



MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
DELEGATURA PARA ASUNTOS JURISDICCIONALES

BOGOTÁ D.C., 16 DE AGOSTO DE 2023

AUTO NÚMERO 88238

“Por el cual se ordena prestar una caución”

Solicitud de medidas cautelares previas de competencia desleal

Radicado: 23-351953

Demandante: Aerovías del Continente Americano S.A.

Demandado: Aerovías de Integración Regional S.A. y Latam Airlines Group S.A. Sucursal Colombia

Se procede a resolver la solicitud de medidas cautelares interpuesta por la sociedad **AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A.** - (en adelante AVIANCA) en contra **AEROVIAS DE INTEGRACION REGIONAL S.A.** y **LATAM AIRLINES GROUP S.A. SUCURSAL COLOMBIA** (en adelante LATAM).

FUNDAMENTOS DE LA SOLICITUD

Sostuvo la solicitante que AVIANCA y LATAM son compañías dedicadas principalmente a la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, así como a la prestación de actividades conexas.

Indicó que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en adelante, AEROCIVIL, a través de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC 3, Apéndice A, 1.3.- estableció para aquellos aeropuertos con limitada o insuficiente infraestructura y alto nivel de congestión (Nivel 3), como es el caso del Aeropuerto El Dorado, un método para gestionar la capacidad de operación a través de la asignación de *Slots* (franjas horarias de acuerdo a la capacidad aeroportuaria -restringida o limitada-) a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público (aerolíneas) y otros explotadores de aeronaves, con el fin de garantizar el funcionamiento viable del aeropuerto, por lo que concluyó ***“que toda empresa que planea operar hacia o desde dicho aeropuerto debe contar con los slots necesarios para dicha operación”***. De esta manera, la comercialización y venta de vuelos solo debe realizarse en los horarios que han sido previamente aprobados por AEROCIVIL.

Afirmó que la asignación de *slots*, como método de gestión de capacidad para aeropuertos Nivel 3, tiene como propósito *“incrementar al máximo los beneficios para la mayor cantidad de usuarios del aeropuerto”*, lo que permite a la AEROCIVIL *“garantizar el funcionamiento viable del aeropuerto”*, así como *“incrementar al máximo el uso eficiente de la infraestructura aeroportuaria”*, razón por la cual la Aeronáutica Civil de Colombia impuso a todos los explotadores aéreos nacionales o extranjeras, las obligaciones de: *“a. Planificar los itinerarios de sus vuelos exclusivamente con los Slots, que previamente hayan reservado y la AEROCIVIL haya asignado. b. Comercializar los vuelos futuros (publicación de itinerarios) y por tanto ofrecer al público, exclusivamente los vuelos que cuentan con Slots previamente aprobados por AEROCIVIL. c. Operar desde o hacia Bogotá exclusivamente aquellos vuelos que cuenten con un slot previamente aprobado por AEROCIVIL.”*¹

Agregó que, de acuerdo con el apéndice A de los RAC 3, el proceso de asignación de *slot* en Colombia consta de 3 pasos, a saber, *“a. La AEROCIVIL, en un proceso reglado que presupone el cumplimiento operacional superior al 80% de los slots asignados, otorga la connotación de “históricos” a los slots asignados a cada aerolínea. Es decir, que el primer criterio de asignación de slots, serán los slots históricos los cuales se respetarán hacia futuro cuando quiera que el operador los ha utilizado más del 80% de las veces en*

¹ 23351953--0000000002

que tuvo derecho a usarlo. Los slots históricos son fundamentales para la asignación de este recurso escaso, pues constituyen el criterio prioritario y principal para la asignación de estos. Esta es la forma en la cual la AEROCIVIL reconoce y debe garantizar el tamaño e intensidad de las operaciones de cada empresa en el mercado, la frecuencia de sus operaciones y las conexiones que atiende, dentro del proceso de asignación de slots. b. La **AEROCIVIL** determina la capacidad aeroportuaria de cada aeródromo y los horarios operacionales, entre otras, y anuncia dicha capacidad al mercado. Con fundamento en ello, los operadores aéreos solicitan a la **AEROCIVIL** la asignación de slots correspondiente a las operaciones que pretenden desarrollar. Las operaciones aéreas, independientemente de su modalidad, jamás podrán exceder la capacidad declarada del aeropuerto, toda vez que, de superarse por la insuficiente infraestructura instalada en el aeropuerto, solo se producirían disrupciones operativas que afectarán a operadores aéreos y su planificación de recursos, pero especialmente a pasajeros que esperan que los vuelos salgan en los horarios en que han sido contratados. c. La **AEROCIVIL** procede a asignar los slots de acuerdo con los criterios definidos en los numerales 6.3 y 6.4 del apéndice A en los RAC 3. Estos pueden ser resumidos en: (i) asignación de slots históricos, junto con sus cambios como criterio principal, mientras que (ii) con cargo al fondo de reservas, es decir solo la capacidad restante, una vez la **AEROCIVIL** haya asignado el total de slots históricos, se asigna bajo unos criterios secundarios (v.gr. nuevo entrante, período efectivo de operación, tipo de servicio y mercado, competencia, prohibición, requisitos de los pasajeros y otros usuarios, frecuencia de operación, factores operacionales, tiempo en la lista de espera, conectividad y medio ambiente)”²

Aseveró que este proceso se efectúa a través del sistema de Información SCORE, el cual da publicidad y transparencia al proceso, al paso que permite verificar la adecuada comercialización de vuelos u operación de vuelos por parte de los distintos agentes de mercado que operan en el aeropuerto El Dorado, pues se puede verificar los slots que cada aerolínea tiene aprobados por la AEROCIVIL y, agregó que AVIANCA cuenta, adicionalmente, con una herramienta DIIO, que recopila la información de las publicaciones que hacen las diferentes aerolíneas y le permite consultar los datos a que se alude en la solicitud cautelar que se invoca.

Con fundamento en las anteriores aclaraciones, AVIANCA afirmó que la aerolínea LATAM “ha estