de algunas de estas barreras de entrada en el mercado aeronáutico, como es la obtención del permiso de operación, la inversión inicial que se requiere para el inicio de las actividades, la aprobación de rutas, sin embargo, para esta Secretaría no es un efecto que dé lugar al rechazo de la solicitud de integración y la imposición de un condicionamiento particular sobre esto por las siguientes razones.

El mercado aeronáutico ha demostrado que a pesar de la existencia de estas barreras en los últimos años este se ha dinamizado, situaciones como la entrada y crecimiento del negocio *low cost* representado por aerolíneas como **VIVA AIR**, **WINGO** y la misma **ULTRA AIR** es evidencia que estas barreras pueden lograr ser superadas, situación que se confirma con la reciente entrada de **JETSMART AIRLINES SPA SUCURSAL COLOMBIA** para la operación de rutas domésticas. Como lo han expuesto los **TERCEROS INTERESADOS** el principal inconveniente que han encontrado para su crecimiento es la limitación al acceso a la infraestructura aeroportuaria, particularmente la relacionada con el Aeropuerto Internacional El Dorado, la cual está siendo objeto de un condicionamiento con el fin de generar un escenario competitivo.

Así también, la existencia de barreras de entrada no se traduce en la posibilidad inmediata del ente integrado de limitar “ilegalmente los beneficios de los consumidores” y “afectar a



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

otros competidores”. Sobre el particular, el régimen de prácticas restrictivas de la libre competencia ha indicado que la existencia de barreras de entrada es uno de los elementos, pero no el único, que se tiene en cuenta para la determinación de la posición de dominio de un determinado agente de mercado. Como lo ha advertido la Superintendencia de Industria y Comercio, el hecho de que un agente adquiera esta calidad especial no limita a la autoridad de competencia de realizar un análisis en un escenario de “control ex post” sobre posibles prácticas restrictivas de la competencia:

*“A pesar de las bondades que esta operación generará, se debe tener en consideración el hecho que TECSA adquiriría una posición de dominio relevante en las operaciones relacionadas con el movimiento de contenedores. Por tal razón, el aval de esta operación no implica desconocer la responsabilidad de velar por el cumplimiento de las normas de competencia en lo que se refiere a las operaciones portuarias por parte de esta Superintendencia”<sup>47</sup>.*

Por último, **ULTRA AIR** y **WINGO** manifestaron que la Dirección de Transporte Aéreo en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023, no estudió el fenómeno de congestión en los aeropuertos de San Andrés, Medellín, Cartagena y Santa Marta, y los efectos que se generarían en estas infraestructuras aeroportuarias derivadas de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Al revisar la Resolución No. 00815 de 18 de abril de 2023, que resolvió el recurso de reposición, la Secretaría observó que la Dirección de Transporte Aéreo en este nuevo acto administrativo resolvió los cuestionamientos relacionados con la posible congestión en estos aeropuertos.

La Secretaría comparte el análisis realizado por la Dirección de Transporte Aéreo, en este acto administrativo se evidencia que los aeropuertos de Cartagena, Santa Marta y San Andrés no tienen problemas de congestión que generen preocupación en relación con los resultados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Estos aeropuertos no cuentan con problemas estructurales de capacidad y en promedio ninguna de las franjas horarias tanto en salidas como en llegadas llegan a su máxima capacidad.

En relación con el Aeropuerto de Rionegro que sirve a la ciudad de Medellín, si bien existe algún tipo de preocupación relacionada con la congestión si “se mantuviera la tendencia de crecimiento de las operaciones de este aeropuerto”, esa tendencia creciente en parte estuvo atada a la entrada y crecimiento de las aerolíneas **VIVA AIR** y **ULTRA AIR**, agentes

47 Resolución No. 255 de 2010. Superintendencia de Industria y Comercio. Sobre este punto se discute en la doctrina si el propósito de una integración es necesariamente prevenir la creación o el fortalecimiento de un poder de mercado antes de ocurra, o realmente es el mantenimiento de mercados competitivos que genere mayores beneficios para el consumidor. Wish, R, Bailey, D. Competition Law, Tenth Edition, Oxford University, Press, 2021, p. 859. “A different question is whether merger control is necessary to prevent the creation or strengthening of market power before it occurs, given that there is legal control – such as Article 102 TFEU – on the abuse of market power. One answer to this question is that merger control is not simply preventing future abuses: it is also about maintaining competitive markets that lead to better outcomes for consumers”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

de mercado que en este momento tienen suspendidas sus operaciones y respecto de las cuales no se tiene certeza sobre el reinicio de estas en la misma cantidad. En este sentido, la Secretaría comparte la afirmación de la Dirección dirigida a indicar que esta situación de **ULTRA AIR** y **VIVA AIR** “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”<sup>48</sup>.

Como lo manifestó la Dirección la situación descrita desconoce que la **AERONÁUTICA CIVIL** monitorea las situaciones de congestión que se presenten en este aeropuerto y en otros del país pudiendo actuar en ejercicio de sus competencias cuando se requiera para garantizar la prestación eficiente del servicio público esencial. Ante las particularidades de esta facilidad como lo son, por un lado, la ausencia del manejo de las franjas bajo un esquema de slots de aeropuerto nivel 3, y por otro lado, que la planeación de las operaciones se encuentra en cabeza de los operadores aeroportuarios, esta integración no es el escenario para tomar medidas de orden estructural con el fin de atender este eventual problema de congestión.

Como lo recordó la Dirección de Transporte Aéreo, la **AERONÁUTICA CIVIL** chequea permanentemente las condiciones de este aeropuerto y dentro del marco de su competencia está habilitada para tomar medidas positivas en coordinación con el operador aeroportuario en aras de garantizar el acceso a los agentes de mercado a esta facilidad dentro del marco de la eficiencia de la prestación de los servicios de transporte aéreo.

De otra parte, la Secretaría considera que no es procedente el condicionamiento propuesto por **ULTRA AIR** relacionado con los problemas de congestión en estos aeropuertos. La propuesta de **ULTRA AIR** parte de un error técnico y es que estos aeropuertos no funcionan bajo un esquema de asignación de slots con precedencia histórica (aeropuertos nivel 3), y por ende no es posible como lo propone **ULTRA AIR** que se imponga un condicionamiento dirigido a ordenar al ente integrado la devolución de un número de slots equivalentes al existente en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Por los argumentos expuestos, la Secretaría confirmará la decisión de la Dirección de Transporte Aéreo en el sentido de negar la petición principal, la primera petición por defecto y la segunda petición por defecto de **ULTRA AIR** relacionadas con los argumentos de presencia de efectos anticompetitivos y la necesidad de imposición de nuevos condicionamientos en relación a estos efectos anticompetitivos. En el mismo sentido, la Secretaría ha dado respuesta a los argumentos expuestos por **WINGO** relacionados con problemas de congestión de los aeropuertos que sirven a la ciudad Cartagena y Medellín.

48 Resolución No. 00815 de 25 de abril de 2023.





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

### 6.3.1.2.3. Sobre la solicitud de someter la aprobación de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN al cumplimiento de todos los condicionamientos.

**ULTRA AIR** como tercera petición por defecto solicitó que se someta a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** al cumplimiento de todos los condicionamientos como condición precedente a la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Sobre este reparo, la Dirección de Transporte Aéreo en la Resolución No. 00815 de 25 de abril de 2023, indicó que no era procedente por los siguientes motivos:

*“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.<sup>49</sup> 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”.*

Para esta Secretaría no resulta lógico acceder a esta solicitud de ejecución de los condicionamientos como condición previa a la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, **ULTRA AIR** desconoce la naturaleza de algunos de los condicionamientos impuestos a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** los cuales requieren de prerequisites y verificaciones desde el inicio de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** para su ejecución material. De otra parte, no es cierto como lo pretende hacer entender **ULTRA AIR** que la Superintendencia de Industria y Comercio impone el cumplimiento de todos los condicionamientos como condición previa para la materialización de una **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. La Guía de Integraciones Empresariales de la Superintendencia de Industria y Comercio indica que esta posibilidad es potestativa y no resulta ser un mandato obligatorio.

### 6.3.1.2.4. Peticiones relacionadas con la no aprobación de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN, imposición de nuevos condicionamientos y sujeción del cumplimiento de los condicionamientos como condición previa para la materialización de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN.

---

49 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



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Conforme a los argumentos expuestos en líneas arriba, se negarán la petición principal, primera petición por defecto, tercera petición por defecto de **ULTRA AIR**<sup>50</sup>.

### 6.3.1.3. Argumentos expuestos por WINGO sobre las implicaciones de la crisis de VIVA en el análisis de competencia.

En su escrito, **WINGO** incluyó un apartado al que denominó “*Pronunciamiento sobre las implicaciones de la crisis de Viva en el análisis de competencia*”, capítulo que al revisarlo esta Secretaría encuentra que no se tratan de reparos y argumentos en contra de la Resolución 00518 de 18 de marzo de 2023, sino que se tratan de manifestaciones dirigidas a apoyar el sentido de la decisión y desmentir afirmaciones que han realizado las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en público o en otros medios.

En el primer apartado que **WINGO** denominó “*El análisis de la Aeronáutica Civil consideró la situación crítica de VIVA*”, expresó que la Resolución No. 00518 de 18 de marzo de 2023 tuvo en cuenta la situación crítica de **VIVA**, así:

*“Contrario a lo señalado recientemente en un comunicado de prensa de Avianca en el sentido de que la situación crítica de Viva no fue considerada por la Aeronáutica Civil 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.”*

La Secretaría no observa que de esta se desprenda alguna solicitud o argumento concreto que indique alguna diferencia en relación con la Resolución No. 00518 de 2023 y en el fondo se trata de una apreciación sobre este acto administrativo.

En el segundo apartado denominado “*Los efectos anticompetitivos de la Operación Proyectada se mantienen independientemente de la crisis de Viva*”, **WINGO** manifestó que no estaba de acuerdo con el comunicado de prensa de **AVIANCA** en el que indicó que:

*“Viva Air ya no cuenta con las mismas capacidades –red de rutas, aviones, trabajadores- que tenía antes de la suspensión temporal de sus operaciones,*

---

50 Petición principal: Se revoque el artículo primero de la resolución 518 de 2023 y en su lugar se objete la operación de integración pretendida por Avianca y Viva Air. (Objeto ilícito).

Primera petición por defecto: Imponer condicionamientos respecto de todas y cada una de las restricciones a la competencia que se generarían. Para ello, es necesario que se reconozca que hay restricciones a la libre competencia sobre en las áreas que se indica y, como mínimo sobre cada uno esos se impongan los condicionamientos.

Tercera petición por defecto: Señalar que todos los condicionamientos sean una condición precedente a que se pueda proceder con la integración.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*factor que debe ser analizado al detalle para determinar la pertinencia de las condiciones establecidas por la Aeronáutica Civil”.*

Sobre esta manifestación, **WINGO** indicó que “los impactos sobre la libre competencia se mantienen, en virtud del nexo existente entre un mercado aeronáutico competitivo y la concentración de slots”, y a renglón seguido complementó esto con “es irrelevante la suspensión de servicios de Viva en el análisis de los niveles de concentración resultantes sobre la infraestructura aeroportuaria escasa, la cual, en todo caso, permanecería en un mismo grupo aeronáutico, se presten o no servicios a través de una marca”.

Por estos motivos, a pesar de no ser un reparo concreto contra la decisión contenida en la Resolución No. 00518 de 18 de marzo de 2023, **WINGO** indicó que los condicionamientos relacionados con la devolución de slots debían mantenerse porque “en tanto que la concentración de Slots es independientemente de la situación económica del actor titular de los mismos, los condicionamientos relativos a su devolución deben mantenerse, ya que no existe ninguna variación en este aspecto que afecte el racional de la decisión”.

Sobre este punto, la Dirección de Transporte Aéreo manifestó que el escenario pre y post integración en relación con la concentración de slots no varía por la mayor o menor capacidad que tendría **VIVA AIR**. Esto al analizar la propuesta de modificación que presentaron 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”. (Subrayado fuera del texto original).*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Sobre esta manifestación, la Secretaría reafirma la posición de la primera instancia en el sentido de haber encontrado que los horarios prime son los que generan un alto grado de preocupación en materia de libre competencia económica. Sin embargo, con miras a mantener una coherencia entre los distintos condicionamientos pretende realizar una modificación al condicionamiento de la devolución de slots, en la cual se ha aumentado el número de slots objeto de devolución. Situación en la que se ahondará en el estudio de las solicitudes de modificación de los condicionamientos.

Por último, **WINGO** manifestó que “la excepción de empresa en crisis no es incompatible con la aprobación condicionada” y sobre este punto afirmó que incluso “*cuando se decidió a favor de la procedencia de la excepción por empresa en crisis, resulta factible la imposición de condicionamientos, como mecanismo para mitigar los impactos sobre la libre competencia que tendría la Operación Proyectada en el mercado*”.

La Secretaría no encuentra en este último ítem algún tipo de reparo o argumento en contra de la Resolución No. 00518 de 18 de 2023, por el contrario, afirma la posición adoptada por la Dirección de Transporte Aéreo, relacionada con la conclusión que a pesar de que se pueda evidenciar una situación de crisis de una de las empresas intervinientes en un trámite de integración empresarial, esto no conlleva a que la autoridad de competencia no pueda imponer condicionamientos. Por el contrario, como lo ha hecho la Dirección de Transporte Aéreo y lo reafirma esta Secretaría los condicionamientos juegan un papel crucial en la decisión de aprobación de la presente **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

**6.3.1.4. El análisis de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN debió incluir la operación de derechos económicos.**

**LATAM** en su recurso de apelación solicitó como tercera pretensión principal que “*se modifique la Resolución Recurrida en el sentido de señalar que el presente trámite de integración empresarial tiene efectos respecto de la totalidad de la operación de integración, lo cual incluye tanto la transacción correspondiente a los derechos económicos, como la transacción correspondiente a los derechos políticos por parte de VIVA y VIVA PERÚ hacia IV1L (controlante de AVIANCA)*”.

Para **LATAM** la decisión de la Dirección de Transporte Aéreo para efectos del proceso de integración empresarial debió estudiar en conjunto la operación de adquisición de los derechos políticos con la adquisición de derechos económicos, del 29 de abril de 2022 que celebraron las **EMPRESAS INTERVINIENTES** porque “*lo que le corresponde a la Aerocivil en ejercicio de las funciones que tiene en materia de control de integraciones empresariales es analizar la integración en su conjunto, esto es, teniendo en cuenta las dos transacciones que la conforman (la adquisición de derechos económicos y derechos políticos), para efectos de así poder determinar si autoriza, objeta o autoriza con condicionamientos la misma*”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En este sentido, para **LATAM** “*ambas transacciones hacen parte de una misma operación económica, siendo esta la razón por la cual el análisis que haga la Aerocivil en materia de control de integraciones no se puede limitar a solo una de ellas (la adquisición de los derechos políticos), pues de hacerlo, ello generaría que la autoridad no pueda adoptar de forma completa una decisión en relación con la presente operación de integración*”. Esto “*con independencia de que a la Superintendencia de Industria y Comercio (“SIC”) le corresponda determinar si con la adquisición de los derechos económicos de VIVA y VIVA PERÚ por parte de IV1L se materializó o no una operación de integración desde el pasado 29 de abril de 2022*”.

Para esta Secretaría es importante recordar que la integración empresarial es un fenómeno económico que debe ser estudiado por las autoridades de competencia con independencia de la forma jurídica en que esta se materialice, conforme a lo establecido en el artículo 9 de la Ley 1340 de 2009:

“Las empresas que se dediquen a la misma actividad económica o participen en la misma cadena de valor, y que cumplan con las siguientes condiciones, estarán obligadas a informar a la Superintendencia de Industria y Comercio sobre las operaciones que proyecten llevar a cabo para efectos de fusionarse, consolidarse, adquirir el control o integrarse cualquiera sea la forma jurídica de la operación proyectada.” (Subrayado fuera del texto original).

Como se indica en esta norma, y ha sido entendido por las distintas autoridades de competencia y la doctrina, una integración empresarial involucra la unión de dos empresas separadas que actúan como agentes económicos independientes que toman la decisión de unirse generando una modificación en la estructura de mercado . Por este motivo, es importante entender que la expresión “integración empresarial” puede incluir un sinnúmero de formas jurídicas, contractuales o societarias, que pueden devenir en la materialización de este fenómeno económico<sup>51</sup>. Una vez expuestas estas ideas se procederá a dar respuesta a la solicitud y a los argumentos esbozados por **LATAM**.

**LATAM** reprocha el hecho de que en la Resolución No. 00518 de 21 de marzo de 2023 la Dirección de Transporte Aéreo haya afirmado que su pronunciamiento se limitó a evaluar la transacción de derechos políticos y no la operación de derechos económicos. Para **LATAM** esta decisión generaría que la autoridad no pueda adoptar de forma completa una decisión en relación con la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

51 Wish, R, Bailey, D. Competition Law, Tenth Edition, Oxford University, Press, 2021, p. 852. A true merger involves two separate undertakings merging entirely into a new entity: a high-profile example was the creation of DowDuPont as a result of the merger of Dow Chemical and DuPont. However, it is important to understand that the expression “merger” as used in competition policy includes a far broader range of corporate transactions than full mergers of this kind.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Para esta Secretaría el silogismo realizado por **LATAM** no es correcto en el presente caso por las siguientes razones. La **AERONÁUTICA CIVIL** fue informada de una solicitud de integración empresarial cuya forma jurídica era la cesión de unos derechos políticos de unas acciones en la que se ven involucradas las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Así, esta entidad entendió de buena fe, que según lo informado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** este era el primer mecanismo jurídico por medio del cual se materializaba el fenómeno económico de la integración empresarial. Por este motivo, el estudio jurídico y económico realizado por la **AERONÁUTICA CIVIL** como autoridad de competencia en materia de integraciones empresariales, parte de un supuesto y es que, conforme a las declaraciones realizadas en el proceso administrativo por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, la integración empresarial no se presentó con anterioridad.

El hecho de que se haya afirmado por parte de la Dirección de Transporte Aéreo que se pronunciaría sobre la operación de derechos políticos, no significa que el estudio realizado sea incompleto a la luz de las normas de la libre competencia económica. Para esta autoridad el estudio de los efectos que se deriven como consecuencia de una integración empresarial es independiente de la forma jurídica en que esta se materialice. La **AERONÁUTICA CIVIL** en su rol de autoridad de competencia en materia de integraciones empresariales partió de una situación fáctica, que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en el mercado se mantenían como entes y agentes económicos independientes y así realizó el estudio económico de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** que devendrá en el surgimiento de un nuevo ente integrado. Partiendo de este escenario, la **AERONÁUTICA CIVIL** estudió los efectos anticompetitivos que la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** tendría para el mercado y los condicionamientos destinados a evitar los riesgos de la materialización de estos efectos. Por ende, en caso de que la **AERONÁUTICA CIVIL** hubiera decidido objetar la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, o las **EMPRESAS INTERVINIENTES** desistieran de la solicitud de integración o no siguieran adelante esta al no aceptar los condicionamientos, no se puede entender que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hacen parte de un ente integrado, ni que se hubiese generado un fenómeno integrativo que les permitiera a los otros intervinientes por ejemplo hacer uso de los slots de manera conjunta.

#### 6.3.1.4.1. Peticiones relacionadas con la solicitud de inclusión de la cesión de derechos económicos en el análisis de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Por las razones expuestas, la tercera petición principal de **LATAM** dirigida a “que se modifique la Resolución Recurrída en el sentido de señalar que el presente trámite de integración empresarial tiene efectos respecto de la totalidad de la operación de integración, lo cual incluye tanto la transacción correspondiente a los derechos económicos, como la transacción correspondiente a los derechos políticos por parte de VIVA y VIVA PERÚ hacia IV1L (controlante de AVIANCA)”, será negada.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**6.3.1.5. Sobre la teoría del daño, identificación de los efectos negativos de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN y el estudio de base para determinar el alcance de los condicionamientos.**

**JETSMART** y **LATAM** expusieron argumentos relacionados con la ausencia de determinación de la teoría del daño e indicaron que ante la ausencia de este estudio no fue posible hacer un análisis adecuado de la suficiencia de los condicionamientos, particularmente, en lo relacionado con la devolución de slots.

**JETSMART** expuso que en el primer condicionamiento la DTA, “no se sometió al estándar establecido por el parágrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 al imponer el condicionamiento de desinversión de slots. Esto, por cuanto si bien la DTA describió los escenarios pre y post de la integración en lo referente a la concentración de slots en el Aeropuerto Internacional El Dorado — BOG, la DTA no cuantificó el daño que tal concentración de slots se derivaría”. Así para **JETSMART** “la DTA se limitó a describir lo que ocurriría en caso de que se autorizara la Transacción sin sujeción a condicionamientos, pero no ahondó en las implicaciones prácticas (el daño) que de tal concentración de slots se derivaría”. Por este motivo, para **JETSMART** “al no tener una teoría del daño debidamente estructurada, la DTA diseñó e impuso los condicionamientos de que trata la Resolución No. 518 de 2023 sin sujeción al marco de referencia mínimo de que trata el parágrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009. Dicho de otra forma, al imponer su condicionamiento la DTA no se sometió, como debía hacerlo, a un estándar exigido por ley”.

**LATAM** afirma que la DTA no realizó un estudio “con el cual se analizaran los efectos negativos que generarían la Operación Proyectada, especialmente en lo atinente a la concentración de slots”. Por este motivo, para **LATAM** esto llevó a que la “Aerocivil no tuviera un marco de referencia mínimo para establecer la suficiencia de una propuesta de condicionamientos, ya que lo que le correspondía hacer a la Autoridad era primero determinar los efectos negativos que se generarían como consecuencia de la concentración de slots para así, una vez hecho esto, analizar qué condicionamientos resultaban necesarios para mitigar dichos efectos anticompetitivos, tal y como lo señala el parágrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009”.

Por este motivo, para **LATAM** como “no se identificó ni cuantificó el daño como consecuencia de la Operación Proyectada, la DTA impuso su condicionamiento sin tener en cuenta el marco mínimo necesario, esto es, la identificación y cuantificación del daño generado con la operación de integración (parágrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009)”. De manera particular, en relación con la devolución de slots, **LATAM** expuso que esto “llevó a que no fuese posible determinar si el condicionamiento de desinversión de slots surtió o no el efecto real y suficiente alusivo a mitigar los efectos anticompetitivos de la Operación Proyectada”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Al revisar los recursos de **LATAM** y **JETSMART** esta Secretaría identificó que comparten argumentos similares, ambas aerolíneas cuestionan que la **AERONÁUTICA CIVIL** no identificó ni cuantificó el daño generado por la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** lo que hace que no se pueda medir la suficiencia de los condicionamientos, particularmente en lo relacionado con la devolución de slots. Por estos motivos, para los recurrentes no es posible determinar el efecto real de los condicionamientos en relación con la mitigación de los efectos anticompetitivos de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Para la Secretaría, tal como lo afirmó la Dirección en la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, la autoridad aeronáutica identificó distintos elementos que dan cuenta del daño que se puede generar como consecuencia de la aprobación de la solicitud de integración empresarial. Esto permitió realizar un estudio de los condicionamientos, teniendo en cuenta los riesgos que se derivarían para la competencia en un escenario post-integración. En particular, la Dirección indicó:

*“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”.*

Así, para esta Secretaría en la Resolución No. 00518 de 2023, sí se analizaron las limitantes que se generarían para los terceros competidores como consecuencia del grado de concentración de los recursos de slots en el ente integrado, en particular el escenario que se produciría por el acaparamiento de slots en las franjas de mayor demanda. Sobre este punto, la Dirección en la Resolución No. 00815 de 2023, al referirse al argumento de **JETSMART**, el cual coincide con el expuesto en esta instancia por **LATAM**, indicó que:

*“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”.* (Subrayado fuera del texto original).





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Por estas razones, en el acto administrativo impugnado se establecieron las condiciones de competencia que se presentaría en el escenario post-integración, en esta se ratificó que, de aprobarse la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** sin ningún tipo de condicionamiento, el ente integrado limitaría en perjuicio del mercado las posibilidades para otro agente de mercado de ejercer presión competitiva. Como se indicó en el desarrollo de la Resolución No. 00518 de 2023 y lo han reconocido los distintos participantes en el proceso, la infraestructura aeroportuaria, en particular la de El Dorado, juega un papel predominante en la posibilidad de crecimiento de los agentes de mercado, ya que a pesar de que un agente de mercado cuente con rutas aprobadas y aviones para atender las necesidades del mercado, no es posible la atención de esta demanda si se encuentra limitada la capacidad de la infraestructura. En la Resolución No. 00518 de 2023, se indicó:

*“En este caso, los aeropuertos se constituyen en la infraestructura esencial para la prestación de estos servicios, en especial lo relacionado con la necesidad de contar los espacios o franjas horarios para aterrizar o despegar, que se conocen desde el punto de vista técnico como slots. Sobre este punto, se explicará por qué para el mercado colombiano la infraestructura del Aeropuerto El Dorado se constituye en la barrera de entrada más importante en razón a su calidad de aeropuerto de nivel 3 (...)*

*De otra parte, el sistema de asignación de slots ha demostrado ser una barrera de entrada al mercado porque brinda pocos incentivos para que los competidores liberen slots adquiridos en determinadas franjas incluso si estos no son usados de manera eficientes, lo que impide el crecimiento de la competencia de manera eficiente. Por otro lado, los slots disponibles corresponden normalmente a franjas menos atractivas desde el punto de vista comercial, en comparación con los slots previamente asignados. En la academia se ha destacado que el uso del mecanismo actual de asignación de slots afecta las condiciones de competencia en los mercados de las aerolíneas a través de sus efectos sobre el nivel de concentración y en las condiciones de entrada a los mercados relevantes”.*

Es claro entonces que en la resolución impugnada se explicó de manera extensiva que mediante el condicionamiento de devolución de slots se permitirá mantener la dinámica competitiva en condiciones asimilables a las existentes antes de la operación , permitiendo que otras alternativas -desde la oferta- existentes o entrantes puedan operar desde El Dorado .

Así esta Secretaría comparte lo expuesto por la Dirección en la Resolución No. 00815 de 2023, en el sentido de indicar que el mecanismo diseñado es idóneo y suficiente en los términos del parágrafo segundo del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009, para mitigar los riesgos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**:



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*“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.”*

De la misma manera que ocurrió con el estudio de la concentración en materia de slots en el Aeropuerto Internacional El Dorado, la Secretaría evidenció que la Dirección estableció con claridad el daño que se ocasionaría en un escenario post-integración para el caso de la ruta Bogotá-Buenos Aires, de aprobarse la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** sin ningún condicionamiento. En este caso como lo explicó la Dirección en la Resolución No. 00815 de 25 de abril de 2023, el escenario post-integración sin condicionamiento generaba la concentración para el ente integrado de la mayor cantidad de frecuencias, lo cual limitaba las opciones a otros agentes de mercado de poder ejercer una efectiva presión competitiva:

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

En estos términos, para esta Secretaría la primera instancia 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 les asiste razón a los recurrentes. Los anteriores argumentos son suficientes para



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

negar las peticiones segunda principal y subsidiaria de la segunda principal de **LATAM**<sup>52</sup> y confirmar la decisión de la primera instancia en lo que respecta a las peticiones de **JETSMART**.

### 6.3.3. SOBRE EL CONDICIONAMIENTO 1: DEVOLUCIÓN DE SLOTS.

#### 6.3.3.1.- Imposibilidad de VIVA para operar en el Aeropuerto Internacional El Dorado

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que el condicionamiento número 1 relativo a la devolución de slots impuesto por la Dirección de Transporte Aéreo, hace imposible la operación de **VIVA** en el Aeropuerto Internacional El Dorado, lo cual impide la recuperación de su operación y se afectan los derechos de los pasajeros, los argumentos que fundamentan esta afirmación son los siguientes:

- (a) Los slots que mantendría **VIVA** permiten la salida de sus aviones, pero no le ofrecen la opción de aterrizarlos o para regresarlos al Aeropuerto Internacional El Dorado, lo que hace imposible la programación e implementación de un itinerario.
- (b) La distribución de franjas horarias de la Dirección no permite hacer un uso eficiente de las aeronaves de **VIVA**, implicando largas horas de inutilización y parqueo de aeronaves entre vuelos.
- (c) El condicionamiento impuesto en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 limitaría la protección de los pasajeros, ya que aquellos pasajeros que obtengan sus tiquetes en horas premium no podrían ser objeto de protección, dado que una gran parte de los slots a devolver están concentrados en las franjas de más congestión.
- (d) La propuesta de devolución de slots de la Dirección podría afectar la posibilidad real que tendría **VIVA** para cumplir con la norma “úselo o piérdalo”, perdiendo así la precedencia histórica de sus slots.

La Dirección, en la Resolución 00815 del 25 de marzo de 2023 llevó a cabo un análisis comparativo sobre tres posibles escenarios posteriores a la integración: uno en el cual no

---

52 SEGUNDA PRINCIPAL: Que de llegarse a autorizar la solicitud de integración de AVIANCA, VIVA y VIVA PERÚ, ello se haga sujeto a un esquema de condicionamientos con el cual efectivamente se mitiguen los efectos negativos de la presente operación de integración, es decir, sujeto al esquema de condicionamientos de devolución de slots propuestos por LATAM contenido en el numeral 1.3 del Recurso de Apelación, así como a las solicitudes de aclaración y modificación expuestas en el numeral 1.4 del Recurso de Apelación interpuesto por LATAM.

SUBSIDIARIA DE LA SEGUNDA PRINCIPAL: Que de no llegarse a autorizar la solicitud de integración de AVIANCA, VIVA y VIVA PERÚ en los términos de la pretensión SEGUNDA PRINCIPAL, se objete en su integridad la presente solicitud de integración.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

se solicita a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** la devolución de slots; otro en el cual se acepta la propuesta de las intervinientes y finalmente, un escenario en el cual se implementa el condicionamiento señalado por la Dirección de Transporte Aéreo. A partir de este análisis, la primera instancia encontró que la propuesta de devolución de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no era la más idónea para alcanzar el objetivo de este condicionamiento.

Es importante tener en cuenta que el fin de un condicionamiento es remediar los efectos anticompetitivos de una integración empresarial, no asegurar la operación de una compañía en específico, por estos motivos, es necesario diseñar este condicionamiento de tal manera que la devolución de slots sea más eficiente y se garantice la libre competencia en el mercado.

**6.3.3.2.- La Dirección de Transporte Aéreo no identificó cuáles son los efectos negativos que se pretenden mitigar con este condicionamiento.**

**JETSMART** y **LATAM** afirman que en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 no se evidenció que la Dirección haya realizado un estudio donde se analizaran los efectos negativos que generaría la materialización de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, lo cual supone que la Autoridad Aeronáutica no tuviese un marco de referencia mínimo para establecer la eficacia del condicionamiento.

La **Resolución 00815 de 2023** expuso las consideraciones que se tuvieron en cuenta sobre los efectos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, así como de las consecuencias que la concreción de esta tendría para el mercado, de igual manera, explicó por qué se impusieron los condicionamientos y los fines concretos que estos buscan. En este orden de ideas, se puede ver que la Dirección sí identificó elementos que dan cuenta del daño que se pueden generar como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** y analizó los condicionamientos dirigidos a eliminar los factores que daban lugar a la materialización de dichos riesgos.

En la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023** la Dirección de Transporte Aéreo realizó un análisis sobre los posibles escenarios que se pueden presentar una vez materializada la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**: un escenario en el cual no hay devolución de slots; el segundo, otro donde se implementa la propuesta de desinversión manifestada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y finalmente, un escenario en el cual se implementó la propuesta diseñada por la Dirección de Transporte Aéreo; en esta comparación se evidencian los perjuicios que pueden generar la concentración de slots por parte de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, de igual manera, confirmando lo señalado en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023. La Dirección de Transporte Aéreo expuso las razones por la cual aplicó este condicionamiento y cuáles objetivos busca a través de este.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**6.3.3.3.- La concentración de slots es un asunto independiente de la situación económica de su titular**

**WINGO** afirma que la Aeronáutica Civil consideró la situación crítica de **VIVA** a lo largo de todo el proceso, sin embargo, los efectos anticompetitivos de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se mantienen independientemente de la crisis de **VIVA**, en el estudio económico aportado por **WINGO**, se señala que la concentración de slots por parte del ente integrado es independiente de la situación económica de su titular, ya que no existe variación en este aspecto que afecte la decisión de fondo.

Sobre este tema, la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023** señaló que la Dirección no se encuentra adelantando un procedimiento de salvamento de empresas, sino evaluando una integración empresarial que conlleva 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.

Es necesario tener en cuenta que la misión de un condicionamiento es abordar los efectos anticompetitivos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** y no problemas estructurales de la operación aérea, el fin de este condicionamiento es remediar los problemas de concentración de slots por parte del ente integrado, motivo por el cual la Secretaría considera necesario mantener un condicionamiento en este sentido.

**6.3.3.4.- Los condicionamientos no corrigen de manera estructural los problemas de concentración:**

**WINGO** señala que, el condicionamiento No.1 señalado en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 no es estructural toda vez que, para que la devolución de slots cumpla con el fin de mitigar los impactos de la integración o restituir la competencia, la restitución de estos recursos se debe destinar a los agentes del mercado que tengan la posibilidad de expandir su oferta y ejercer presión competitiva. En este mismo orden de ideas, **ULTRA AIR** también solicitó la adopción de un mecanismo de asignación preferencial de slots para los nuevos competidores.

En primer lugar, se debe contemplar que la razón de ser de los condicionamientos es poder mitigar los problemas de competencia que se deriven de la integración, en este orden de ideas, se diseñó el primer condicionamiento, con el fin de remediar los efectos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, siendo en este caso en específico, la acumulación de slots por parte del ente integrado, en segundo lugar, la **Resolución 00815 del 2023** reitera lo manifestado en la resolución 00518, en el sentido de afirmar que, la creación de un mecanismo particular de asignación aplicable a la devolución de slots desarrollado en el primer condicionamiento no está contemplado dentro de este proceso administrativo, ya que este implica un cambio en la regulación vigente, la cual establece un proceso de



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

asignación de slots que cubre las necesidades de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, por otra parte, la adopción de otro mecanismo de asignación de slots conlleva a un desgaste administrativo innecesario al aplicar dos procedimientos paralelos, los cuales buscan la misma finalidad, que es la asignación eficiente de slots.

Con el fin de sustentar sus pretensiones, **WINGO** aportó un estudio económico y solicitó que los slots se deberían ofrecer en primer lugar a los diferentes operadores activos con participaciones de mercado inferiores al 20%, con el fin de obtener acceso a las franjas horarias de mayor saturación, las cuales seguirían altamente concentradas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, con el propósito de que ejerzan una efectiva presión competitiva.

Respecto al estudio económico de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** aportado por **WINGO** dentro del recurso de reposición en subsidio de apelación interpuesto contra la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023, este Despacho manifiesta que, en relación con la primera preocupación planteada en este, que es sobre la concentración de slots a favor del ente integrado, la Dirección de Transporte Aéreo ha considerado la limitada infraestructura del Aeropuerto Internacional El Dorado, así como las limitaciones que tienen los competidores para operar en este para poder elaborar el condicionamiento relativo a la desinversión de slots de tal manera que se evite la concentración de los slots en horas prime a favor de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y de esta manera se garantice la libre competencia en un escenario posterior a la integración.

**6.3.3.5.- La Aeronáutica Civil no tiene la capacidad de exigir a VIVA la devolución de sus slots asignados**

**JETSMART** afirma que la Dirección estaba impedida para disponer de los slots de **VIVA**, ya que estos, a la fecha en la que se profirió la Resolución 00518 de 2023 ya no eran titularidad de **VIVA**, toda vez que, estos debieron ser revertidos al fondo de reservas de slots, al momento de suspender sus operaciones, **VIVA** perdió de pleno derecho su permiso de operación y las normas incorporadas en los RAC establecen que, cuando el permiso de una aerolínea sea suspendido o cancelado, todos los slots de los que es titular la aerolínea se revertirán de inmediato al fondo de reserva de slots.

La Dirección aclaró en la **Resolución 00815 de 2023** que la devolución de slots por suspensión o cancelación del permiso de operación es un escenario que se encuentra regulado por el numeral 6.16 del Anexo A del RAC 3, el cual señala que en los casos de suspensión o cancelación del permiso de operación, los slots de dicha aerolínea deben ser devueltos al fondo de reserva de slots. Sin embargo, el coordinador de slots tiene la capacidad de reservar los slots a la espera de la renovación del permiso de operación o la restitución formal de las actividades de la aerolínea.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Al respecto se señala que la regulación aeronáutica no prevé la suspensión o cancelación del permiso de operación de pleno derecho, sino que establece un proceso en aquellas situaciones que se presente una de las causales señaladas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; este trámite tiene una serie de etapas que se deben surtir, en las cuales la Autoridad Aeronáutica debe garantizar el debido proceso de la empresa a la cual se le vaya a suspender y/o cancelar el permiso; es necesario tener en cuenta que los procesos para la suspensión y/o cancelación del permiso de operación son independientes al análisis de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, razón por la cual, las decisiones adoptadas en la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023** se hicieron sin perjuicio de las actuaciones administrativas adelantadas para la suspensión y/o cancelación de los permisos de operación de **VIVA AIR** y/o **VIVA AIRLINES PERU**.

**6.3.3.6.- La Dirección de Transporte Aéreo no se pronunció sobre los niveles de concentración en otros aeropuertos de alta congestión**

**ULTRA** y **WINGO** señalan que la Dirección debió haberse pronunciado sobre los niveles de concentración y las posibilidades de tener que adoptar medidas de corrección en otros aeropuertos de alta congestión, como es el caso del aeropuerto de Rionegro (MDE), Cartagena (CTG), Santa Marta (SMR) y San Andrés (ADZ).

En la **resolución 00815 del 25 de abril de 2023**, la Dirección de Transporte Aéreo desarrolló un análisis de capacidad de los aeropuertos de Rionegro (MDE), Cartagena (CTG), Santa Marta (SMR) y San Andrés (ADZ), toda vez que, estas terminales presentan una operación con una tendencia creciente que podría llegar a superar la capacidad de sus infraestructuras; este estudio tomó como referencia los registros del sistema score de estos aeropuertos en la temporada Summer 22, encontrando que, en los casos de los aeropuertos de Cartagena, Santa Marta y San Andrés no se identificaron problemas de congestión que sean objeto de preocupación.

Por otra parte, la Dirección encontró que en el Aeropuerto de Rionegro puede existir algún tipo de preocupación relacionada con la congestión si se mantuviera la tendencia de crecimiento, pero la situación de esta terminal aérea tiene sus matices que la diferencian con lo que acontece en el Aeropuerto Internacional El Dorado: primero, el Aeropuerto José María Córdova no está declarado como aeropuerto coordinado (nivel 3), motivo por el cual la asignación de franjas no funciona bajo un sistema de slots o precedencia histórica y segundo, que la planeación de las operaciones está sujeta a las decisiones de otros agentes como los operadores aeroportuarios; además, es importante tener en cuenta que, por las particularidades que presenta el aeropuerto de Rionegro, esta integración no es el escenario para tomar decisiones estructurales en relación con esta infraestructura; sin embargo, la Autoridad Aeronáutica seguirá monitoreando las condiciones de este aeropuerto con el fin de tomar medidas de carácter operacional de ser necesario.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En este orden de ideas, la Secretaría no encuentra necesaria, dentro del marco de esta actuación, la adopción de mecanismos de control sobre las operaciones de los aeropuertos de Rionegro (MDE), Cartagena (CTG), Santa Marta (SMR) y San Andrés (ADZ) dentro de este procedimiento administrativo toda vez que, en primer lugar, estas terminales aéreas no se encuentran declaradas como aeropuertos coordinados y su operación es llevada a cabo exclusivamente por sus operadores, en segundo lugar, la Aeronáutica Civil está realizando seguimiento a la operación de estos aeropuertos, con el fin de intervenir en los casos que sea necesario, y finalmente, un proceso de integración empresarial no es el escenario pertinente para establecer mecanismos de coordinación aeroportuaria.

**6.3.3.7.- Inconformidades sobre la estructura de los condicionamientos:**

**6.3.3.7.1.- El condicionamiento propuesto en la primera instancia no remedia las afectaciones a la competencia y solo benefician a las EMPRESAS INTERVINIENTES:**

**LATAM** indica que, al momento de hacer su propuesta de condicionamientos, la Dirección solo se enfocó en resolver uno de los problemas derivados de la concentración de slots propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, que es la falta de asignación de estos en franjas horarias con mayor demanda en el mercado y, si bien este es un aspecto importante, se debieron considerar otras consideraciones relevantes, como la temporalidad de los condicionamientos y otras restricciones que persisten. Por otra parte, **LATAM** señala que, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tienen la facultad de recuperar los slots devueltos en la medida que la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 no estableció incentivos para que los competidores puedan adquirirlos, lo cual da lugar a que el propósito perseguido con este condicionamiento no se materialice.

Al respecto, se aclara que la Dirección de Transporte Aéreo ha realizado un análisis integral sobre los efectos negativos de la materialización de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, en este orden de ideas, el condicionamiento No. 1, pretende que se dinamice el mercado al aumentar las posibilidades de que otros competidores operen en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Con respecto a la fijación de incentivos para adquisición de slots devueltos, esta sede de apelación considera adecuado recordar que las normas generales vigentes en materia de slots contienen los términos claros para que las aerolíneas aspiren a ellos y sean titulares de los que se les asignen. No es esta situación particular la base para generar incentivos concretos y mucho menos para fijar legislación especial.

**6.3.3.7.2.- La devolución de slots en “Peak Times”**

**LATAM** argumenta que, al momento de hacer su propuesta de devolución de slots, la Dirección de Transporte Aéreo solo se enfocó en resolver uno de los problemas que tenía los condicionamientos ofrecidos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**: la falta de





Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

asignación de slots de franjas con mayor demanda del mercado, pero no tuvo en cuenta otros aspectos relevantes.

La Dirección realizó un análisis integral sobre el problema derivado de la limitada oferta de slots en el Aeropuerto Internacional el Dorado y la concentración de este recurso por parte de las aerolíneas del ente integrado con el fin de dar un diagnóstico al respecto, encontrando que la congestión de slots constituye una barrera de entrada para los demás competidores; por ende, con el fin de remediar esta situación derivada de la transacción, la Autoridad Aeronáutica diseñó el condicionamiento No. 1, ordenando la devolución en todas las franjas horarias y estableciendo medidas severas para las horas de mayor congestión, considerando que en estas se agudiza el problema de concentración.

**6.3.3.7.3.- Temporalidad del condicionamiento:**

En los recursos radicados por **LATAM**, **JETSMART** y **ULTRA**, se encuentran inconformidades relativas a la temporalidad del condicionamiento, estas empresas manifiestan que, para que este condicionamiento realmente tenga efectos estructurales dentro de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, en este orden de ideas, **LATAM** y **JETSMART** afirman que la desinversión de slots debió haberse ordenado de manera indefinida, por otra parte, **ULTRA** manifiesta que este condicionamiento debe estar vigente en los diez (10) años siguientes a la firmeza de la decisión que decida la solicitud de integración.

Al respecto, la Dirección en la **Resolución 00815 de 2023** afirmó que no es posible crear un mecanismo absoluto en el que se genere una inutilización de slots, ya que podría afectar la prestación de los servicios de transporte, además, el propósito del condicionamiento es materializar un espacio en el que se permita restablecer las condiciones de competencia del escenario previo a la integración, pero este no puede devenir en una circunstancia posterior a la integración en la que se generen consecuencias negativas para el bienestar de los consumidores.

Considerando que la demanda excede la capacidad de la infraestructura del Aeropuerto Internacional El Dorado, y en línea con lo señalado por la Dirección de Transporte Aéreo en la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023**, la Secretaría encuentra que no es posible para la Autoridad Aeronáutica crear un mecanismo de bloqueo de slots a largo plazo que pueda generar su inutilización, ya que esto implica una afectación en la prestación del servicio de transporte aéreo comercial y un perjuicio para los usuarios de este.

**6.3.3.7.4.- La devolución de slots no se realizó por pares de slots, lo que hace al condicionamiento impracticable:**

**JETSMART** señala que el condicionamiento No.1 no es estructural en la medida que no se ordenó por pares, lo cual hace que este sea impracticable en la medida que, las operaciones



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

aerocomerciales requieren un slot de llegada y un slot de salida para que puedan ejecutarse “round trips” entre destinos; por lo tanto, un condicionamiento aceptable debería asegurar desinversiones por pares de slots, de tal manera que se asegure que los terceros que soliciten los slots objeto de desinversión puedan utilizarlos de tal manera que resulte comercialmente práctica, al garantizar una operación en condiciones de continuidad.

A pesar de que el condicionamiento No. 1 no constituye un mecanismo de devolución por pares de slots en el que existe una cantidad igual de slots en salidas y llegadas, la Dirección, en la **Resolución 00815 de 2023** señala que este sí cumple con el requisito de suficiencia en la medida en que permite crear escenarios en el cual se pueden ejecutar “round trips” entre destinos, toda vez que, en primer lugar, este mecanismo busca generar las condiciones para liberar la mayor cantidad de slots que concentraría el ente integrado y en segundo lugar, el Aeropuerto Internacional El Dorado tiene un desbalance en su capacidad en cuanto a los slots de salidas y llegadas, lo cual genera que no haya una simetría en este tipo de slots.

**6.3.3.7.5.- Existe asimetría en las desinversiones de slots entre temporadas IATA**

LATAM y JETSMART argumentan que las desinversiones de slots para las temporadas Summer y Winter fueron ordenadas de manera asimétrica, lo cual representaría un desbalance en las operaciones de los terceros entre las dos temporadas.

En relación con la falta de correspondencia entre los slots devueltos por temporada y la generación de un espacio que desincentiva a la competencia, la Dirección en la **Resolución 00815 de 2023** manifiesta que sí tuvo en cuenta este elemento: la devolución de slots para la temporada Winter fue mayor en cantidad que para la temporada Summer, lo cual es consecuencia del escenario del mercado en la temporada Winter, ya que en esta los operadores cuentan con una mayor cantidad de slots históricos, por ende, si bien la medida atacó el grado de concentración del ente integrado en un escenario posterior a la integración, esta se encontró con la precedencia histórica de todos los agentes del mercado como limitante.

Por otra parte, la Dirección contempló la posibilidad de que en el mercado posterior a la integración se pueda presentar un aumento de capacidad en el Aeropuerto Internacional El Dorado, en el cual se podría generar una mayor oferta de slots que están sujetos al mecanismo de devolución impuesto en la resolución 00518 del 21 de marzo de 2023, lo que implicaría un escenario de mayor participación de los demás agentes del mercado. Se trata de una alternativa técnica y materialmente posible.

**6.3.3.8.- Peticiones de modificación del Condicionamiento No.1**

- **Claridad sobre las condiciones de devolución de slots:**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**LATAM** manifiesta que es importante que la Aeronáutica Civil sea más clara sobre las condiciones en las cuales se debe realizar la devolución de slots, particularmente sobre la calidad de los slots objeto de desinversión y quién tiene la titularidad de los slots que se deben devolver.

Al respecto, las claridades solicitadas se verán en la configuración final del condicionamiento No. 1.

- **No aplicación de la Regla “úselo o piérdalo” y otras disposiciones:**

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron en su recurso que la Aeronáutica Civil reconozca que no dará aplicación a ninguna de las normas que puedan llegar a afectar los slots no utilizados de Viva durante las temporadas Winter 22 y Summer 23 con ocasión del cese temporal de operaciones y su reactivación progresiva (garantizando con esto el mantenimiento y la precedencia histórica de los slots que mantendría Viva), incluyendo, pero sin limitarse a: (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.

La Dirección de Transporte Aéreo señaló en la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023** la imposibilidad de acceder a este condicionamiento, ya que es inviable inaplicar una regulación normativa a favor de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Estas normas son vinculantes para todos los agentes del mercado, los cuales tienen la obligación de cumplir con los deberes que se desprenden de ellas, por otra parte, esta solicitud no está encaminada a compensar el riesgo derivado de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, motivo por el cual, la Dirección manifestó no tener facultad de aplicar una regla asimétricamente, mucho menos como un condicionamiento de una **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

En este sentido, la Secretaría de Autoridad Aeronáutica concuerda con lo señalado por la Dirección, ya que es imposible establecer un régimen normativo diferente a favor de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y eximir las responsabilidades que deben asumir todos los agentes del mercado aerocomercial, mucho menos por razones que no están dirigidas a remediar los efectos derivados de la materialización de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

- **Plazo de restricción de slots ad-hoc:**

Otra petición realizada en el recurso de reposición y en subsidio de apelación de AVIANCA es que modifique la Resolución de forma que: (i) 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 /



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Viva si ninguna otra aerolínea los solicita; (ii) 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; y (iii) 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.

Al momento de responder el recurso de reposición interpuesto contra la resolución 00518 del 21 de marzo de 2023, la Dirección de Transporte Aéreo consideró que la pérdida del derecho a la precedencia histórica de slots de apenas dos temporadas es insuficiente e inocua para el restablecimiento del mercado precedente a la solicitud de integración empresarial; la **Resolución 00815 de 2023** advierte que esta petición ignora la finalidad perseguida por este condicionamiento y, por el contrario, está centrada en la necesidad de operación de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, situación que no fue compartida por la Dirección en primera instancia.

La finalidad de los condicionamientos es remediar los efectos negativos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, razón por la cual es necesario que estos mecanismos generen un impacto estructural en el mercado. En este orden de ideas, la Secretaría de Autoridad Aeronáutica ajustará el condicionamiento con el fin de remediar los efectos anticompetitivos y aumentar la participación de la competencia en el mercado.

- **Intercambio, transferencia de slots y operaciones conjuntas**

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** también solicitaron que se aclare que, desde la fecha de Notificación de Implementación, de darse, los slots de Avianca y Viva podrán ser intercambiados y transferidos entre estas (y el grupo de Avianca) y/o ser objeto de operaciones conjuntas. Para efectos de lo anterior, deberá aclararse que el ente integrado incluye a todas las aerolíneas afiliadas de IV1L que presten servicios de transporte aéreo en Colombia.

La Dirección de Transporte Aéreo, en la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023** encontró inadecuada dicha solicitud, toda vez que, en el apéndice A del RAC 3 existe una regulación que determina las diversas posibilidades de las aerolíneas respecto al uso de sus slots. Considerando que el Apéndice A del RAC 3 contiene una regulación específica sobre la transferencia de slots entre aerolíneas y operaciones conjuntas, esta sede de apelación no realizará aclaraciones adicionales, más allá de los términos que se especificarán dentro del Condicionamiento 1 y Condicionamiento 2 en relación al plan de reactivación de operaciones de **VIVA AIR**.

- **Slots sujetos a devolución:**

Sobre este condicionamiento, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifiestan su inconformidad y que, de aceptarse éste, para **VIVA** sería imposible tener una operación en



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

el Aeropuerto El Dorado y, por tanto, recuperar su operación, proteger a los pasajeros, brindar conectividad a las ciudades que atendía en horarios que funcionen a los pasajeros de esas ciudades, cumplir con los demás condicionamientos de la Resolución y conseguir estabilidad financiera.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** proponen que **VIVA** devuelva todos los slots de los que dispone, reservándose únicamente los estrictamente necesarios para operar 5 aviones basados en Bogotá, que corresponde al mínimo de aviones necesarios para hacer de Viva una aerolínea viable financiera, operativa y comercialmente. Esto significa que Viva conserve 18 pares de slots diarios en la temporada Summer 23 (18 de salida y 18 de llegada) y 18 pares de slots diarios en la temporada Winter 22 (18 de salida y 18 de llegada) (en adelante, la “Propuesta de Slots”).

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no presentaron reparos concretos sobre la metodología empleada por la Dirección de Transporte Aéreo en la resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 o se pronunciaron sobre los propósitos de un condicionamiento, por otra parte, en la **resolución 00815 del 25 de abril de 2023** se analizó el efecto que tendría este condicionamiento de acuerdo con la propuesta de devolución presentada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** encontrando que, si bien se incrementa la cantidad de slots a devolver, aún permite que el ente integrado siga concentrando más slots en las franjas prime o “*peak times*”, impidiendo la entrada de otros operadores, lo cual implica limitaciones para otros competidores en el escenario posterior a la integración; por otra parte, el condicionamiento desarrollado por la Dirección de Transporte Aéreo genera mejores condiciones para la competencia en la medida que libera más slots en las franjas horarias de mayor demanda, como lo son entre las 9 y 14 horas UTC.

La Secretaría considera que la propuesta de devolución de slots de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no es idónea para remediar los efectos de la transacción. Sin perjuicio de lo anterior, esta Secretaría ha identificado una alternativa más eficiente para determinar la devolución de slots por parte del ente integrado, de manera que se mantenga la posibilidad de proteger la competencia y aumentar el nivel de participación de competidores, al tiempo que se facilitan las condiciones para que el ente integrado cumpla con sus condicionamientos.

- **Procedimiento de asignación prioritaria de slots**

**JETSMART** y **ULTRA AIR** solicitan que se modifique el Condicionamiento No. 1 con el fin de que este contenga un esquema de asignación prioritaria de los slots devueltos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para los nuevos competidores y para aquellos agentes del mercado que tengan la posibilidad de crecimiento.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

La Aeronáutica Civil no encuentra procedente acceder a esta solicitud, en la medida que los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia ya establecen un procedimiento para la asignación de slots a los nuevos competidores del mercado, el cual satisface las circunstancias de este caso.

#### 6.3.3.9.- Modificación del Condicionamiento No.1

Luego de analizar el condicionamiento desarrollado y señalado por la Dirección de Transporte Aéreo (DTAAA en las tablas subsiguientes) en la **Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023**, confirmado en primera instancia por la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023**, la Secretaría de Autoridad aeronáutica (SAA en las tablas subsiguientes) evaluó la propuestas de devolución de slots presentadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y **LATAM** con el fin de establecer si estas mantienen o mejoran el nivel de protección de la competencia en el mercado a fin de mejorar las oportunidades que tengan los otros competidores del mercado, tanto para nuevos competidores como para los competidores que ya cuentan con un pool de slots.

#### - Análisis de la propuesta de condicionamiento de slots de las EMPRESAS INTERVINIENTES

Frente a la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se encontró que esta se concentra de manera estructural en las franjas horarias tanto para la temporada Summer como para Winter. De acuerdo con el diagnóstico presentado por la Dirección de Transporte Aéreo, esas franjas en particular presentan dos características:

- 1- Alto nivel de congestión.
- 2- Fuerte presencia de **AVIANCA** y sus filiales.

Esto permite concluir que parte de los slots solicitados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** están ubicados en franjas horarias que no podrían ser susceptibles de una mayor concentración del ente integrado, dado que cerraría la posibilidad a otros competidores de operar en horarios de mayor demanda, en detrimento de la oportunidad de los usuarios del transporte aéreo de contar con una oferta amplia de distintas compañías en estos horarios.

No obstante, esta Secretaria analizó la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** con el fin de complementar el condicionamiento desarrollado por la Dirección de Transporte Aéreo ponderando la posibilidad de que **VIVA AIR** y **VIVA AIRLINES PERÚ** cuenten con un itinerario con una estructura similar a la de la propuesta, pero sin comprometer el nivel de protección a la competencia dentro de lo ya decidido en instancias previas y que además, brindase un número mayor de oportunidades a los demás competidores gracias a una mayor cantidad de slots devueltos.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Este análisis se centró en identificar cuáles serían las franjas no congestionadas más cercanas a las solicitadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, en las que el sistema de slots no fuera una barrera de entrada y se pudiera garantizar el nivel de protección a la competencia, permitiendo así la identificación de opciones que no fueran objeto de devolución por parte de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

De esta manera, a modo de resultado, se puede presentar el promedio de slots asignados a todos los operadores por franja en el escenario de devolución señalado por la Dirección de Transporte Aéreo, el propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y la modificación al condicionamiento realizado por esta Secretaría.

Con el fin de analizar la propuesta de modificación del condicionamiento, la Secretaría de Autoridad Aeronáutica decidió adoptar el método ilustrativo de parametrización por colores propuesto por la Dirección de Transporte Aéreo, en el cual se emplearon los colores blanco, verde, amarillo y rojo de la siguiente manera:

Color	Capacidad franja
Blanco	Amplia
Verde	Cercana a completar capacidad, pero aún con oferta reducida
Amarillo	No hay slots para ofertar
Rojo	Cantidad de slots históricos asignados superior a la capacidad

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 otros competidores, dado que no cuentan con disponibilidad que les permita ingresar a ejercer presión competitiva.

**Salidas Summer:**

En este caso, con su propuesta las **EMPRESAS INTERVINIENTES** aspiraban que, luego de la devolución de slots, quedaran bajo su titularidad los slots no devueltos distribuidos de manera estructural en las franjas horarias de las 0 UTC, 2 UTC, 10UTC, 12 UTC, 13 UTC, 14 UTC, 15 UTC, 17 UTC, 19 UTC, 21 UTC, 22 UTC y, adicionalmente, slots en franjas de



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

las 9UTC y 18UTC no estructurales con el fin de completar 18 slots diarios durante toda la temporada.

**Tabla.** Promedio de asignación por franja horaria para las salidas de la temporada Summer con condicionamientos

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

Fuente: Score, propuesta de condicionamiento INTERVINIENTES, DTAAA y SAA.

No obstante, dado que parte de los slots solicitados están ubicados en franjas de alta congestión, esta Secretaría realizó una modificación que permita al ente integrado operar de manera estructural en otras franjas que no están congestionadas, como las franjas horarias de las 00 UTC, 01 UTC, 14 UTC, 15 UTC, 21 UTC y 22 UTC y, que además contaría con otros slots en las franjas de las 10 UTC, 13 UTC, 18 UTC, 19 UTC y 23 UTC. La tabla anterior muestra cómo luego de la devolución propuesta por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, las franjas de las 09 UTC, 10 UTC, 11 UTC, 12 UTC, 13 UTC y 19 UTC siguen congestionadas de tal manera que los demás competidores no tienen acceso a estas, por lo cual esta Secretaría, en general, mantiene el condicionamiento señalado por la Dirección en esas franjas, para beneficio de la competencia y permitiendo que el ente integrado opere en franjas cercanas.

Adicionalmente, se tiene que: (1) la devolución de slots del condicionamiento señalado por la Dirección consiste en 7.838 slots, (2) la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** corresponde a la devolución de 11.235 slots y (3) el condicionamiento que aplicará esta Secretaría corresponde a un total 11.617 slots, observándose así que la devolución de slots es mayor y se distribuye de la siguiente manera:

**Tabla.** Promedio diario y total de la devolución de las salidas de Summer por franja horaria

Indicador	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Promedio	2,8	3,5	1,6	1,0	0,8	0,4	0,9	0,2	1,4	0,6	3,7	3,3	2,7	3,7	3,6	3,7	2,4	1,4	1,8	2,5	2,4	2,4	3,6	3,1
Total	615	752	342	227	180	93	188	50	309	138	797	711	577	809	786	800	525	307	382	550	530	515	771	663

Fuente: Cálculos Secretaría de Autoridad Aeronáutica

Se resalta cómo los slots a devolver estarían ubicados en diferentes franjas horarias a lo largo del día, incluyendo slots en las franjas más congestionadas.

**Llegadas Summer**

De manera similar a lo propuesto para las salidas en Summer, para las llegadas las **EMPRESAS INTERVINIENTES** propusieron un esquema que complementa la cantidad de slots de salida a fin de completar 18 pares en la temporada. En este caso solicitaron que





Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

como resultado de la devolución relacionada con este condicionamiento el **ENTE INTEGRADO** pudiera conservar de manera estructural slots en las franjas de las 02 UTC, 03 UTC, 04 UTC, 12 UTC, 13 UTC, 14 UTC, 17 UTC, 18 UTC, 20 UTC, 21 UTC, 22 UTC; no obstante, como muestra la siguiente tabla, parte de estas franjas solicitadas cuenta con un nivel de congestión alto y, por ende, con el fin de mantener el nivel de protección de la competencia se realizó el mismo procedimiento que en las salidas.

**Tabla.** Promedio de asignación por franja horaria para las llegadas de la temporada Summer con condicionamientos

Propuesta	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
DTAAA	30,0	24,8	22,2	21,9	19,7	5,2	5,0	4,5	4,8	8,0	11,1	19,3	20,6	18,2	19,7	20,5	26,9	21,2	21,7	20,0	21,8	19,7	19,7	30,2
Intervinientes	30,0	24,8	23,8	23,7	17,2	5,0	3,6	4,0	3,8	8,0	11,1	17,3	21,3	15,6	18,2	20,0	26,9	22,9	23,4	18,4	22,8	19,0	18,1	30,2
SAA	30,0	24,8	22,2	21,9	19,2	5,0	5,0	4,0	3,8	8,0	11,1	17,3	20,3	16,6	18,2	20,0	26,9	21,2	21,6	19,4	21,8	19,7	19,1	30,2

Fuente: Score, propuesta de condicionamiento INTERVINIENTES, DTAAA y SAA

Es por esto, por lo que, en las franjas de las 02 UTC, 03 UTC, 16 UTC, 17 UTC, 18 UTC y 20 UTC esta Secretaría decidió mantener el condicionamiento de la Dirección de Transporte Aéreo y dejar que el **ENTE INTEGRADO** pudiera conservar slots de manera estructural en las franjas de las 04 UTC, 06 UTC, 13 UTC, 14 UTC, 19 UTC, 21 UTC y 22 UTC, las cuales se pueden complementar con algunos slots en franjas cercanas.

En este caso, se tiene que: (1) la devolución de slots del condicionamiento señalado por la Dirección consiste en 6.820 slots, (2) la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** corresponde a la devolución de 8.459 slots y (3) el condicionamiento que aplicará esta Secretaría corresponde a un total 8.863 slots, observándose así que la devolución de slots es mayor y se distribuye de la siguiente manera:

**Tabla.** Promedio diario y total de la devolución de las llegadas de Summer por franja horaria

Indicador	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Promedio	1,2	0,4	2,0	3,9	1,8	1,2	1,3	1,2	1,4	0,5	-	2,2	1,5	1,6	2,5	3,2	0,6	1,9	1,9	3,2	2,7	0,9	2,0	1,7
Total	251	82	434	856	390	254	288	262	296	102	-	481	317	358	540	693	136	411	410	702	596	206	430	367

Fuente: Cálculos Secretaría de Autoridad Aeronáutica.

Como en el caso anterior, gran parte de los slots a devolver están ubicados en diferentes franjas horarias a lo largo del día incluyendo las más congestionadas.

**Salidas Winter**

De manera análoga a lo realizado para la temporada Summer, en la temporada Winter las **EMPRESAS INTERVINIENTES** propusieron un esquema que les permitiera mantener 18 slots diarios durante toda la temporada. En este caso solicitaron que, como resultado de la



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

devolución relacionada con este condicionamiento el **ENTE INTEGRADO** pudiera conservar de manera estructural slots en las franjas de las 00 UTC, 01 UTC, 09 UTC, 10 UTC, 11 UTC, 12 UTC, 13 UTC, 14 UTC, 15 UTC, 17 UTC, 19 UTC, 21 UTC y 22 UTC. Sin embargo, como muestra la siguiente tabla, parte de estas franjas solicitadas cuenta con un nivel de congestión alto y, por ende, esta Secretaría realizó el mismo procedimiento utilizado para la temporada Summer, a fin de mantener el nivel de protección que señaló la Dirección de Transporte Aéreo en su condicionamiento.

**Tabla.** Promedio de asignación por franja horaria para las salidas de la temporada Winter con condicionamientos

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

Fuente: Score, propuesta de condicionamiento INTERVINIENTES, DTAAA y SAA

De esta manera, en las franjas de las 10 UTC, 11 UTC, 12 UTC, 13 UTC y 19 UTC esta Secretaría decidió mantener un nivel de protección de la competencia mayor y dejar que el **ENTE INTEGRADO** conserve de manera estructural los slots en las franjas de las 00 UTC, 02 UTC, 14 UTC, 15 UTC, 17 UTC, 18 UTC, 19 UTC, 20 UTC, 21 UTC y 22 UTC y otros slots en franjas cercanas.

En este caso, se tiene que: (1) la devolución de slots del condicionamiento señalado por la Dirección consiste en 7.037 slots, (2) la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** corresponde a la devolución de 10.942 slots y (3) el condicionamiento que aplicará esta Secretaría corresponde a un total de 10.955 slots, observándose así que la devolución de slots es mayor y se distribuye de la siguiente manera:

**Tabla.** Promedio diario y total de la devolución de las Llegadas de Summer por franja horaria

Indicador	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Prom.	6,7	6,2	2,7	4,1	2,0	0,9	0,8	2,0	2,0	1,4	1,4	4,1	2,5	3,1	3,4	0,6	5,4	3,0	2,7	3,7	4,0	4,3	3,6	3,8
Total	984	913	401	598	294	130	113	294	294	209	210	609	367	451	501	88	798	439	404	542	592	630	533	561

Fuente: Cálculos Secretaría de Autoridad Aeronáutica

Como en los casos anteriores, el condicionamiento modificado por la Secretaría cuenta con nueva disponibilidad de slots en diferentes franjas incluidas las de mayor demanda.

**Llegadas Winter**

A diferencia de los casos anteriores, para las llegadas de Winter, y dada la saturación particular que presenta esta temporada, esta Secretaría en general ratifica la devolución señalada por la Dirección de Transporte Aéreo, y del ejercicio aplicado por este despacho se obtiene un resultado distinto frente al patrón de cambios detectado en otras temporadas



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

pero que, aún, mantiene el mismo nivel de protección a la competencia y con una mínima variación en la nueva disponibilidad de slots.

**Tabla.** Promedio de asignación por franja horaria para las llegadas de la temporada Winter con condicionamientos

Propuesta	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
DTAAA	29,8	25,0	22,5	21,1	22,1	5,3	5,1	7,0	5,2	5,6	10,0	21,8	19,8	20,6	20,0	22,8	28,5	21,4	21,1	21,7	22,5	22,9	24,0	27,2
Intervinientes	29,8	25,7	23,8	22,2	23,1	5,2	4,8	7,0	4,9	5,6	10,0	21,5	18,9	21,9	19,7	22,7	28,5	22,4	23,8	21,7	23,5	24,6	25,1	27,2
SAA	29,8	25,0	22,5	21,1	22,1	5,3	5,1	7,0	5,2	5,6	10,0	21,8	19,8	20,6	20,0	22,8	28,5	21,4	21,1	21,7	22,5	22,9	24,0	27,2

Fuente: Score, propuesta de condicionamiento INTERVINIENTES, DTAAA y SAA

En este caso, se tiene que: (1) la devolución de slots del condicionamiento señalado por la Dirección consiste en 9.959 slots, (2) la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** corresponde a la devolución de 8.410 slots y (3) el condicionamiento que aplicará esta Secretaría corresponde a un total de 8.410 slots, observándose así que la devolución de slots es igual se distribuye de la siguiente manera:

Indicador	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Promedio	0,3	4,2	2,7	5,3	5,0	1,5	1,7	1,0	1,7	3,0	-	4,3	4,7	4,7	3,9	2,1	0,1	4,1	4,2	3,8	3,5	2,6	2,9	0,5
Total	37	612	402	785	739	226	249	154	250	441	-	627	695	685	573	304	15	606	611	555	510	388	422	73

Fuente: Cálculos Secretaría de Autoridad Aeronáutica

De esta manera, se encuentra que, a excepción de las franjas de las 10 UTC en las que no hay devolución y las franjas de las 00 UTC, 16 UTC y 23 UTC en las que la devolución es reducida, en este caso la devolución comprende diferentes franjas a lo largo del día incluyendo franjas de alta demanda.

**Sobre la propuesta de condicionamiento de slots de LATAM**

De acuerdo con lo observado por esta Secretaría, la propuesta de **LATAM** permitiría llegar al mismo nivel de protección que el condicionamiento señalado por la Dirección de Transporte Aéreo en la medida que busca mitigar la congestión en las horas de mayor demanda. Esto se traduciría también en un nivel similar y/o igual de protección a la competencia, gracias a que generaría una mayor oportunidad a terceros que quisieran solicitar nuevos slots, debido a que se permitiría que la devolución de slots se hiciera principalmente en franjas congestionadas.

No obstante, esta Secretaría encuentra que el condicionamiento desarrollado en esta instancia no solo logra mantener el mismo o mayor nivel de protección a la competencia, sino que también permite generar un número mayor de oportunidades de asignación a terceros interesados, y nuevos entrantes, en solicitar los slots devueltos en la medida que la propuesta de devolución, con excepción de las llegadas de Winter, deja un mayor número de slots disponibles, que además brindarían una posibilidad de manejo estructural tanto para las **EMPRESAS INTERVINIENTES** como para la competencia.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

**Salidas Summer**

Como se evidencia a continuación la propuesta de **LATAM** y la decisión de la Secretaría presentan un comportamiento similar; sin embargo, la devolución señalada por esta instancia como condicionamiento, tiene un mejor comportamiento en un número mayor de franjas, en pro de los competidores que estén interesados en operar al final de la mañana y la tarde, lo cual permite que compañías, en su mayoría con operación internacional, tengan una oferta más amplia de slots, dado que, como resultado de una de las modificaciones del condicionamiento en esta instancia, se cuenta ahora con 11.617 slots devueltos, incluyendo aquellos en horas de alta demanda, frente a los 7.336 de la propuesta de LATAM.

**Tabla.** Promedio de asignación por franja horaria para las salidas de la temporada Summer con condicionamientos

Propuesta	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
DTAA	22,2	21,4	24,3	18,4	14,2	2,6	4,9	1,4	4,3	5,5	21,1	27,3	30,1	28,0	26,0	25,0	24,3	26,2	25,8	26,5	27,2	25,7	25,5	25,6
Intervinientes	19,3	18,0	23,0	18,4	14,2	2,6	4,9	1,1	4,3	5,7	22,6	28,5	31,1	28,8	23,9	21,2	22,3	25,8	25,1	28,5	27,1	22,5	23,0	23,2
LATAM	22,2	21,4	24,2	18,4	14,2	2,6	4,9	1,4	4,3	5,5	21,0	27,3	30,1	27,9	25,6	24,8	24,2	25,9	25,7	26,3	27,1	25,5	25,1	25,4
SAA	19,3	18,0	23,0	18,4	14,2	2,6	4,9	1,1	4,3	5,5	21,1	27,3	30,1	28,0	26,0	22,2	22,3	25,8	25,1	26,5	27,1	24,5	23,0	23,2

Fuente: Score, propuesta de condicionamiento INTERVINIENTES, DTAA y SAA

**Llegadas Summer**

Como se evidencia a continuación la propuesta de **LATAM** y la decisión de la Secretaría presentan un comportamiento similar; sin embargo, la devolución señalada por esta instancia como condicionamiento, tiene un mejor comportamiento en un número mayor de franjas, en pro de los competidores que estén interesados en operar en las horas 11 UTC, 13 UTC y 14 UTC, lo cual permite que los competidores tengan una oferta más amplia de slots, dado que, como resultado de una de las modificaciones del condicionamiento en esta instancia, se cuenta ahora con 8.862 slots devueltos, incluyendo aquellos en horas de alta demanda, frente a los 7.302 de la propuesta de LATAM.

**Tabla.** Promedio de asignación por franja horaria para las llegadas de la temporada Summer con condicionamientos

Propuesta	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
DTAA	30,0	24,8	22,2	21,9	19,7	5,2	5,0	4,5	4,8	8,0	11,1	19,3	20,6	18,2	19,7	20,5	26,9	21,2	21,7	20,0	21,8	19,7	19,7	30,2
Intervinientes	30,0	24,8	23,8	23,7	17,2	5,0	3,6	4,0	3,8	8,0	11,1	17,3	21,3	15,6	18,2	20,0	26,9	22,9	23,4	18,4	22,8	19,0	18,1	30,2
LATAM	30,0	24,8	22,1	21,8	19,1	5,2	5,0	4,5	4,8	8,0	11,1	19,3	20,6	18,2	19,5	20,3	26,9	21,1	21,6	19,7	21,7	19,4	19,5	30,2
SAA	30,0	24,8	22,2	21,9	19,2	5,0	5,0	4,0	3,8	8,0	11,1	17,3	20,3	16,6	18,2	20,0	26,9	21,2	21,6	19,4	21,8	19,7	19,1	30,2

Fuente: Score, propuesta de condicionamiento INTERVINIENTES, DTAA y SAA.

**Salidas Winter**



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

De manera análoga a Summer, se encontró que el resultado del condicionamiento de esta Secretaría y **LATAM** cuentan con un efecto similar en franjas congestionadas, sin embargo, el condicionamiento de la Secretaría genera una devolución mayor de slots en otras franjas del día, lo que permite tener un resultado similar en términos de protección a la competencia sin perjuicio de poder generar una oferta mayor de slots. En este caso la propuesta de la Secretaría genera una devolución de 10.955 slots frente a los 7.383 slots de la propuesta de **LATAM**.

**Tabla.** Promedio de asignación por franja horaria para las salidas de la temporada Winter con condicionamientos

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

Fuente: Score, propuesta de condicionamiento INTERVINIENTES, DTAAA y SAA

**Llegadas Winter**

En este caso se encuentra que la propuesta de **LATAM** contaría eventualmente con un ligero número mayor de slots devueltos: 10.101 slots frente a los 9.959 slots formulados en esta sede de apelación. Así las cosas, del análisis integral de protección de la competencia y la viabilidad de los demás condicionamientos, esta instancia decide mantener su metodología y optar por esta decisión.

**Tabla.** Promedio de asignación por franja horaria para las llegadas de la temporada Winter con condicionamientos

Propuesta	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
DTAA	29,8	25,0	22,5	21,1	22,1	5,3	5,1	7,0	5,2	5,6	10,0	21,8	19,8	20,6	20,0	22,8	28,5	21,4	21,1	21,7	22,5	22,9	24,0	27,2
Intervinientes	29,8	25,7	23,8	22,2	23,1	5,2	4,8	7,0	4,9	5,6	10,0	21,5	18,9	21,9	19,7	22,7	28,5	22,4	23,8	21,7	23,5	24,6	25,1	27,2
LATAM	29,8	25,0	22,5	21,0	22,1	5,3	5,1	7,0	5,2	5,6	10,0	21,8	19,7	20,5	19,7	22,7	28,5	21,4	21,0	21,7	22,5	22,9	24,0	27,2
SAA	29,8	25,0	22,5	21,1	22,1	5,3	5,1	7,0	5,2	5,6	10,0	21,8	19,8	20,6	20,0	22,8	28,5	21,4	21,1	21,7	22,5	22,9	24,0	27,2

Fuente: Score, propuesta de condicionamiento INTERVINIENTES, DTAAA y SAA.

**Conclusiones**

Si bien, frente al escenario pretransacción (sin devolución de slots), los condicionamientos señalados por la Dirección de Transporte Aéreo en la **Resolución 518 de marzo 21 de 2023** presentan una mejoría en la competencia, en sede de segunda instancia esta Secretaría buscó (1) mantener el nivel de protección de la competencia establecido en dicha resolución y confirmado en la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023**, y (2) aumentar las devoluciones en otras franjas horarias, encontrando de esta manera más y mejores



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

oportunidades de acceso a la infraestructura aeroportuaria por medio de nuevos slots disponibles para los competidores incumbentes y entrantes, bien sea para crear nuevos itinerarios o para complementar los que ya tienen asignados, a fin de generar mayores eficiencias.

Además, para esta sede de apelación no es posible aceptar la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en su conjunto, dado que, al aplicar este condicionamiento en dichos términos, el **ENTE INTEGRADO** concentraría una gran cantidad de slots en franjas altamente demandadas que ya se encuentran congestionadas.

Por otra parte, si bien las **EMPRESAS INTERVINIENTES** pretendían que, luego de la devolución aplicada por este condicionamiento, pudiesen contar con un itinerario estructural, es importante recordarles que para los faltantes de slots que les resulten de esta aplicación, podrán acudir a los procedimientos establecidos, bajo la normatividad vigente y en la prioridad fijada en este condicionamiento, para solicitar slots que estén en el fondo de reserva y/o que hayan sido por ellas devueltos.

**Condicionamiento 1: Devolución de slots:**

Los slots que deben devolver las **EMPRESAS INTERVINIENTES** son los señalados en el **ANEXO 1** que hace parte integral del presente acto administrativo.

- Para la temporada Summer 2023, los slots devueltos comprenderán los que se encuentren en la línea base de la temporada, así como aquellos que previamente hicieron parte de la reducción porcentual realizada a causa de la disminución de capacidad del Aeropuerto El Dorado como efecto de la pandemia causada por la COVID – 19 y por declaraciones de capacidad previas al presente acto administrativo.
- Para las temporadas Winter 2023 y Summer 2024, los slots devueltos deben hacer parte de los slots históricos con los que cuentan las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- Los slots devueltos corresponden a slots asignados actualmente a cualquiera de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- Los slots que se conservan para **VIVA AIR** luego de la devolución asociada a este condicionamiento serán conservados única y exclusivamente con el fin de adelantar el plan gradual de reactivación de acuerdo con lo dispuesto en el **Condicionamiento 2 - SUPERVIVENCIA DE VIVA** bajo las condiciones y plazos establecidos para este.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- A los slots que se conservan para **VIVA AIR**, una vez terminado el plan de reactivación de operaciones fijado en el **Condicionamiento 2 – SUPERVIVENCIA DE VIVA**, se les podrá dar manejo de acuerdo con la regulación vigente.
- 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, Winter 2024, Summer 2025 y Winter 2025.
- Los slots devueltos que 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 **IV1L** y/o de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tendrán la calidad de asignación de ad-hoc para las temporadas Summer 2023, Winter 2023, Summer 2024, Winter 2024 y Summer 2025. En este sentido, los slots devueltos no podrán constituir precedencia histórica para las temporadas en mención.
- La devolución de los slots la deberán realizar las **EMPRESAS INTERVINIENTES** dentro de las cuarenta y ocho horas (48h) siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.
- Las devoluciones de slots ordenadas en este condicionamiento se hacen sin perjuicio de otras actuaciones administrativas adelantadas por la Aeronáutica Civil respecto del cumplimiento de la normativa aplicable en materia de permisos de operación.

#### 6.3.4. SOBRE EL CONDICIONAMIENTO 2: SUPERVIVENCIA DE LA MARCA VIVA

##### 6.3.4.1. Rutas internacionales:

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron a la Autoridad Aeronáutica aclarar que la obligación de **VIVA** de mantener las operaciones de las rutas internacionales, señaladas en este condicionamiento, aplicará siempre y cuando dicha aerolínea aun conserve los slots requeridos en los aeropuertos internacionales en el exterior para operar estas rutas.

La Dirección de Transporte Aéreo, mediante la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023**, modificó el condicionamiento No. 2, y se incluyó dicha aclaración; sin embargo, también se estableció un ajuste con el fin de garantizar que la pérdida de slot en las terminales internacionales no sean consecuencia de la decisión unilateral del ente integrado, sino que esta se produzca por causas externas no imputables a la voluntad de este, motivo por el cual, en este acto administrativo la primera instancia dispuso para el ente integrado la



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**Resolución Número**

**(00873 del 5 de mayo de 2023)**

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

obligación de remitir una comunicación a cada uno de los aeropuertos internacionales con el fin de solicitar la reserva de slots para poder dar cumplimiento a este condicionamiento.

La Secretaría de Autoridad Aeronáutica considera que, de acuerdo con la situación actual de **VIVA**, es prudente considerar las externalidades que puedan impedir que esta aerolínea cumpla con este condicionamiento, razón por la que confirma lo señalado en la **Resolución 00815 de 2023**, de aclarar que cesará la obligación de mantener las rutas internacionales de **VIVA** en aquellos casos que, a pesar de haber realizado todas las gestiones necesarias para mantener un slot en un aeropuerto internacional lo haya perdido.

**6.3.4.2. Entrada de un competidor adicional:**

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron la modificación del condicionamiento No. 2 en el sentido de aclarar que, la obligación de mantener las frecuencias de **VIVA** cesa en relación con una ruta en el evento en que un competidor adicional ingrese y permanezca en dicha ruta, operándola de manera continua o discontinua durante 26 semanas en un año.

Al respecto, esta sede de apelación concuerda con lo señalado en la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023**, en el sentido de acceder a lo solicitado, toda vez que resulta acorde a los propósitos del condicionamiento, toda vez que, la entrada de un operador diferente a **AVIANCA** o **VIVA AIR** garantizará que se atienda la demanda de estas rutas, por este motivo, la segunda instancia ratifica esta modificación en los términos señalados en la resolución que resolvió los recursos de reposición.

**6.3.4.3. Infraestructura separada del ente integrado**

**ULTRA AIR** manifestó que, para que este condicionamiento produzca efectos estructurales, las aerolíneas del ente integrado deben mantener una infraestructura separada que garantice la competencia que ejercía **VIVA AIR** sobre **AVIANCA** y el resto del mercado, la cual comprende: el mantenimiento de las marcas; el mantenimiento de las rutas o frecuencias; mantenimiento de la misma fuerza laboral que tenía **VIVA AIR** antes del 8 de agosto de 2022; destinar el mismo número de aeronaves que empleaba **VIVA AIR** para el mantenimiento del modelo low cost; establecer los servicios que se ofrecerían en **VIVA AIR**; estimar los servicios que se ofrecerían de manera gratuita; los aeropuertos alternos y sus rutas; mantenimiento de canales de venta directa; informar sobre el listado de los pares de puntos de vuelos cortos donde centrarán la actividad.

La Dirección de Transporte Aéreo, mediante la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023**, rechazó la propuesta de **ULTRA** en la medida que esta no contribuye a la vigilancia del cumplimiento de la obligación de mantener el modelo low cost, de igual manera, esta finalmente daría lugar a que se perdieran las eficiencias propias generadas por la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Sobre este punto, la Secretaría de Autoridad





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Aeronáutica confirma lo decidido en sede de primera instancia, toda vez que, el modelo low cost tiene unas características que evidencian su identificación, tal y como ocurre con la simplificación extrema de la oferta del producto, prestación de vuelos cortos y frecuentes punto a punto, venta de billetes directos, entre otros.

**6.3.4.4. Rutas desde y hacia Bogotá**

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron que se modifique este condicionamiento en el sentido de aclarar que este no exige mantener las rutas que sean desde y hacia Bogotá, esto debido a que no es posible cumplir con la supervivencia de los servicios ofrecidos por la marca **VIVA** en esta ciudad, debido a la reducción de flota y la obligación de devolver los slots conforme al Condicionamiento No.1.

La primera instancia rechazó esta solicitud, la **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023** señaló que esta solicitud no es viable, esto debido a que, con la modificación adoptada en este acto administrativo, **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERU S.A.C.** contarían con la posibilidad de mantener operaciones en el Aeropuerto Internacional El Dorado, ya que VIVA AIR, como parte del ente integrado, tendrá la posibilidad de reactivar operaciones con base en los slots conservados, como se indicó en el Condicionamiento 1.

De acuerdo con la redefinición del condicionamiento 1, el ente integrado tiene la posibilidad de prestar los servicios de la marca **VIVA**, en la medida que tiene la posibilidad de establecer itinerarios de tal manera que puedan realizar round trips desde y hacia Bogotá.

**6.3.4.5. Reducción de frecuencias de acuerdo con el factor de ocupación**

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron que se aclare que en aquellos casos que las rutas objeto de este condicionamiento tengan un factor de ocupación mensual inferior al 75% y las partes informen a esta Entidad su intención de reducir la frecuencia, “la Aerocivil deberá autorizar la reducción de acuerdo con los siguientes factores de ocupación mensual de pasajeros por ruta:”

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



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

De acuerdo con lo confirmado en la decisión de primera instancia, este Despacho observa que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no aportaron sustento técnico o argumentativo que diera cuenta entre los porcentajes de ocupación y el número de frecuencias semanales a reducir que justifiquen la aceptación de asumir la obligación de aceptarlas por parte de la Aeronáutica Civil.

En este orden de ideas, se aclara que en aquellos casos que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** consideren necesaria la reducción de frecuencias, deberán solicitarlas al Grupo de Asuntos Aerocomerciales de la Dirección de Transporte Aéreo de acuerdo con el RAC 5 y su Manual de Trámites para las Actividades de Aeronáutica Civil de Servicios Aéreos Comerciales. En el trámite del procedimiento, la Aeronáutica Civil considerará el factor de ocupación mensual de pasajeros por ruta conforme a los argumentos, razones técnicas y otros aspectos que presenten las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en su solicitud. De acuerdo con el procedimiento, la respuesta de la Autoridad será expedida en un lapso no mayor de 30 días.

**6.3.4.6. Obligación de garantizar como mínimo tres (3) frecuencias**

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron modificar el segundo condicionamiento en el sentido de señalar que no aplicará la obligación de garantizar mínimo tres (3) frecuencias en las rutas objeto de este condicionamiento, lo anterior fundamentado en la situación actual de las aerolíneas operadas bajo la marca **VIVA** y el tiempo que tomaría la reanudación de sus operaciones.

La **Resolución 00815 del 25 de abril de 2023** implementó un sistema gradual de reactivación de las operaciones de **VIVA**, el cual consiste en un aumento progresivo de frecuencias, de esta manera el ente integrado cumplirá el condicionamiento en relación con el cubrimiento mínimo de rutas y de frecuencias de la siguiente forma:

- (i) En los tres (3) meses siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**, el ente integrado deberá garantizar la prestación de los servicios de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.** para las rutas enunciadas en el condicionamiento en al menos una frecuencia.
- (ii) Al inicio de la temporada Winter 2023, el ente integrado deberá garantizar la prestación de los servicios de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.** para las rutas enunciadas en este condicionamiento en al menos dos (2) frecuencias.
- (iii) Para el inicio de la temporada Summer 2024 el ente integrado deberá garantizar la prestación de los servicios de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.** para las rutas enunciadas en el condicionamiento en al menos tres (3) frecuencias.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Esta sede de apelación confirma este condicionamiento de acuerdo con la gradualidad implementada en la **Resolución 00815 de 2023**, en la medida que este permite la reactivación de las operaciones de las aerolíneas que operan bajo la marca **VIVA**, eliminando la preocupación del ente integrado sobre el tiempo que puede tomar el cumplimiento de las obligaciones desarrolladas en este.

Por otra parte, acorde con el esquema de devolución de slots planteados en el Condicionamiento No. 1, el ente integrado tendrá la posibilidad de planear itinerarios con origen y destino a la ciudad de Bogotá, garantizando de esta forma mantener la cobertura de rutas con el mínimo de frecuencias necesarias para atender la demanda de pasajeros.

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:

- 1) **FAST COLOMBIA** prestaba servicios de manera exclusiva.
- 2) **VIVA AIRLINES PERÚ** prestaba servicios de manera exclusiva.
- 3) **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.
- 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



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

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/o **VIVA AIRLINES PERÚ** de alguna ruta sea menor al 75%, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** podrán solicitar a la Aeronáutica Civil la aprobación de la reducción de frecuencias, en esa ruta, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Manual de Trámites para las Actividades de Aeronáutica Civil de Servicios Aéreos Comerciales. La Aeronáutica Civil determinará la fecha en que se aplicará la reducción, que en todo caso no podrá ser un plazo mayor a 30 días 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, al menos, 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**.

### 6.3.5.- Sobre el condicionamiento No. 3: MANTENIMIENTO DE ACUERDOS INTERLINEAS DE FAST COLOMBIA

Frente a la solicitud realizada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, la Dirección de Transporte Aéreo en sede de reposición, accedió a lo solicitado modificando la fecha a partir de la cual empezará a correr el plazo de tres (3) años para el cumplimiento del condicionamiento establecido.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Esta segunda instancia no encuentra reparo alguno al ajuste efectuado por la primera instancia, razón por la cual se confirmará este en su integridad.

En su recurso el tercero ULTRA AIR, señala:

*“(…) el presente condicionamiento no apunta “a cambiar los incentivos de las firmas en el mercado y restaurar la competencia a través de un impacto en la estructura del mismo”. Por ende, no se puede considerar como un condicionamiento estructural, el cual se considere suficiente para mitigar los impactos negativos a la competencia surgidos a partir de la posible integración en cuestión. Para que esto ocurriese, es decir, que el condicionamiento fuese estructural, algo más en la línea de que se debería brindar acceso a las demás aerolíneas alrededor de dichos acuerdos interlínea debería ser lo que ameritase que ocurriese.*

*Es decir, al mantenerse los acuerdos interlínea entre IV1L y las empresas intervinientes, entre VIVA y AVIANCA, el cambio a la estructura del mercado en favor de la competitividad del sector no se daría. Para que el mercado se abriese y se aumentara la competitividad, dichos acuerdos que VIVA sostiene con Avianca o IV1L, estos deben de ser ofrecidos a otros agentes del mercado, como lo puede ser ULTRA AIR, en cuanto a que a través de esta posibilidad es que ocurriría un verdadero cambio estructural en cuanto a este respecto en el mercado.”*

Para esta Secretaría los escasos argumentos planteados por el recurrente no están llamados a prosperar, por cuanto la forma como está estructurado el condicionamiento está dirigido a garantizar la conservación o preservación de las condiciones de competencia, toda vez que se hace prevalecer un mecanismo eficiente post integración para los usuarios del transporte aéreo, como son los acuerdos interlíneas. En consecuencia, se confirmarán los términos de condicionamiento como quedó fijado en la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023, por la primera instancia:

**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**.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberá informar a la autoridad encargada del seguimiento de estos condicionamientos y a la **AEROCIVIL**, 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**.

#### **6.3.6. Sobre el Condicionamiento 4: Acuerdo interlínea o de código compartido con SATENA.**

En lo relacionado con el condicionamiento 4 referente al código compartido o acuerdo interlínea con **SATENA**, 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:

*“(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**.*



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

*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 SATENA, y será entregado siempre y cuando el concepto pagado sea necesario para la implementación de la naturaleza del acuerdo a suscribir.*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*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, esta Secretaría considera pertinente referirse a la intención evidenciada por la Dirección y es demarcar que el mismo se encamina es a ofrecer la suscripción de un contrato o un acuerdo, dado que, sin la voluntad de **SATENA** no podría suscribirse alguno, por esto, esta instancia de apelación considera prudente dejar expresa esta condición en el condicionamiento para evitar que las empresas intervinientes entiendan que la obligación es suscribir el contrato o acuerdo cuando el mismo está encauzado al ofrecimiento con los mínimos que se establezcan para el condicionamiento.

Respecto de lo manifestado por **ULTRA AIR** sobre este mismo punto informó que este condicionamiento debería ampliarse a otras aerolíneas con bajo porcentaje de participación en el mercado. Lo anterior en aras de buscar el bien común y no el bien de sólo algunos de los actores de un mercado.

Al respecto la Dirección informó 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 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.”* Sobre lo anterior, esta instancia comparte que las rutas servidas por SATENA tiene unas características particulares. por lo que su participación en el mercado es especial y mediante este condicionamiento se puede fortalecer la oferta comercial que le brinda a sus usuarios.

Esta Secretaría acoge el planteamiento dispuesto en la Resolución 00815 de 25 de abril de 2023 informando que, 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 esta Instancia 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 a través de **AVIANCA** se establezca un espacio de negociación, y de ser factible, se suscriba un documento que materialice un acuerdo con **SERVICIO AÉREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A** (en adelante, **SATENA**) dentro del cual se analice y discuta, como mínimo y sin limitarse a ello, los siguientes aspectos:





MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- (i) Acuerdos interlínea y/o de código compartido.
- (ii) Certificación IOSA.
- (iii) Cualquier otro aspecto considerado de interés para las partes.

El límite de aporte económico total de **AVIANCA** a **SATENA**, en caso de llegar a un acuerdo, sería de hasta USD 300.000

El periodo de negociación se extenderá hasta por 8 meses contados a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

Vigencia del condicionamiento: Dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** por parte de las empresas intervinientes, **AVIANCA** notificará a **SATENA** la intención de abrir el espacio de negociación, cuya duración en caso de ser aceptada por **SATENA** deberá ser hasta por 8 meses.

### 6.3.7. Sobre el Condicionamiento 5: Rutas entre Colombia y Argentina.

Frente a los argumentos esbozados por la Dirección de Transporte Aéreo tanto en la Resolución 00518 de 21 de marzo de 2023 como en la Resolución 00815 de 25 de abril de 2023, se evidencia que existe una concentración en la ruta Bogotá – Buenos Aires subyacente de la transacción proyectada, con la particularidad de tener un control de capacidad de frecuencias semanales dado que el régimen bilateral entre Colombia y Argentina así lo establece, lo que en términos de esta autoridad de competencia se traduce en una barrera de acceso al mercado que debería intervenir en aras de facilitar y posibilitar la atenuación del daño ocasionado a este mercado específico por la operación.

Ahora bien, frente a los pronunciamientos realizados por los **TERCEROS INTERESADOS** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, esta Secretaría en instancia de apelación comparte integralmente lo dispuesto por la Dirección de Transporte Aéreo en sede de reposición frente a la argumentación sobre los reparos realizados por las partes, ya que la estructura del condicionamiento fue clara en el efecto que quería mitigar con la imposición del mismo. Además, el *a quo* fue consistente en que ningún argumento elevado por las partes sustentaba de manera suficiente la necesidad de modificar el condicionamiento, situación que esta Secretaría comparte y no considera que deba reescribirlo en la presente providencia y concluye que el mismo debe mantenerse conforme a lo dispuesto y argumentado en la Resolución 00815 de 25 de abril de 2023 sobre este particular.

Igualmente esta Secretaría comparte lo esgrimido en la Resolución 00815 de 25 de abril de 2023 en el sentido que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron un periodo para notificar a la Aerocivil si les interesaba materializar la integración en el evento de ser aprobada, por lo que, esta Secretaría considera importante que el periodo establecido por



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

el mismo inicie una vez las mismas hayan decidido notificar que van a materializar la integración.

**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.
- 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.

**6.3.8.- Sobre el Condicionamiento 6: Protección de pasajeros afectados por la suspensión de la operación de VIVA.**

El estudio de la presente propuesta de OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN no deja de lado la suspensión de operaciones ocurrida el 28/02/2023 por parte de VIVA AIR y VIVA PERÚ. Esa es la razón del *Condicionamiento 6*: la situación aún vigente de pasajeros afectados



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

entra como componente para generar alternativas que reduzcan los efectos detectados en la mencionada propuesta presentada por las EMPRESAS INTERVINIENTES.

Estas últimas presentaron ocho (8) solicitudes para ajustar el contenido del *Condicionamiento 6*. A juicio de esta segunda instancia, tres ítems deben tenerse en cuenta para estudiar las mencionadas solicitudes, siempre buscando que ese condicionamiento se ajuste a las normas aplicables al contrato de transporte, las normas aeronáuticas y la realidad de los pasajeros afectados:



En manera alguna la presente decisión puede entenderse como un régimen excepcional en materia de deberes y derechos de los usuarios del transporte aéreo. El objeto del Condicionamiento 6 NO es generar declaraciones ni exenciones frente al derecho del consumidor.

Frente a cada solicitud presentada por las EMPRESAS INTERVINIENTES se verificará si está alineada con la legislación y procedimientos actuales y si enriquece las capacidades que debe configurar el ENTE INTEGRADO para solventar las afectaciones creadas desde el 27 de febrero de 2023.

**6.3.7.1. “Se aclare que la referencia en negrilla en el texto de la Resolución transcrito a continuación debe interpretarse exclusivamente como FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ SAC sin incluir a Avianca ni a sus afiliadas”:**

*“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*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

*judiciales iniciadas o por iniciar por los pasajeros afectados, las agencias de viaje, o cualquier persona en contra de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**”*

Es procedente la aclaración. Las dos oraciones citadas corresponden a uno de los párrafos que componen el Condicionamiento 6. Aparece en la viñeta 6 en la Resolución 518 de 2023 y en la viñeta 5 para el caso de la Resolución 815 de 2023.

Hay contradicción entre las dos oraciones citadas. La primera se refiere a VIVA AIR y VIVA PERÚ como responsables de cumplir los contratos de transporte suscritos antes del 28/02/2023 y que fueron afectados en sus condiciones por la suspensión de operaciones. La segunda se refiere a las EMPRESAS INTERVINIENTES (que son AVIANCA, VIVA AIR y VIVA PERÚ).

Por coherencia, en ambas oraciones se debe hacer referencia a dos de las EMPRESAS INTERVINIENTES, es decir, a VIVA AIR y VIVA PERÚ.

**6.3.8.7.2. Respecto de los pasajeros afectados por el cese temporal de operaciones de Viva y que hayan sido transportados debido a la cancelación de vuelos de Viva por vía aérea por una entidad distinta a Viva y de manera gratuita, la Aerocivil deberá aclarar que se habrá cumplido la efectividad de la garantía y se habrá resarcido cualquier daño, perjuicio o agravio causado y, por lo tanto, las empresas intervinientes (Avianca y Viva) y sus afiliadas quedarán liberadas de responsabilidad en razón de la afectación ocasionada por el cese temporal de operaciones de Viva.**

No es procedente incluir la aclaración solicitada por las EMPRESAS INTERVINIENTES.

La Aeronáutica Civil no es competente para efectuar declaraciones y juicios de valor, en materia responsabilidad contractual y extracontractual, que aspiren impactar en las competencias y funciones de otras entidades. Excede también el propósito del *Condicionamiento 6* convertirlo en un régimen especial sobre el cual se regulen y gestionen acciones administrativas y judiciales frente a derechos surgidos alrededor del *contrato de transporte aéreo* y el *régimen de derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo*.

Las EMPRESAS INTERVINIENTES conocen plenamente los alcances de las normas aeronáuticas en materia de compensaciones y reparación de daños provocados por incumplimiento de los derechos del pasajero. En especial, saben que el fin de las compensaciones es mantener la protección del usuario incluso en un escenario en donde no se efectuó el transporte aéreo tal como se contrató. La reacomodación en otras aerolíneas no resta fuerza a la compensación efectivamente suministrada.

La liberación de responsabilidad de las EMPRESAS INTERVINIENTES no puede generarse en virtud de una declaración de la Aeronáutica Civil, sino por la estricta aplicación de las normas y su interpretación ajustada a la realidad (de pasajeros ya transportados por vía aérea por otras aerolíneas o entidades y también de aquellos que no).



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Si bien la aclaración solicitada no es procedente, esta Secretaría rescata que, tal como la redactaron las EMPRESAS INTERVINIENTES, se debe recoger una categoría de pasajeros que no había sido indicada en la Resolución 518 ni en la Resolución 815: *los pasajeros ya transportados de manera gratuita por entidad distinta a VIVA AIR o VIVA PERÚ.*

Esta indicación es pertinente y oportuna porque complementa el programa especial de protección de pasajeros que deben presentar las EMPRESAS INTERVINIENTES. Este programa será eficiente y efectivo mientras más ajustado a la realidad sea, e incluir este tipo de pasajeros ya transportados aporta en ese sentido.

Hasta el momento, se han detectado cuatro *tipos de pasajeros afectados*, categorización efectuada por las EMPRESAS INTERVINIENTES:



**6.3.7.3. “Respecto de los pasajeros afectados por vuelos cancelados de Viva con ocasión del cese temporal de operaciones, que (x) no hayan sido transportados por vía aérea por una entidad distinta a Viva, o (y) que hayan sido transportados por vía aérea por una entidad distinta a Viva pero a cambio de una tarifa, tendrán derecho a que las empresas intervinientes (Viva o Avianca), con el fin de indemnizar y compensar todos los daños o perjuicios a ellos ocasionados, entreguen a dichos pasajeros un voucher o equivalente por el 150% del precio del ticket, que podrán redimir en servicios con las empresas intervinientes (Viva o Avianca) hasta el 31 de diciembre de 2024. En virtud de lo anterior, se solicita a la Aerocivil que aclare que, aquellos pasajeros que acepten recibir el voucher o equivalente en los términos antes**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

***mencionados, reconocen que han sido indemnizados y compensados por todos los daños o perjuicios a ellos ocasionados.***

No es procedente incluir la aclaración solicitada por las EMPRESAS INTERVINIENTES. Las razones son iguales a aquellas expuestas para la solicitud anterior.

Pero además, detecta esta Secretaría que esta propuesta de aclaración significa cercenar la capacidad de juicio de los pasajeros y limitar sus acciones. El pasajero afectado es libre de adoptar una decisión frente a la compensación que se le ofrece. Independiente de su decisión autónoma, existe un marco regulatorio sobre compensaciones que indica claramente las prestaciones y sus efectos, siendo imposible desconocer esto por parte de pasajeros y entidades públicas.

Extendiendo el estudio de esta solicitud, se aprecia que esta categoría de pasajeros sí está identificada desde la Resolución 518 de 2023 y en sede de reposición. Así continuará incluida en el Condicionamiento 6, con miras a que sea considerada en el Programa especial de protección de pasajeros.

***6.3.7.4. Incluir que los pasajeros que mantengan reservas vigentes con Viva, tendrán el tratamiento establecido en el Plan de Protección de Pasajeros, y los que no puedan ser transportados en virtud del mismo, tendrán el tratamiento previsto en el numeral anterior.***

Esta solicitud se atendió en dos formas dentro de la **Resolución 00815 de 2023**:

- 1) En la segunda viñeta del Condicionamiento 6, se reconoce la *categoría de pasajeros con reservas vigentes con VIVA AIR y VIVA PERÚ* y las compensaciones que recibirán:

*“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.”<sup>53</sup>*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- 2) Estos pasajeros serán objeto de desarrollo y tratamiento dentro del Programa especial de protección de pasajeros, tal como lo indica la viñeta 4 del Condicionamiento 6:

*“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, 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.”<sup>54</sup>*

Así como se atendió efectivamente esta solicitud, se confirmarán estos párrafos en la estructura final del Condicionamiento 6.

**6.3.7.5. Incluir que para el caso de los pasajeros que mantengan tiqueteras con Viva, podrán usarlas volando con Viva o Avianca en la red de rutas que tenía Viva a 31 de diciembre de 2022 y con las restricciones de la tiquetera. Adicionalmente, 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.**

Se accede parcialmente a la inclusión. Ni en la Resolución 00518 de 2023, ni en la 00815 de 2023, se habla de aprobación del programa especial de protección. Así, la vigencia adicional sobre las tiqueteras tendrá como referencia la fecha en que inicia la ejecución del programa especial.

El Condicionamiento 6 está compuesto apenas por disposiciones básicas que dan antesala al documento maestro importante: el Programa especial de protección de pasajeros, cuya conformación, presentación e implementación está a cargo de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

Esto se incluirá en la estructura final del Condicionamiento 6.

**6.3.7.6. Incluir que, para efectos de elaborar e implementar el Plan de Protección de Pasajeros, la Aerocivil colaborará y solicitará a los demás operadores y entidades que hayan transportado pasajeros de Viva afectados por el cese de operaciones para que estos compartan toda la información que Avianca y Viva requieran para este propósito y determinar la categoría de cada pasajero.**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

**“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”**

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Se incluirá esta consideración dentro de la estructura final del Condicionamiento 6, por ser una disposición básica pertinente. Está acorde con el principio de colaboración armónica que debe existir para garantizar la protección a pasajeros afectados.

**6.3.7.7. Eliminar el siguiente párrafo de la Resolución: “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.”**

Esta solicitud será considerada y resuelta, en esta sede de estudio, dentro de la estructura final del Condicionamiento 6.

**6.3.7.8. Se aclare que, como consecuencia de esto, las actuaciones (y la responsabilidad asociada) efectuadas por Viva con anterioridad a la fecha de Notificación de Implementación, de darse, incluyendo, pero sin limitarse a, el cese temporal de operaciones, le corresponden exclusivamente a Viva y no a Avianca ni a sus afiliadas.**

No es procedente incluir la aclaración solicitada por las EMPRESAS INTERVINIENTES.

La asignación de responsabilidad de VIVA AIR y VIVA PERÚ no viene por virtud de una declaración de la Aeronáutica Civil, sino por la estricta aplicación de las normas y su interpretación ajustada a la realidad en escenarios administrativos y judiciales.

**Condicionamiento 6: Protección de pasajeros afectados por la suspensión de la operación de VIVA**

1. Con el propósito de proteger a los pasajeros afectados como resultado de la suspensión de operaciones de **VIVA AIR** y/o **VIVA PERÚ**, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a:
  - 1.1. Conformar un programa especial de protección de pasajeros para atender los pasajeros afectados por la suspensión de la operación de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**.
  - 1.2. Considerar dentro del programa especial de protección lo siguiente:





Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- 1.2.1. Identificación de los tipos de pasajeros afectados sin importar el canal de venta en que hayan adquirido productos y que, como mínimo, deben corresponder a las siguientes categorías:
  - 1.2.1.1. Pasajeros transportados por aerolíneas distintas a VIVA AIR o VIVA PERÚ o Entidades, sin costo adicional alguno.
  - 1.2.1.2. Pasajeros que fueron transportados por aerolíneas distintas a VIVA AIR o VIVA PERÚ, pagando tarifa adicional.
  - 1.2.1.3. Pasajeros con reservas vigentes en VIVA AIR o VIVA PERÚ, que no han sido transportados.
  - 1.2.1.4. Pasajeros que compraron tiqueteras a VIVA AIR o VIVA PERÚ.
- 1.2.2. Emisión de un voucher 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, a los siguientes pasajeros afectados por la cancelación de vuelos de VIVA AIR y VIVA PERÚ:
  - 1.2.2.1. Aquellos que no hayan sido transportados por vía aérea.
  - 1.2.2.2. Aquellos que hayan sido acomodados y transportados por otras aerolíneas a cambio de una tarifa.
- 1.2.3. Conceder a aquellos pasajeros con reservas vigentes en VIVA AIR o VIVA PERÚ, que no han sido transportados, una de las siguientes opciones:
  - 1.2.3.1. Emitir un voucher a favor del pasajero por un valor equivalente al valor de la compra + un 50% que podrá redimir para volar en las rutas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hasta el 31 de diciembre de 2024.
  - 1.2.3.2. Su reubicación bajo las mismas condiciones establecidas en la reserva inicial, sin ningún sobre cargo, en cualquiera de las aerolíneas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Esto con independencia de la reactivación de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**.
- 1.2.4. Garantizar a aquellos pasajeros que compraron tiqueteras de VIVA AIR o VIVA PERÚ:
  - 1.2.4.1. El uso de sus tiqueteras, volando con VIVA AIR o AVIANCA en la red de rutas que tenía VIVA AIR y VIVA PERÚ a 31 de diciembre de 2022, con las restricciones de la tiquetera.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

1.2.4.2. Extender la vigencia de las tiqueteras por un período igual al transcurrido entre el 27/02/2023 y la fecha en que inicia la ejecución del programa especial de protección de pasajeros.

1.2.5. Determinar los plazos para la ejecución de cada una de las medidas de protección que se establezcan.

1.3. Allegar a la Aeronáutica Civil el programa especial de protección de pasajeros dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

1.4. Iniciar la ejecución del programa especial de protección máximo a los quince (15) días calendario siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

Las aerolíneas y Entidades que hayan transportado pasajeros afectados y la Aeronáutica Civil, a solicitud de **IVIL** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, suministrarán toda la información que requieran para la conformación, presentación e implementación del programa especial de protección de pasajeros. Toda información suministrada debe cumplir con las normas previstas sobre protección de datos personales.

La creación, presentación e implementación del programa especial de protección, no reemplaza ni sustituye las obligaciones derivadas de la regulación de protección a usuarios. Las medidas que se dispongan dentro del programa se tratan de opciones voluntarias de libre aceptación de los pasajeros afectados por la suspensión de operaciones por parte de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**.

La ejecución del programa especial de protección al que se refiere el presente condicionamiento no va en perjuicio del derecho que tienen aquellas personas que se hayan visto afectadas a acudir ante entidades administrativas y jurisdiccionales.

Este Condicionamiento permanecerá vigente por un término de tres (3) años o hasta tanto la totalidad de pasajeros afectados sean efectivamente protegidos o compensados de acuerdo con el Programa especial de protección, hecho que deberá ser informado a la Autoridad de competencia por la respectiva auditoría.

**6.3.8. Sobre el Condicionamiento 7: CONTROL DEL YIELD.**

6.3.8.1. Respuesta a las solicitudes presentadas

6.3.8.1.1. *Se aclare que el condicionamiento terminaría respecto de determinada ruta con la entrada de un “competidor adicional” que no sea AVIANCA y/o Viva, teniendo en cuenta que en el caso de una ruta en donde solo opera AVIANCA o Viva este representaría un*



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

“segundo competidor”, más no un “tercer competidor” como lo limita la DTA en la Resolución.

Existe una diferencia gramatical entre la propuesta de control sobre el yield presentada por **AVIANCA** el 01/03/2023 y los términos en que quedó redactado el Condicionamiento 7 en la Resolución 518 de 2023.

En este último acto administrativo, la expresión “tercer competidor” no necesariamente se considera desde la perspectiva cuantitativa (competidor número 3), sino que puede también entenderse que **VIVA AIR** es tercer competidor de **AVIANCA**. Por tal motivo, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitan aclaración.

En la Resolución 815 de 2023 esta aclaración fue efectivamente atendida:

*“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.”<sup>55</sup>*

Esta corrección despeja las dudas presentadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. No se emplean expresiones genéricas (como “tercer competidor”) descartando cualquier ambigüedad. La Secretaría de Autoridad Aeronáutica acogerá este cambio para confirmarlo en sede de apelación.

6.3.8.1.2. **La Resolución no es clara en cuanto a cuáles son las rutas cubiertas por el condicionamiento, por lo cual se solicita que se aclare este aspecto, de manera tal que sea claro que, como las Partes lo ofrecieron en su condicionamiento original, el mismo pese sobre aquellas rutas en las que la participación conjunta de mercado de AVIANCA y Viva fuera del 100% a 31 de diciembre de 2022.**

Un componente esencial en la configuración del presente condicionamiento es la *definición de rutas* sobre las cuales se limitará el yield.

Existe diferencia entre la *definición de rutas* presentada por **AVIANCA** el 01/03/2023 y aquella descrita en las Resoluciones 518 y 815:



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

Propuesta de AVIANCA	Condicionamiento 7 en las Resoluciones 518 y 815 de 2023
Para aquellas rutas en que la participación de mercado, resultante de la Transacción, sea del cien por ciento (100%) (en adelante, las “Rutas Nacionales Relevantes”).	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 <b>VIVA AIR</b> y <b>VIVA PERÚ</b> el 31 de diciembre de 2022 en las que la participación conjunta de mercado de <b>AVIANCA</b> y <b>VIVA AIR</b> fuera del 100% al 31 de diciembre de 2022 (en adelante, las rutas).

Este condicionamiento surgió por el ofrecimiento que hizo **AVIANCA** para mitigar los efectos anticompetitivos identificados en la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** propuesta. Dicha aerolínea propuso limitar el yield sobre rutas nacionales en las que, a partir de la operación, **AVIANCA** y **VIVA AIR** sumen 100% de participación.

Pero la Dirección de Transporte Aéreo dispuso limitar el yield sobre todas las rutas (no solo domésticas), sin fijar claramente si el 100% de participación es sobre aquellas operadas únicamente por **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** o si el porcentaje era sumando también a **AVIANCA**.

Esta Secretaría, para redactar claramente las rutas sobre las que operará la limitación del yield, parte de los siguientes planteamientos:

- 1) Desde el 01/03/2023, fecha en que se presentó el ofrecimiento, **VIVA PERÚ** NO estaba relacionada. Únicamente se indicaron las rutas nacionales de **AVIANCA** y **VIVA AIR** (llamadas *rutas relevantes*).
- 2) La red de rutas que debe servir para definir aquellas sobre las cuales se limitará el yield NO debe ser a partir de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, mucho menos el último día hábil en que operó **VIVA AIR** (24/02/2023) como lo proponía **AVIANCA**. Debe ser el 31/12/2022, tal como lo dispuso la Dirección de Transporte Aéreo.
- 3) No solamente las rutas domésticas deben servir para definir sobre cuáles se limitará el yield. También se incluyen las rutas internacionales.

Se accederá parcialmente a la aclaración solicitada. Se reducirá el yield de **AVIANCA** y **VIVA AIR**, en 10% para cada una, sobre rutas en las que a 31/12/2022 esas dos aerolíneas reportaron participación conjunta de 100%.

**6.3.8.1.3. Se aclare que el período de 12 meses se contará antes del cese temporal de operaciones de Viva.**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En la Resolución 518 de 2023 el yield ponderado sobre doce (12) meses se tomó desde la ejecutoria del acto administrativo que decidiera sobre la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** hacia atrás. Luego, en la Resolución 815 de 2023 se cambió la referencia, para tomarlo desde el 27/02/2023 (suspensión de operaciones por parte de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**) hacia atrás.

La propuesta de **AVIANCA** y de la Resolución 815 de 2023 es la más razonable. A partir del 27/02/2023, **VIVA AIR** pierde terreno en ponderación de yield porque no vendió pasaje alguno.

En resumen, se confirmará el ajuste efectuado en sede de reposición: el yield ponderado de **VIVA AIR** y **AVIANCA** corresponderá a los pasajes vendidos entre el 27/02/2022 y el 27/02/2023.

6.3.8.1.4. **Se evidencia que la Resolución, al transcribir la fórmula, parece cometer 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”.**

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** advierten que en la Resolución 518 de 2023, al transcribir la fórmula, se cometió 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”.

Considerando el error de transcripción de la fórmula que se presentó en el referido acto administrativo, la Resolución 815 de 2023 procedió a corregirla y aclararlo. Esta corrección se confirma en sede de apelación y hará parte de la redacción final del condicionamiento 7.

#### **Condicionamiento 7: Control de YIELD**

Vencido el primer año desde la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN IV1L**, **AVIANCA** y **VIVA AIR** reducirán 10%, para cada una de estas aerolíneas, el YIELD de los pasajes vendidos en Colombia. Esto en relación con el YIELD ponderado, para cada aerolínea, de los pasajes vendidos en Colombia durante los doce meses previos a la suspensión de operaciones de **VIVA AIR**, descontando el cargo por combustible de ambos períodos.

Esta reducción aplica sobre rutas en las que a 31/12/2022 **AVIANCA** y **VIVA AIR** reportaron participación conjunta de 100% (en adelante, **LAS RUTAS**).

Como base del YIELD se considerará el total de pasajes vendidos en Colombia para **LAS RUTAS**, expresados 50% en dólares de los Estados Unidos de América y 50% en pesos colombianos, utilizando promedios ponderados, de acuerdo con la siguiente fórmula:



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

**VERSIÓN PÚBLICA**

$$Yield \ Base \ Ruta \ i = \frac{\sum_t I_{it} - FS_{it}}{\sum_t P_{it} \times Km_i}$$

Para estos efectos:

- “i” equivale a cada una de las rutas del condicionamiento;
- “t” equivale a cada uno de los doce (12) meses previos al 27/02/2023.
- “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”;
- “FSit” 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:

$$\left[ Yield \ Semestral \ Ruta \ i = \frac{\sum_{t=1}^6 I_{it} - FS_{it}}{\sum_{t=1}^6 P_{it} \times Km_i} \right] < [0,9 \times Yield \ Base \ Ruta \ i]$$

- “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”;
- “FSit” 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”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Este condicionamiento terminará en relación con la ruta en la que un competidor, diferente a **AVIANCA**, **VIVA AIR** o **VIVA 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**.

### **6.3.10. Sobre el Condicionamiento 8: Implementación de AUDITORÍA.**

En esta segunda instancia, para efectos de un mejor entendimiento del acto administrativo y de acuerdo con la metodología establecida en el acápite 6.3 de la parte considerativa, en aras de mantener la uniformidad en todo lo relacionado con este aspecto será señalado como condicionamiento 8.

Las EMPRESAS INTERVINIENTES solicitaron que el monitoreo de cada uno de los condicionamientos debe empezar al entrar en vigor. La primera instancia no accedió a ese fraccionamiento, pero si procedió, en aras de la coherencia en las decisiones tomadas, a aclarar el momento de implementación de la auditoría que no es otro que la fecha de **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**, sobre lo cual esta instancia coincide plenamente.

Respecto a lo requerido por ULTRA AIR: “*Que los terceros interesados sean informados previamente por parte de los auditores de los resultados de sus informes, para que puedan realizar sugerencias y aportar elementos de juicios que pueden ser tenidos en cuenta. Que los reportes de auditoría sean trasladados a los terceros, paralelamente a su entrega a la Aerocivil*” y “*Que los terceros interesados puedan proponer quién pudiera ejercer la auditoría, de acuerdo a los requisitos fijados por la Aerocivil.*”, esta segunda instancia comparte los argumentos de la Dirección de Transporte Aéreo. En consecuencia, se confirmará la negativa a dicha petición.

Por su parte LATAM, en su escrito de apelación, solicitó que se **adicionara** como requisito a los señalados en el acto administrativo, “*que el auditor sea una persona que, dadas las actividades que desarrolla en su día a día, este familiarizado con procesos de asignación de slots, con el propósito de así garantizar que se pueda verificar el cumplimiento de los condicionamientos, en especial aquel relativo a la devolución de slots.*”

Sobre esta solicitud, no se accederá, por cuanto esta instancia considera que dentro de las calidades establecidas en el condicionamiento claramente se indica que “*los auditores propuestos por IV1L y las EMPRESAS INTERVINIENTES deberá cumplir con los siguientes requisitos:*

- *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.*”



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Por consiguiente, el condicionamiento se confirmará en los términos fijados en la Resolución No. 00815 del 25 de abril de 2023.

**Condicionamiento 8: 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 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:





MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- 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**.

En mérito de lo expuesto, el Secretario de Autoridad Aeronáutica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - **AEROCIVIL**,

#### RESUELVE:

**ARTÍCULO PRIMERO. CONFIRMAR** la decisión de primera instancia de AUTORIZAR la operación de integración propuesta por AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A., FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C, contenida en la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023, conforme a las consideraciones expuestas en el presente acto administrativo y bajo los condicionamientos impuestos por la Dirección con los ajustes definidos en el presente acto administrativo.

**ARTÍCULO SEGUNDO. CONFIRMAR** los condicionamientos 3, 5 y 8 fijados en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 y en la Resolución 00815 del 25 de abril de 2023, conforme a la parte motiva del presente acto administrativo.

**ARTÍCULO TERCERO. MODIFICAR** los condicionamientos 1, 2, 4, 6 y 7 fijados en la Resolución 00518 del 21 de marzo de 2023 y en la Resolución 00815 del 25 de abril de 2023, conforme a la parte motiva del presente acto administrativo.

**ARTÍCULO CUARTO.** De acuerdo con los artículos segundo y tercero precedentes los condicionamientos quedan así:

**CONDICIONAMIENTOS QUE DEBEN CUMPLIR LAS EMPRESAS INTERVINIENTES.**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

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 **AEROVÍAS 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 **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA** y titular de los 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



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

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 los señalados en el **ANEXO 1** que hace parte integral del presente acto administrativo.

- Para la temporada Summer 2023, los slots devueltos comprenderán los que se encuentren en la línea base de la temporada, así como aquellos que previamente hicieron parte de la reducción porcentual realizada a causa de la disminución de capacidad del Aeropuerto El Dorado como efecto de la pandemia causada por la COVID – 19 y por declaraciones de capacidad previas al presente acto administrativo.
- 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 que se conservan para **VIVA AIR** luego de la devolución asociada a este condicionamiento serán conservados única y exclusivamente con el fin de adelantar el plan gradual de reactivación de acuerdo con lo dispuesto en el **Condicionamiento 2 - SUPERVIVENCIA DE VIVA** bajo las condiciones y plazos establecidos para este.
- A los slots que se conservan para **VIVA AIR**, una vez terminado el plan de reactivación de operaciones fijado en el **Condicionamiento 2 – SUPERVIVENCIA DE VIVA**, se les podrá dar manejo de acuerdo con la regulación vigente.
- 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, Winter 2024, Summer 2025 y Winter 2025.
- Los slots devueltos que 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 **IV1L** y/o de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tendrán la calidad de asignación de ad-hoc para las temporadas Summer 2023, Winter 2023, Summer 2024, Winter 2024 y Summer 2025. En este



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

sentido, los slots devueltos no podrán constituir precedencia histórica para las temporadas en mención.

- La devolución de los slots la deberán realizar las **EMPRESAS INTERVINIENTES** dentro de las cuarenta y ocho horas (48h) siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.
- Las devoluciones de slots ordenadas en este condicionamiento se hacen sin perjuicio de otras actuaciones administrativas adelantadas por la Aeronáutica Civil respecto del cumplimiento de la normativa aplicable en materia de permisos de operación.

#### **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:

- 1) **FAST COLOMBIA** prestaba servicios de manera exclusiva.
- 2) **VIVA AIRLINES PERÚ** prestaba servicios de manera exclusiva.
- 3) **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.
- 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



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

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 de acuerdo con el procedimiento establecido en el Manual de Trámites para las Actividades de Aeronáutica Civil de Servicios Aéreos Comerciales. La Aeronáutica Civil determinará la fecha en que se aplicará la reducción, que en todo caso no podrá ser un plazo mayor a 30 días 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, al menos, 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**.

**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

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- **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**.

**CONDICIONAMIENTO 4: ACUERDO INTERLÍNEA O DE CÓDIGO COMPARTIDO CON SATENA.**



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a que a través de **AVIANCA** se establezca un espacio de negociación, y de ser factible, se suscriba un documento que materialice un acuerdo con **SERVICIO AÉREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A** (en adelante, **SATENA**) dentro del cual se analice y discuta, como mínimo y sin limitarse a ello, los siguientes aspectos:

- (i) Acuerdos interlínea y/o de código compartido.
- (ii) Certificación IOSA.
- (iii) Cualquier otro aspecto considerado de interés para las partes.

El límite de aporte económico total de **AVIANCA** a **SATENA**, en caso de llegar a un acuerdo, sería de hasta USD 300.000

El periodo de negociación se extenderá hasta por 8 meses contados a partir de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

Vigencia del condicionamiento: Dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN** por parte de las empresas intervinientes, **AVIANCA** notificará a **SATENA** la intención de abrir el espacio de negociación, cuya duración en caso de ser aceptada por **SATENA** deberá ser hasta por 8 meses.

#### **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.
- 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.



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- 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**

1. Con el propósito de proteger a los pasajeros afectados como resultado de la suspensión de operaciones de **VIVA AIR** y/o **VIVA PERÚ**, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a:
  - 1.1. Conformar un programa especial de protección de pasajeros para atender los pasajeros afectados por la suspensión de la operación de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**.
  - 1.2. Considerar dentro del programa especial de protección lo siguiente:
    - 1.2.1. Identificación de los tipos de pasajeros afectados sin importar el canal de venta en que hayan adquirido productos y que, como mínimo, deben corresponder a las siguientes categorías:
      - 1.2.1.1. Pasajeros transportados por aerolíneas distintas a **VIVA AIR** o **VIVA PERÚ** o Entidades, sin costo adicional alguno.
      - 1.2.1.2. Pasajeros que fueron transportados por aerolíneas distintas a **VIVA AIR** o **VIVA PERÚ**, pagando tarifa adicional.
      - 1.2.1.3. Pasajeros con reservas vigentes en **VIVA AIR** o **VIVA PERÚ**, que no han sido transportados.
      - 1.2.1.4. Pasajeros que compraron tiqueteras a **VIVA AIR** o **VIVA PERÚ**.
    - 1.2.2. Emisión de un voucher 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, a los siguientes pasajeros afectados por la cancelación de vuelos de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**:





Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- 1.2.2.1. Aquellos que no hayan sido transportados por vía aérea.
- 1.2.2.2. Aquellos que hayan sido acomodados y transportados por otras aerolíneas a cambio de una tarifa.
- 1.2.3. Conceder a aquellos pasajeros con reservas vigentes en VIVA AIR o VIVA PERÚ, que no han sido transportados, una de las siguientes opciones:
  - 1.2.3.1. Emitir un voucher a favor del pasajero por un valor equivalente al valor de la compra + un 50% que podrá redimir para volar en las rutas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hasta el 31 de diciembre de 2024.
  - 1.2.3.2. Su reubicación bajo las mismas condiciones establecidas en la reserva inicial, sin ningún sobre cargo, en cualquiera de las aerolíneas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Esto con independencia de la reactivación de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**.
- 1.2.4. Garantizar a aquellos pasajeros que compraron tiqueteras de VIVA AIR o VIVA PERÚ:
  - 1.2.4.1. El uso de sus tiqueteras, volando con VIVA AIR o AVIANCA en la red de rutas que tenía VIVA AIR y VIVA PERÚ a 31 de diciembre de 2022, con las restricciones de la tiquetera.
  - 1.2.4.2. Extender la vigencia de las tiqueteras por un período igual al transcurrido entre el 27/02/2023 y la fecha en que inicia la ejecución del programa especial de protección de pasajeros.
- 1.2.5. Determinar los plazos para la ejecución de cada una de las medidas de protección que se establezcan.
- 1.3. Alregar a la Aeronáutica Civil el programa especial de protección de pasajeros dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.
- 1.4. Iniciar la ejecución del programa especial de protección máximo a los quince (15) días calendario siguientes a la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN**.

Las aerolíneas y Entidades que hayan transportado pasajeros afectados y la Aeronáutica Civil, a solicitud de **IVIL** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, suministrarán toda la información que requieran para la conformación, presentación e implementación del programa especial de protección de pasajeros. Toda información suministrada debe cumplir con las normas previstas sobre protección de datos personales.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

La creación, presentación e implementación del programa especial de protección, no reemplaza ni sustituye las obligaciones derivadas de la regulación de protección a usuarios. Las medidas que se dispongan dentro del programa se tratan de opciones voluntarias de libre aceptación de los pasajeros afectados por la suspensión de operaciones por parte de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**.

La ejecución del programa especial de protección al que se refiere el presente condicionamiento no va en perjuicio del derecho que tienen aquellas personas que se hayan visto afectadas a acudir ante entidades administrativas y jurisdiccionales.

Este Condicionamiento permanecerá vigente por un término de tres (3) años o hasta tanto la totalidad de pasajeros afectados sean efectivamente protegidos o compensados de acuerdo con el Programa especial de protección, hecho que deberá ser informado a la Autoridad de competencia por la respectiva auditoría.

**CONDICIONAMIENTO 7: CONTROL DE YIELD**

Vencido el primer año desde la **NOTIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN IV1L, AVIANCA** y **VIVA AIR** reducirán 10%, para cada una de estas aerolíneas, el YIELD de los pasajes vendidos en Colombia. Esto en relación con el YIELD ponderado, para cada aerolínea, de los pasajes vendidos en Colombia durante los doce meses previos a la suspensión de operaciones de **VIVA AIR**, descontando el cargo por combustible de ambos períodos.

Esta reducción aplica sobre rutas en las que a 31/12/2022 **AVIANCA** y **VIVA AIR** reportaron participación conjunta de 100% (en adelante, **LAS RUTAS**).

Como base del YIELD se considerará el total de pasajes vendidos en Colombia para **LAS RUTAS**, expresados 50% en dólares de los Estados Unidos de América y 50% en pesos colombianos, utilizando promedios ponderados, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$Yield \text{ Base Ruta } i = \frac{\sum_i I_{it} - FS_{it}}{\sum_i P_{it} \times Km_i}$$

Para estos efectos:

“i” equivale a cada una de las rutas del condicionamiento;

“t” equivale a cada uno de los doce (12) meses previos al 27/02/2023.

“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”;



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

“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:

$$\left[ \text{Yield Semestral Ruta } i = \frac{\sum_{t=1}^6 I_{it} - FS_{it}}{\sum_{t=1}^6 P_{it} \times Km_i} \right] < [0,9 \times \text{Yield Base Ruta } i]$$

“i” equivale a cada una de las rutas del condicionamiento;

“t” equivale a cada uno de los seis (6) meses del semestre correspondiente;

“0” 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 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**.

**CONDICIONAMIENTO 8: 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



Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

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 **IV1L**, 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.
- 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**.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- 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**.

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.

**ARTÍCULO QUINTO. 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 SEXTO. 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 SEPTIMO. NOTIFICAR** a **AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente no procede recurso.

**ARTÍCULO OCTAVO. NOTIFICAR** a **ULTRA AIR S.A.S.** 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

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No. 00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**ARTÍCULO NOVENO. NOTIFICAR a AEROREPÚBLICA S.A.** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente no procede recurso.

**ARTÍCULO DÉCIMO. 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 DÉCIMO PRIMERO. NOTIFICAR a JETSMART AIRLINES SPA SUCURSAL COLOMBIA** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente no procede recurso.

**ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. 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 TERCERO. 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](mailto: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 CUARTO.** 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](mailto:ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co)

**ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO.** Contra la presente resolución no proceden recursos.

**NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., a los cinco (5) días del mes de mayo de dos mil veintitrés (2023).

CR. (RA) RODRIGO RAMÓN ZAPATA ROMERO  
Secretario de Autoridad Aeronáutica

Notificar a:



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**ALEJANDRO GARCÍA DE BRIGARD**

Apoderado judicial

**AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A.**

NIT No. 890.100.577 – 6

[agarcia@bu.com.co](mailto:agarcia@bu.com.co)

**JOSÉ MIGUEL DE LA CALLE RESTREPO**

Apoderado judicial

[jose.miguel.delacalle@garrigues.com](mailto:jose.miguel.delacalle@garrigues.com)

**ANAMARÍA RICO POLO**

Apoderada judicial

[anamaria.rico@garrigues.com](mailto: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](mailto:jorge.delosrios@phrlegal.com)

[jorge.lamo@phrlegal.com](mailto:jorge.lamo@phrlegal.com)

**AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A.**

**HERNÁN ANTONIO PANESSO MERCADO**

Apoderado judicial

[hernan@panessomercado.com](mailto:hernan@panessomercado.com)

**AEROREPÚBLICA S.A.**

**EDWIN GEOVANNY ARIZA LOZANO**

Representante legal

[edwin.ariza@aerolineas.com.ar](mailto:edwin.ariza@aerolineas.com.ar)

**AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.**

**EMILIO JOSÉ ARCHILA PEÑALOSA**

Apoderado judicial

[earchila@archilaabogados.com](mailto:earchila@archilaabogados.com)

[aaponte@archilaabogados.com](mailto:aaponte@archilaabogados.com)

**ULTRA AIR S.A.S.**

**JOSÉ ELÍAS DEL HIERRO HOYOS**

Representante legal

[jedelhierro@delhierroabogados.com](mailto:jedelhierro@delhierroabogados.com)

**JETSMART AIRLINES SPA SUCURSAL COLOMBIA**

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL

Resolución Número

(00873 del 5 de mayo de 2023)

“Por la cual se resuelven unos recursos de apelación contra la Resolución No.  
00518 del 21 de marzo de 2023”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

**GOETHY FERNANDA GARCÍA FLÓREZ**

Procuraduría 119 Judicial II para la conciliación administrativa

[gfgarcia@procuraduria.gov.co](mailto:gfgarcia@procuraduria.gov.co)

**PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN**

**Comunicar a:**

**SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

[contactenos@sic.gov.co](mailto:contactenos@sic.gov.co)

**SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

[ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co](mailto:ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co)

Proyectó: Adolfo León Castillo Arbeláez, Asesor Oficina Asesora Jurídica.  
Carlos Mauricio Rangel Mejía – Abogado Contratista SAA  
Revisó: Silvia Helena Ramírez Saavedra – Asesora Aeronáutica III - SAA  
Aprobó: CR. (RA) Rodrigo Ramón Zapata Romero, Secretario de Autoridad Aeronáutica.





REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
18	9	5	2	4	1	-	1	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
19	4	4	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	4	1	1	5	2	3	4	4	5	4	2
20	5	7	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	3	3	1	6	6	2	3	2	5	4	4
21	6	4	3	5	2	1	1	2	2	-	1	4	2	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	4
22	4	6	5	4	2	1	1	2	-	3	1	5	3	6	3	1	7	3	4	6	2	2	4	4
23	7	10	3	4	3	1	1	2	3	1	1	3	2	3	3	-	5	2	2	4	6	4	5	6
24	7	7	3	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	2	4	-	4	3	2	5	4	5	2	2
25	9	6	3	4	1	-	1	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
26	4	5	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	4	1	1	5	2	3	4	4	5	4	2
27	5	7	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	3	3	1	6	6	2	3	2	5	4	4
28	6	4	3	5	2	1	1	2	2	-	1	4	2	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	4
29	5	6	5	4	2	1	1	2	-	3	1	5	3	6	3	1	7	3	4	6	3	2	4	4
30	9	11	4	4	3	1	1	2	3	1	1	3	2	3	4	-	5	2	3	4	6	4	5	5
31	8	8	3	3	1	1	1	2	-	2	2	5	2	2	5	-	4	3	2	5	4	5	2	3
32	10	6	3	4	1	-	1	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
33	5	6	1	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	3	1	1	5	2	3	4	4	5	5	3
34	6	7	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	3	3	1	6	6	2	3	3	5	4	4



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
35	7	4	4	5	2	1	1	2	2	-	1	4	2	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	5
36	5	7	5	4	2	1	1	2	-	2	1	5	3	6	3	1	7	3	4	6	3	2	4	4
37	9	11	4	4	3	1	1	2	3	1	1	3	2	3	4	-	5	2	3	4	6	4	5	5
38	8	8	3	3	1	1	1	2	-	2	2	5	2	2	5	-	4	3	2	5	4	5	2	3
39	10	6	3	4	1	-	1	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
40	5	6	1	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	3	1	1	5	2	3	4	4	5	5	3
41	6	7	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	3	3	1	6	6	2	3	3	5	4	4
42	7	4	4	5	2	1	1	2	2	-	1	4	2	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	5
43	5	7	5	4	2	1	1	2	-	2	1	5	3	6	3	1	7	3	4	6	3	2	4	4
44	9	11	4	4	3	1	1	2	3	1	1	3	2	3	4	-	5	2	3	4	6	4	5	5
45	8	8	3	3	1	1	1	2	-	2	2	5	2	2	5	-	4	3	2	5	4	5	2	3
46	10	6	3	4	1	-	1	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
47	5	6	1	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	3	1	1	5	2	3	4	4	5	5	3
48	6	7	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	3	3	1	6	6	2	3	3	5	4	4
49	7	4	4	5	2	1	1	2	2	-	1	4	2	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	6
50	5	7	5	4	2	1	1	2	-	2	1	5	3	6	3	1	7	3	4	6	3	2	4	4
51	9	11	4	4	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	4	-	5	2	3	4	6	4	5	5



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
52	8	8	3	3	1	1	1	2	-	2	2	5	2	2	5	-	4	3	2	5	4	5	2	3
53	10	6	3	4	1	1	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
54	5	6	1	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	3	1	1	5	2	3	4	4	5	5	3
55	6	7	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	3	3	1	6	6	2	3	3	5	4	4
56	7	4	4	5	2	1	1	2	2	-	1	4	2	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	6
57	5	7	5	4	2	1	1	2	-	2	1	5	3	6	3	1	7	3	4	6	3	2	4	4
58	9	11	4	4	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	4	-	5	2	3	4	6	4	5	5
59	8	8	3	3	1	1	1	2	-	2	2	5	2	2	5	-	4	3	2	5	4	5	2	3
60	10	5	4	4	1	1	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
61	5	6	1	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	4	4	5	5	3
62	6	7	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	2	3	3	1	6	6	2	3	3	5	4	4
63	7	4	4	5	2	1	1	2	2	-	1	4	2	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	6
64	5	7	4	4	2	1	1	2	-	2	1	5	3	6	3	1	7	3	4	6	3	2	4	4
65	9	11	4	4	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	4	-	5	2	2	3	5	4	5	6
66	8	8	3	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	5	-	4	3	2	5	4	5	2	3
67	10	5	4	4	1	1	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
68	5	6	1	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	4	4	5	5	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
69	6	7	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	3	3	1	6	6	2	3	3	5	4	4
70	7	4	4	5	2	1	1	2	2	-	1	4	2	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	6
71	5	7	4	4	2	1	1	2	-	2	1	5	3	6	3	1	7	3	4	6	3	2	4	4
72	9	11	4	4	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	4	-	5	2	2	3	5	4	5	6
73	8	8	3	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	5	-	4	3	2	4	4	5	2	3
74	10	5	4	4	1	1	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
75	5	5	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	4	4	5	5	3
76	6	6	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	3	2	3	1	6	6	2	3	3	5	4	4
77	7	4	4	5	2	1	1	2	2	-	1	4	3	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	6
78	5	7	3	4	2	1	1	2	-	2	1	5	2	6	3	1	7	3	4	5	3	2	4	4
79	9	10	4	5	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	4	-	5	2	2	3	5	4	5	6
80	8	8	2	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	5	-	4	3	2	5	3	5	2	3
81	10	5	4	4	1	1	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
82	5	5	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	4	4	5	5	3
83	6	7	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	3	2	3	1	6	6	2	3	3	5	4	4
84	7	4	4	5	2	1	1	2	2	-	1	4	3	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	6
85	5	7	3	4	2	1	1	2	-	2	1	5	2	6	3	1	7	3	4	5	3	2	4	4



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
86	9	10	4	5	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	4	-	5	2	2	4	6	4	5	6
87	8	7	2	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	5	-	4	3	2	5	4	5	2	3
88	11	4	3	4	1	-	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
89	5	4	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	3	4	5	5	3
90	6	6	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	3	2	3	1	6	6	2	3	3	5	4	4
91	6	4	3	5	2	1	1	2	2	-	1	4	3	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	5
92	5	5	3	4	2	1	1	2	-	3	1	5	2	6	3	1	7	3	4	5	3	2	4	4
93	8	9	3	5	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	3	-	5	2	2	4	6	4	5	6
94	7	7	2	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	4	-	4	3	2	5	4	5	2	2
95	10	5	2	4	1	-	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
96	4	4	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	3	4	5	4	2
97	5	6	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	3	2	3	1	6	6	2	3	2	5	4	4
98	7	4	3	5	2	1	1	2	2	-	1	4	3	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	5
99	5	6	3	4	2	1	1	2	-	3	1	5	2	6	3	1	7	3	4	5	3	2	4	4
100	8	9	3	5	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	3	-	5	2	2	4	6	4	5	6
101	7	7	2	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	4	-	4	3	2	5	4	5	2	2
102	10	5	2	4	1	-	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
103	4	4	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	3	4	5	4	2
104	5	6	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	4	2	3	1	6	6	2	3	2	5	4	4
105	7	4	3	5	2	1	1	2	2	-	1	4	3	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	5
106	5	6	3	4	2	1	1	2	-	3	1	5	2	6	3	1	7	3	4	5	3	2	4	4
107	8	9	3	5	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	3	-	5	2	2	5	6	4	5	6
108	7	7	2	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	4	-	4	3	2	5	4	5	2	2
109	10	5	2	4	1	-	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
110	4	4	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	3	4	5	4	2
111	5	6	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	4	2	3	1	6	6	2	2	3	5	4	4
112	7	4	3	5	2	1	1	2	2	-	1	4	3	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	5
113	5	6	3	4	2	1	1	2	-	3	1	5	2	6	3	1	7	3	4	5	3	2	4	4
114	8	9	3	5	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	3	-	5	2	2	5	6	4	5	6
115	7	7	2	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	4	-	4	3	2	5	4	5	2	2
116	10	5	2	4	1	-	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
117	4	4	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	3	4	5	4	2
118	5	6	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	5	2	3	1	6	6	2	2	3	5	4	4
119	7	4	3	5	2	1	1	2	2	-	1	4	3	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	5



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
120	5	6	3	4	2	1	1	2	-	3	1	5	2	6	3	1	7	3	4	5	3	2	4	4
121	8	9	3	5	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	3	1	5	2	2	5	6	4	5	6
122	7	7	2	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	4	-	4	3	2	4	4	5	2	2
123	10	5	2	4	1	-	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
124	4	4	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	3	4	5	4	2
125	5	6	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	5	2	3	1	6	6	2	2	3	5	4	4
126	7	4	3	5	2	1	1	2	2	-	1	4	3	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	5
127	5	6	3	4	2	1	1	2	-	3	1	5	2	6	3	1	7	3	4	5	3	2	4	4
128	8	9	3	5	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	3	1	5	2	2	5	5	4	5	6
129	7	7	2	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	4	-	4	3	2	4	4	5	2	2
130	10	5	2	4	1	-	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
131	4	4	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	3	4	5	4	2
132	5	6	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	5	2	3	1	6	6	2	2	3	5	4	4
133	7	4	3	5	2	1	1	2	2	-	1	4	3	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	5
134	5	6	3	4	2	1	1	2	-	3	1	5	2	6	3	1	7	3	4	5	3	2	4	4
135	8	9	3	5	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	3	1	5	2	2	5	5	4	5	6
136	7	7	2	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	4	-	4	3	2	4	4	5	2	2





REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
137	10	5	2	4	1	-	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
138	4	4	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	3	4	5	4	2
139	5	6	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	5	2	3	1	6	6	2	2	3	5	4	4
140	7	4	3	5	2	1	1	2	2	-	1	4	3	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	5
141	5	6	3	4	2	1	1	2	-	3	1	5	2	6	3	1	7	3	4	5	3	2	4	4
142	8	9	3	5	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	3	1	5	2	2	5	5	4	5	6
143	7	7	2	3	1	1	1	2	-	1	2	5	2	1	4	-	4	3	2	4	4	5	2	2
144	10	5	2	4	1	-	-	2	3	1	2	5	3	3	5	-	5	2	2	2	5	4	3	3
145	4	4	-	4	3	1	-	2	3	2	1	4	2	2	1	1	5	2	3	3	4	5	3	2
146	5	6	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	5	2	3	1	6	6	2	2	3	5	4	4
147	7	4	3	5	2	1	1	2	2	-	1	4	3	3	4	1	6	3	4	4	4	5	3	5



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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	-
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	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
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
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	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
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	-
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



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
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	-
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



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
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	-
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	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
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
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	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
103	1	3	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	1	4	4	4	3	2	4	-
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

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
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	-
136	-	4	3	4	4	2	2	-	1	3	-	1	3	4	5	2	-	4	6	3	5	3	2	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
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



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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	-	1	2	1	2	3	1	-	3	2	1	-	1	3
2	3	4	1	1	-	-	1	-	4	1	1	1	3	3	4	1	1	2	-	2	2	3	1	2
3	4	2	1	1	1	-	1	-	-	-	3	2	2	3	4	2	-	2	4	2	1	-	4	1
4	-	5	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	2	4	1	-	-	2	4	3	4
5	1	3	1	1	1	-	-	1	2	-	7	4	4	2	4	3	2	2	1	1	1	2	5	2
6	3	3	-	1	-	-	-	1	-	-	4	4	3	5	2	4	2	2	1	3	3	3	2	4
7	2	3	3	1	-	3	-	-	2	-	2	3	3	4	3	5	3	1	3	2	2	-	4	2
8	2	3	-	-	-	-	-	1	-	1	-	3	2	3	2	4	1	-	3	3	2	2	2	3
9	3	4	3	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	4	2	1	2	-	2	2	4	2	2
10	4	2	2	1	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	3	-	2	4	3	2	-	4	2
11	2	5	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	2	4	1	-	-	2	4	3	4
12	1	3	1	1	1	-	-	1	2	-	7	4	4	2	4	4	2	2	1	2	1	2	5	3
13	3	3	-	1	-	-	-	1	-	-	4	4	3	5	2	4	2	2	1	3	3	3	2	4
14	2	3	3	1	-	3	1	-	2	-	2	3	3	4	3	5	3	1	3	3	2	-	4	2
15	2	3	-	-	-	-	-	1	-	1	-	3	2	2	2	4	1	-	3	3	2	2	2	3
16	3	4	3	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	4	2	1	2	-	2	2	4	2	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
17	4	2	2	1	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	3	-	2	4	3	2	-	4	2
18	2	5	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	2	4	1	-	-	2	4	3	4
19	1	3	1	1	1	-	-	1	2	-	7	4	4	2	4	4	2	2	1	2	1	2	5	3
20	3	3	-	1	-	-	-	1	-	-	4	4	3	5	2	4	2	2	1	3	3	3	2	4
21	2	3	3	1	-	3	1	-	2	-	2	3	3	4	3	5	3	1	3	3	2	-	4	2
22	2	3	-	-	-	-	-	1	-	1	-	3	2	3	2	4	1	-	3	3	2	2	2	3
23	3	4	3	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	4	2	1	2	-	2	2	4	2	2
24	4	2	2	1	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	3	-	2	4	3	2	-	4	2
25	2	5	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	2	4	1	-	1	2	4	3	4
26	1	3	1	1	1	-	-	1	2	-	7	4	4	2	4	4	2	2	1	2	1	2	5	3
27	3	3	-	1	-	-	-	1	-	-	4	4	3	5	2	4	2	2	1	3	3	3	2	4
28	2	3	3	1	-	3	1	-	2	-	2	3	3	4	3	5	3	1	3	3	2	-	4	2
29	2	3	-	-	-	-	-	1	-	1	-	3	2	3	2	4	1	-	3	3	2	2	2	3
30	3	4	3	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	4	2	1	2	-	2	2	4	2	3
31	4	2	2	1	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	3	-	2	4	3	2	-	4	2
32	2	5	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	2	4	1	-	1	2	4	3	4



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
33	1	3	1	1	1	-	-	1	2	-	7	4	4	2	4	4	2	2	1	2	1	2	5	3
34	3	3	-	1	-	-	-	1	-	-	4	4	3	5	3	4	2	2	1	3	3	3	2	4
35	2	3	3	1	-	3	1	-	2	-	2	3	3	4	3	5	3	1	3	3	2	-	4	2
36	2	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	4	1	-	3	3	2	2	2	4
37	3	4	4	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	3	4	2	2	-	1	5	2	2	3
38	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	5	3	-	2	4	3	2	-	4	3
39	2	5	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	2	4	1	-	2	2	4	3	4
40	1	2	1	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	4	1	3	1	3	1	2	5	3
41	3	3	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	3	5	1	2	1	3	3	4	3	3
42	2	3	3	1	-	3	1	-	2	-	3	3	3	4	4	5	3	1	3	4	2	-	4	3
43	2	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	4	1	-	3	3	2	2	2	4
44	3	4	4	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	3	4	2	2	-	1	5	2	2	3
45	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	3	-	2	4	3	2	-	4	3
46	2	5	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	2	4	1	-	2	2	4	3	4
47	1	3	1	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	4	1	3	1	3	1	2	5	3
48	3	3	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	3	5	1	2	1	3	3	4	3	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
49	2	3	3	1	-	3	1	-	2	-	3	3	3	4	4	5	3	1	3	4	2	-	4	3
50	2	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	4	1	-	3	3	2	2	2	4
51	3	4	4	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	3	2	4	2	2	-	1	5	2	2	3
52	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	3	-	2	4	3	2	-	4	2
53	2	5	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	2	4	1	-	2	2	4	3	4
54	1	3	1	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	4	1	3	1	3	1	2	5	3
55	3	3	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	3	5	1	2	1	3	3	4	3	3
56	2	3	3	1	-	3	1	-	2	-	3	3	3	4	4	5	3	1	3	4	2	-	4	3
57	2	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	4	1	-	3	3	2	2	2	4
58	3	4	4	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	3	2	4	2	2	-	1	5	2	2	3
59	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	3	-	2	4	3	2	-	4	2
60	2	5	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	2	4	1	-	2	2	4	3	4
61	1	3	1	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	4	1	3	1	3	1	2	5	3
62	3	3	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	3	5	1	2	1	3	3	4	3	3
63	2	3	3	1	-	3	1	-	2	-	3	3	3	4	4	5	3	1	3	4	2	-	4	3
64	2	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	4	1	-	3	3	2	2	2	4



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
65	3	4	4	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	3	3	4	2	2	-	1	5	2	2	3
66	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	3	-	2	4	3	2	-	4	2
67	2	5	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	2	4	1	-	2	2	4	3	3
68	1	3	1	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	4	2	2	1	3	1	2	5	3
69	3	3	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	4	1	2	1	3	3	4	3	3
70	2	3	3	1	-	3	2	-	2	-	3	3	3	4	4	5	3	1	3	4	2	-	4	3
71	2	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	4	1	-	3	3	2	2	2	4
72	3	4	4	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	3	2	3	3	2	-	1	5	1	2	3
73	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	5	3	-	2	4	3	2	-	4	2
74	2	5	2	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	6	2	4	1	-	2	2	4	3	3
75	1	3	1	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	4	2	2	1	3	1	2	5	3
76	3	3	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	4	1	2	1	3	3	4	3	3
77	2	3	3	1	-	3	2	-	2	-	4	3	3	4	4	5	3	1	3	4	2	-	4	3
78	2	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	4	1	-	3	3	2	2	2	4
79	3	4	4	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	3	2	3	3	2	-	1	5	1	3	3
80	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	5	3	-	2	4	3	2	-	4	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
81	2	5	2	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	6	2	4	1	-	2	2	4	3	3
82	1	3	1	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	4	2	2	1	3	1	2	5	3
83	3	3	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	4	1	2	1	1	3	4	3	3
84	2	3	3	1	-	3	2	-	2	-	4	3	3	4	4	5	3	1	3	4	2	-	4	3
85	2	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	4	1	-	3	3	3	2	2	4
86	3	4	5	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	3	2	3	3	2	-	-	5	1	3	2
87	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	5	3	2	4	6	3	-	2	4	3	2	-	4	2
88	2	5	2	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	6	2	5	1	-	1	2	5	4	3
89	1	3	1	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	5	3
90	3	4	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	5	4	2	2	1	1	3	5	3	4
91	2	3	3	1	-	3	2	-	-	-	4	3	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	2
92	2	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	2	3	4	1	1	3	3	3	2	3	3
93	3	5	5	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	3	3	3	3	2	-	1	5	1	4	2
94	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	5	3	1	2	4	2	2	-	4	2
95	2	6	2	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	6	2	5	1	-	2	2	5	4	4
96	1	3	1	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	5	1





REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
97	4	4	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	5	4	2	2	1	2	3	5	3	4
98	2	3	3	1	-	3	2	-	-	-	3	3	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
99	2	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	4	4	1	1	3	3	3	2	3	4
100	3	5	5	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	4	2	3	3	2	-	1	5	1	4	3
101	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	3	3	3	5	3	2	1	4	3	2	-	4	2
102	2	6	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	2	5	1	-	2	2	5	4	4
103	1	3	1	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	5	1
104	4	4	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	5	2	2	1	2	3	5	3	4
105	2	3	3	1	-	3	2	-	-	-	3	3	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
106	2	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	4	4	1	1	3	3	3	2	3	4
107	3	5	5	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	4	2	3	3	2	-	1	5	1	4	3
108	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	3	3	3	5	3	2	1	4	3	2	-	4	2
109	2	6	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	2	5	1	-	2	2	5	4	4
110	1	3	1	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	5	1
111	4	4	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	5	2	2	1	2	3	5	3	4
112	2	3	3	1	-	3	2	-	-	-	3	3	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
113	2	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	4	4	1	1	3	3	3	2	3	4
114	3	5	5	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	4	1	3	3	2	-	1	5	1	4	3
115	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	3	3	3	5	3	2	1	4	3	2	-	4	2
116	2	6	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	2	5	1	-	2	2	5	4	4
117	1	3	1	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	5	1
118	4	4	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	5	2	2	1	2	3	5	3	4
119	4	3	1	1	-	3	2	-	1	-	3	2	3	5	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
120	3	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	4	4	4	1	1	3	3	3	2	3	4
121	5	5	5	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	3	3	2	1	1	4	2	4	3
122	5	1	1	2	1	-	1	-	-	1	4	4	3	3	6	3	3	1	4	3	2	1	4	2
123	2	7	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	2	5	1	-	2	2	5	4	4
124	2	2	1	1	1	-	1	-	1	1	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	4	3
125	3	5	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4
126	4	3	1	1	-	3	2	-	1	-	3	2	3	5	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
127	3	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	4	4	4	1	1	3	3	3	2	3	4
128	5	5	5	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	3	3	2	1	1	4	2	4	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
129	5	1	1	2	1	-	1	-	-	1	4	4	3	3	6	3	3	1	4	3	2	1	4	2
130	2	7	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	2	5	1	-	2	2	5	4	4
131	2	2	1	1	1	-	1	-	1	1	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	4	3
132	3	5	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4
133	4	3	1	1	-	3	2	-	1	-	3	2	3	5	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
134	3	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	4	3	4	1	1	3	3	3	2	3	4
135	5	5	5	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	3	3	2	1	1	4	2	4	3
136	5	1	1	2	1	-	1	-	-	1	4	4	3	3	6	3	3	1	4	3	2	1	4	2
137	2	7	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	2	5	1	-	2	2	5	4	4
138	2	2	1	1	1	-	1	-	1	1	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	4	3
139	3	5	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4
140	4	3	1	1	-	3	2	-	1	-	3	2	3	5	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
141	3	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	4	3	4	1	1	3	3	3	2	3	4
142	5	5	5	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	3	3	2	1	1	4	2	4	3
143	5	1	1	2	1	-	1	-	-	1	4	4	3	3	6	3	3	1	4	3	2	1	4	2
144	2	7	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	2	5	1	-	2	2	5	4	4



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
145	2	2	1	1	1	-	1	-	1	1	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	4	3
146	3	5	-	1	-	-	1	-	-	-	3	4	3	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4
147	4	3	1	1	-	3	2	-	1	-	2	2	3	5	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
148	3	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	4	1	1	3	3	3	2	3	4
149	5	5	5	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	1	3	3	2	1	1	4	2	4	4
150	5	1	1	2	1	-	1	-	-	1	4	4	3	3	6	3	3	1	4	3	2	1	4	1
151	2	7	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	2	5	1	-	2	2	5	4	4
152	2	2	1	1	1	-	1	-	1	1	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	4	3
153	3	5	-	1	-	-	1	-	-	-	3	4	3	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4
154	4	3	1	1	-	3	2	-	1	-	2	2	3	5	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
155	3	3	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	4	1	1	3	3	3	2	3	4
156	5	5	5	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	3	3	2	1	1	4	2	4	4
157	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	3	3	3	6	3	2	1	4	3	2	1	4	1
158	2	7	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	2	5	1	-	2	2	5	4	4
159	2	3	1	1	1	-	-	1	1	1	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	4	3
160	4	4	-	1	1	-	-	1	-	-	4	4	3	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
161	3	3	2	1	1	3	1	1	1	-	2	2	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
162	2	3	-	1	-	-	-	1	-	1	-	3	3	2	3	5	2	1	3	3	3	2	4	4
163	5	6	6	1	2	-	1	-	3	2	5	3	3	4	3	3	3	2	1	1	4	2	4	4
164	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	6	3	2	1	4	3	3	1	4	-
165	2	7	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	2	5	1	-	2	2	5	4	4
166	1	4	1	1	1	-	-	1	1	1	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	4	3
167	4	4	-	1	1	-	-	1	-	-	4	4	3	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4
168	3	3	2	1	1	3	1	1	1	-	2	2	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
169	2	3	-	1	-	-	-	1	-	1	-	3	3	2	3	5	2	1	3	3	3	2	4	4
170	5	6	6	1	2	-	1	-	3	2	5	3	3	4	3	3	3	2	1	1	4	2	4	4
171	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	6	3	2	1	4	3	3	1	4	-
172	2	7	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	2	5	1	-	2	3	5	4	4
173	1	4	1	1	1	-	-	1	1	1	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	4	3
174	4	4	-	1	1	-	-	1	-	-	4	4	3	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4
175	3	3	2	1	1	3	1	1	1	-	2	2	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
176	2	3	-	1	-	-	-	1	-	1	-	3	3	2	3	5	2	1	3	3	3	2	4	4



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
177	5	6	6	1	2	-	1	-	3	2	5	3	3	4	3	3	3	2	1	1	4	2	4	4
178	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	6	3	2	1	4	3	3	1	4	-
179	2	7	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	2	5	1	-	2	3	5	4	4
180	1	4	1	1	1	-	-	1	1	1	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	4	3
181	4	4	-	1	1	-	-	1	-	-	4	4	3	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4
182	3	3	2	1	1	3	1	1	1	-	2	2	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
183	2	3	-	1	-	-	-	1	-	1	-	3	3	2	3	5	2	1	3	3	3	2	4	4
184	5	6	6	1	2	-	1	-	3	2	5	3	3	4	3	3	3	2	1	1	4	2	4	4
185	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	6	3	2	1	4	3	3	1	4	-
186	2	7	2	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	2	5	1	-	2	3	5	4	4
187	1	4	1	1	1	-	-	1	1	1	5	4	3	3	3	4	3	2	1	3	1	3	4	3
188	4	4	-	1	1	-	-	1	-	-	4	4	3	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4
189	3	3	2	1	1	3	1	1	1	-	2	2	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
190	1	2	-	1	-	-	-	1	-	1	-	3	3	2	2	5	2	1	3	2	3	2	4	4
191	5	6	6	1	2	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	3	3	2	1	1	4	2	4	4
192	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	2	1	4	3	3	2	1	3	3	3	1	4	-



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
193	2	6	2	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	4	2	5	1	-	1	3	4	3	3
194	-	2	1	-	1	-	-	1	1	1	5	4	3	3	3	4	3	-	1	3	1	3	4	3
195	4	4	-	1	1	-	-	1	-	-	4	4	2	5	3	5	2	2	1	3	3	5	3	4
196	3	3	2	1	1	3	1	1	1	-	2	2	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
197	1	2	-	1	-	-	-	1	-	1	-	3	3	3	2	5	2	1	3	2	3	2	4	4
198	5	6	6	1	2	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	3	3	2	1	1	4	2	4	4
199	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	2	1	4	3	3	2	1	3	3	3	1	4	-
200	2	6	2	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	4	2	5	1	-	1	3	4	3	3
201	-	2	1	-	1	-	-	1	1	1	5	4	3	3	3	4	3	-	1	3	1	3	4	3
202	4	4	-	1	1	-	-	1	-	-	4	4	2	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4
203	3	3	2	1	1	3	1	1	1	-	2	2	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
204	1	2	-	1	-	-	-	1	-	1	-	3	3	3	2	5	2	1	3	2	3	2	4	4
205	5	6	6	1	2	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	3	3	2	1	1	4	2	4	4
206	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	2	1	4	3	3	2	1	3	3	3	1	4	-
207	2	6	2	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	4	2	5	1	-	1	3	4	3	3
208	-	2	1	-	1	-	-	1	1	1	5	4	3	3	3	4	3	-	1	3	1	3	4	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
209	4	4	-	1	1	-	-	1	-	-	4	4	2	5	4	5	2	2	1	3	3	5	3	4
210	3	3	2	1	1	3	1	1	1	-	2	2	3	4	4	5	3	1	3	4	2	1	4	3
211	1	2	-	1	-	-	-	1	-	1	-	3	3	2	2	5	2	1	3	2	3	2	4	4
212	5	6	6	1	2	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	3	3	2	1	1	4	2	4	3
213	5	1	1	2	1	-	1	-	-	-	4	2	1	4	3	3	2	1	3	3	3	1	4	-
214	2	6	2	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	4	2	5	1	-	1	3	4	3	3
215	-	2	1	-	1	-	-	1	1	1	5	4	3	3	3	4	3	-	1	3	1	3	4	3
216	4	4	-	1	1	-	-	1	-	-	4	4	2	5	3	5	2	2	1	1	3	5	3	4
217	3	3	2	1	1	3	1	1	1	-	3	2	3	4	2	5	3	1	3	3	2	1	4	3





REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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	1	3	4	1	-	-	1	3	1	-	-	1
2	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	2	3	-	2	3	1	1	1	3	1	-	-	1
3	2	-	2	2	-	1	1	1	3	-	-	2	1	1	-	2	1	1	1	2	3	-	-	1
4	1	-	2	2	-	1	1	2	1	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	-	4	1
5	1	-	2	3	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	-	3	1
6	1	-	2	3	1	1	-	-	1	-	-	3	1	-	3	1	-	2	2	1	3	-	1	2
7	1	1	1	4	1	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	-	2	5	3	-	1	2
8	2	-	-	3	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	2	2	4	3	-	2	1
9	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	2	3	-	2	3	1	1	1	4	3	1	1	2
10	2	-	2	2	1	1	1	1	3	-	-	2	1	1	-	2	1	1	2	3	3	-	1	1
11	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	-	4	1
12	1	-	2	3	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	-	3	1
13	1	-	2	4	2	1	1	-	1	-	-	3	1	-	3	1	-	2	2	1	3	-	1	2
14	1	1	2	4	2	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	-	2	5	3	-	1	2
15	2	-	-	5	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	2	2	4	3	-	2	1
16	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	2	3	-	2	3	1	2	2	4	3	1	1	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
17	2	-	2	2	1	1	1	1	3	-	-	2	1	1	-	2	1	1	2	3	3	-	1	1
18	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	-	4	1
19	1	-	2	4	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	2	3	1
20	1	-	2	4	2	1	1	-	1	-	-	3	1	-	3	1	-	2	2	1	3	-	1	2
21	1	1	2	4	2	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	-	2	5	3	-	1	2
22	2	-	2	5	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	2	2	4	3	-	2	1
23	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	2	3	-	2	3	1	2	2	4	3	1	1	2
24	2	-	2	3	1	1	1	1	3	-	-	2	1	1	-	2	1	1	2	3	3	-	1	1
25	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	1	4	1
26	1	-	2	4	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	2	3	1
27	1	-	2	4	2	1	1	-	1	-	-	3	1	-	3	1	-	2	2	1	3	-	1	2
28	1	1	2	4	2	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	-	2	5	3	-	1	2
29	2	-	2	5	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	2	2	4	3	-	2	1
30	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	2	3	-	2	3	1	2	2	4	3	1	1	2
31	2	-	2	3	1	1	1	1	3	-	-	2	1	1	-	2	1	2	2	3	3	-	1	1
32	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	1	4	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
33	1	-	2	4	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	2	3	1
34	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	-	3	1	-	2	2	1	3	-	1	2
35	1	1	2	4	2	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	2	2	5	3	-	1	2
36	2	-	2	5	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	2	2	4	3	-	2	3
37	1	-	2	2	1	2	-	1	-	1	-	2	1	-	3	3	-	2	2	4	3	1	2	1
38	2	-	2	4	2	1	1	1	3	-	-	2	1	1	1	2	1	2	2	3	3	1	2	1
39	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	1	4	1
40	1	-	2	4	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	-	3	2
41	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	-	2	1	-	3	1	1	2	-	2	3
42	1	1	2	4	2	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	2	2	5	3	-	1	2
43	2	-	1	5	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	2	2	4	3	-	2	3
44	1	-	2	3	1	2	-	1	-	1	-	2	1	-	3	3	-	2	2	4	3	1	2	1
45	1	-	2	4	2	1	1	1	3	-	-	2	1	1	1	2	1	2	2	3	3	1	2	1
46	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	1	4	1
47	1	-	2	4	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	1	3	2
48	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	-	2	1	-	3	1	1	2	-	2	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
49	1	1	2	4	2	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	2	2	5	3	-	1	2
50	1	-	1	5	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	2	2	4	3	1	2	3
51	1	-	2	3	1	2	-	1	-	1	-	2	2	1	2	4	1	2	2	4	2	2	2	2
52	1	-	2	4	2	1	1	1	3	-	-	2	1	1	1	2	1	2	2	3	3	2	2	1
53	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	2	4	1
54	1	-	2	4	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	-	3	2
55	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	-	2	1	-	3	1	1	1	-	2	3
56	1	1	2	4	2	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	2	2	5	3	-	1	2
57	1	-	1	5	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	2	2	4	3	-	2	3
58	1	-	2	4	1	2	-	1	-	1	-	2	2	1	2	4	1	2	2	4	2	2	2	2
59	1	-	2	4	2	1	1	1	3	-	-	2	1	1	1	2	1	2	2	3	3	2	2	1
60	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	1	4	1
61	1	-	2	4	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	-	3	2
62	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	-	2	1	-	3	1	1	1	-	2	3
63	1	1	2	4	2	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	2	2	5	3	-	1	2
64	1	-	1	5	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	2	2	4	3	-	2	3



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
65	1	-	2	4	1	2	-	1	-	1	-	2	2	1	2	4	1	2	2	4	2	2	2	2
66	1	-	2	4	2	1	1	1	3	-	-	2	1	1	1	2	1	1	2	3	3	2	2	1
67	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	2	3	1
68	1	-	2	4	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	-	3	2
69	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	-	2	1	-	3	1	1	2	-	2	3
70	1	1	2	4	2	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	1	2	5	3	-	1	2
71	1	-	2	3	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	1	2	4	3	-	2	3
72	1	-	2	2	1	2	-	1	-	1	-	2	2	1	2	4	1	2	2	4	2	2	2	2
73	1	-	2	4	2	1	1	1	3	-	-	2	1	1	1	2	1	2	2	3	3	2	2	1
74	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	2	3	1
75	1	-	2	2	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	-	3	2
76	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	-	2	1	-	3	1	1	3	1	2	3
77	1	1	2	4	2	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	2	2	5	3	-	1	2
78	1	-	2	4	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	2	2	4	3	1	2	3
79	1	-	2	3	1	2	-	1	-	1	-	2	2	1	2	4	1	2	2	4	2	2	2	2
80	1	-	2	4	2	1	1	1	3	-	-	2	1	1	1	2	1	2	2	3	3	2	2	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
81	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	4	-	2	2	3	3	2	3	1
82	1	-	2	3	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	2	1	-	2	3	3	-	3	2
83	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	-	2	1	-	3	1	1	3	1	2	3
84	1	1	2	4	2	2	3	3	1	1	-	2	3	2	5	4	-	2	2	5	3	-	1	2
85	1	-	2	4	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	1	-	2	2	4	3	1	2	3
86	1	-	2	3	1	2	-	1	-	1	-	2	2	1	2	4	1	2	2	4	2	2	2	2
87	1	-	2	4	2	1	1	1	3	-	-	2	1	1	1	2	1	2	2	3	3	2	2	1
88	1	-	2	5	1	1	2	2	2	-	-	4	1	1	1	5	-	2	2	3	3	1	3	1
89	1	-	2	3	1	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	3	1	1	2	3	3	1	3	2
90	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	1	-	3	2	1	3	1	3	3
91	1	1	2	4	2	2	3	3	2	1	-	2	2	2	5	5	-	2	2	5	3	-	-	2
92	1	1	3	4	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	3	-	2	2	4	3	-	1	2
93	1	-	2	3	1	2	-	1	-	1	-	2	2	2	2	4	1	2	2	4	2	2	2	2
94	1	-	2	4	4	1	1	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
95	1	1	2	3	2	1	2	2	2	-	-	4	1	1	2	5	-	2	2	3	3	1	3	1
96	1	-	2	4	2	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	3	1	1	2	3	3	2	3	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
97	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	1	-	3	2	1	3	-	3	2
98	1	1	2	4	1	2	3	3	2	1	-	2	2	2	5	5	1	2	2	5	3	-	-	2
99	1	1	3	5	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	3	-	2	2	4	3	2	1	2
100	1	-	2	4	1	2	-	1	-	1	-	2	2	2	2	4	1	2	2	4	2	2	2	2
101	1	-	2	4	4	1	1	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
102	1	1	2	3	2	1	2	2	2	-	-	4	1	1	2	5	-	2	2	3	3	1	3	1
103	1	-	2	4	2	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	3	1	2	2	3	3	2	3	1
104	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	1	-	3	2	1	3	1	3	2
105	1	1	2	4	2	2	3	3	2	1	-	2	2	2	5	5	1	2	2	5	3	-	-	2
106	1	1	3	5	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	3	-	2	2	4	3	2	1	2
107	1	-	2	4	1	2	-	1	-	1	-	2	2	2	2	4	1	2	2	4	2	2	2	2
108	1	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
109	1	1	2	3	2	1	2	2	2	-	-	4	1	1	2	5	-	2	2	3	3	1	3	1
110	1	-	2	4	2	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	3	1	2	2	3	3	2	3	1
111	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	1	-	3	2	1	3	2	3	2
112	1	1	2	4	2	2	3	3	2	1	-	2	2	2	5	5	1	2	2	5	3	1	-	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
113	1	1	3	5	2	1	-	-	1	-	-	1	1	3	4	3	-	2	2	4	3	3	1	2
114	1	-	2	4	1	2	-	1	-	1	-	2	2	2	2	4	1	2	2	4	2	2	2	2
115	1	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
116	1	1	2	3	2	1	2	2	2	-	-	4	1	1	2	5	-	2	2	3	3	1	3	1
117	1	-	2	4	2	1	-	1	1	1	-	2	1	3	2	3	1	2	2	3	3	2	3	1
118	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	-	3	2	1	1	2	3	2
119	1	2	2	4	2	2	3	3	2	1	-	1	2	2	5	5	1	2	2	5	3	1	-	2
120	1	1	3	5	3	-	1	-	1	-	-	1	1	3	4	3	-	2	2	4	3	2	2	2
121	1	-	2	4	1	2	-	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	4	2	2	2	1
122	1	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
123	2	1	2	3	2	-	2	3	2	-	-	4	1	1	2	5	-	2	2	3	3	1	3	1
124	1	-	2	4	3	-	-	1	1	1	-	2	1	3	2	3	1	2	2	3	3	2	3	2
125	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	-	3	2	1	2	2	3	2
126	1	2	2	4	2	2	3	3	2	1	-	1	2	2	5	5	1	2	2	5	3	1	-	2
127	1	1	3	4	3	-	1	-	1	-	-	1	1	3	4	3	-	2	2	4	3	2	2	2
128	1	-	2	4	2	2	-	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	4	2	2	2	1





REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
129	1	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
130	2	1	2	3	2	-	2	3	2	-	-	4	1	1	2	5	-	2	2	3	3	1	3	1
131	1	-	2	4	3	-	-	1	1	1	-	2	1	3	2	3	1	2	2	3	3	2	3	2
132	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	-	3	2	1	2	2	3	2
133	1	2	2	4	2	2	3	3	2	1	-	1	2	2	5	5	1	2	2	5	3	1	-	2
134	1	1	3	5	3	-	1	-	1	-	-	1	1	3	4	3	-	2	2	4	3	2	2	2
135	1	-	2	4	2	2	-	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	4	2	2	2	1
136	1	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
137	2	1	2	3	2	-	2	3	2	-	-	4	1	1	2	5	-	2	2	3	3	1	3	1
138	1	-	2	4	3	-	-	1	1	1	-	2	1	3	2	3	1	2	2	3	3	2	3	2
139	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	-	3	2	1	1	2	3	2
140	1	2	2	4	2	2	3	3	2	1	-	1	2	2	5	5	1	2	2	5	3	1	-	2
141	1	1	3	5	3	-	1	-	1	-	-	1	1	3	4	3	-	2	2	4	3	2	2	2
142	1	-	2	4	2	2	-	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	4	2	2	2	1
143	1	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
144	2	1	2	3	2	-	2	3	2	-	-	4	1	1	2	5	-	2	2	3	3	1	3	1



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
145	1	-	2	4	3	-	-	1	1	1	-	2	1	3	2	3	1	2	2	3	3	1	3	2
146	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	-	3	2	1	1	1	3	2
147	1	2	2	4	2	2	3	3	2	1	-	1	2	2	5	5	1	2	2	5	3	1	-	2
148	1	1	3	5	3	-	1	-	1	-	-	1	1	3	4	3	-	2	2	4	3	1	2	2
149	1	-	2	4	2	2	-	1	-	1	-	2	3	2	1	4	1	2	2	4	2	2	2	2
150	1	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
151	2	1	2	3	2	-	2	3	2	-	-	4	1	1	2	5	-	2	2	3	3	1	3	1
152	1	-	2	4	3	-	-	1	1	1	-	2	1	3	2	3	1	2	2	3	3	1	3	2
153	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	-	3	2	1	1	1	3	2
154	1	2	2	4	2	2	3	3	2	1	-	1	2	2	5	5	1	2	2	5	3	1	-	2
155	1	1	3	5	2	-	1	-	1	-	-	1	1	3	4	3	1	2	2	4	3	1	2	2
156	1	-	2	4	2	2	-	1	-	1	-	2	3	2	1	4	1	2	2	4	2	2	2	2
157	1	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
158	2	1	2	3	1	1	2	3	2	-	-	4	1	1	2	5	1	2	2	3	3	1	3	1
159	1	-	2	5	3	-	-	1	1	1	-	2	2	2	2	3	1	2	2	3	3	1	3	2
160	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	1	3	1	1	2	-	2	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
161	1	2	2	4	2	2	3	3	2	2	-	1	2	2	5	5	1	2	2	5	3	1	-	2
162	1	1	3	5	2	1	1	-	1	-	-	1	1	3	4	5	1	2	2	4	3	-	2	2
163	1	-	2	4	2	2	2	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	3	2	2	2	2
164	2	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
165	2	1	2	3	1	1	2	3	2	-	-	4	1	1	2	5	1	2	2	3	3	-	3	1
166	1	-	2	5	3	-	-	1	1	1	-	2	2	2	2	3	1	2	2	3	3	1	3	2
167	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	1	3	1	1	2	-	2	2
168	1	2	2	4	2	2	3	3	2	2	-	1	2	2	5	5	1	2	2	5	3	1	-	2
169	1	1	3	5	2	1	1	-	1	-	-	1	1	3	4	5	1	2	2	4	3	-	2	2
170	1	-	2	4	2	2	2	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	3	2	2	2	2
171	2	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
172	2	1	2	3	1	1	2	3	2	-	-	4	1	1	2	5	1	2	2	3	3	-	3	1
173	1	-	2	5	3	-	-	1	1	1	-	2	2	2	2	3	1	2	2	3	3	1	3	2
174	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	1	3	1	1	3	-	2	2
175	1	2	2	4	2	2	3	3	2	2	-	1	2	2	5	5	1	2	2	5	3	-	1	2
176	1	1	3	5	2	1	1	-	1	-	-	1	1	3	4	5	1	2	2	4	3	-	2	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
177	1	-	2	4	2	2	2	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	3	2	2	2	2
178	2	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
179	2	1	2	3	1	1	2	3	2	-	-	4	1	1	2	5	1	2	2	3	3	-	3	1
180	1	-	2	5	3	-	-	1	1	1	-	2	2	2	2	3	1	2	2	3	3	1	3	2
181	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	1	3	1	1	3	1	2	2
182	1	2	2	4	2	2	3	3	2	2	-	1	2	2	5	5	1	2	2	5	3	-	1	2
183	1	1	3	5	2	1	1	-	1	-	-	1	1	3	4	5	1	2	2	4	3	-	2	2
184	1	-	2	4	1	2	2	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	3	2	2	2	2
185	2	-	2	4	4	1	2	1	3	-	-	2	1	1	1	3	1	2	2	3	3	2	1	1
186	2	1	2	3	1	1	2	3	2	-	-	4	1	1	2	5	1	2	2	3	3	-	3	1
187	1	-	2	5	3	-	-	1	1	1	-	2	2	2	2	3	1	2	2	3	3	1	3	2
188	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	1	3	1	1	3	1	2	2
189	1	2	2	4	2	2	3	3	2	2	-	1	2	2	5	5	1	2	2	5	3	-	1	2
190	1	1	3	5	2	1	1	-	1	-	-	1	1	3	4	5	1	2	2	4	3	-	2	2
191	1	-	2	4	1	2	2	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	3	2	2	2	2
192	2	-	2	4	2	1	2	1	3	-	-	2	1	-	1	3	1	2	2	3	2	1	1	1



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
193	2	1	-	3	1	1	2	3	2	-	-	4	1	1	1	5	1	2	1	3	3	-	3	1
194	1	-	1	5	1	-	-	1	1	1	-	2	2	2	2	3	1	2	2	3	3	1	3	2
195	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	1	3	1	1	3	1	2	2
196	1	2	2	4	-	2	3	3	2	2	-	1	2	2	5	5	1	1	2	5	3	-	1	2
197	1	1	3	5	2	1	1	-	1	-	-	1	1	3	4	5	1	2	2	4	3	-	2	2
198	1	-	2	4	1	2	2	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	3	2	2	2	2
199	2	-	2	4	2	1	2	1	3	-	-	2	1	-	1	3	1	2	2	3	2	1	1	1
200	2	1	-	3	1	1	2	3	2	-	-	4	1	1	1	5	1	2	1	3	3	-	3	1
201	1	-	1	5	1	-	-	1	1	1	-	2	2	2	2	3	1	2	2	3	3	1	3	2
202	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	1	3	1	1	3	1	2	2
203	1	2	2	4	-	2	3	3	2	2	-	1	2	2	5	5	1	1	2	5	3	-	1	2
204	1	1	3	5	2	1	1	-	1	-	-	1	1	3	4	5	1	2	2	4	3	-	2	2
205	1	-	2	4	1	2	2	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	3	2	2	2	2
206	2	-	2	4	2	1	2	1	3	-	-	2	1	-	1	3	1	2	2	3	2	1	1	1
207	2	1	-	3	1	1	2	3	2	-	-	4	1	1	1	5	1	2	1	3	3	-	3	1
208	1	-	1	5	1	-	-	1	1	1	-	2	2	2	2	3	1	2	2	3	3	1	3	2



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL

ANEXO 1 Resolución 00873 del 5 de  
mayo de 2023

Rad. 2022078486

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
209	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	1	3	1	1	2	-	2	2
210	1	2	2	4	-	2	3	3	2	2	-	1	2	2	5	5	1	1	2	5	3	-	1	2
211	1	1	3	4	2	1	1	-	1	-	-	1	1	3	4	5	1	2	2	4	3	-	2	2
212	1	-	2	4	1	2	2	1	-	1	-	2	3	2	2	4	1	2	2	3	2	2	2	2
213	2	-	2	4	2	1	2	1	3	-	-	2	1	-	-	3	1	2	2	3	2	1	1	1
214	2	1	-	2	1	1	2	3	2	-	-	4	1	1	1	5	1	2	1	3	3	-	3	1
215	1	-	1	5	1	-	-	1	1	1	-	2	2	2	2	3	1	2	2	3	3	1	3	2
216	1	-	2	4	2	1	2	-	1	-	-	3	1	1	2	2	1	3	1	1	1	-	2	2
217	1	2	2	4	-	2	3	3	2	2	-	1	2	2	5	5	1	1	2	5	2	-	-	2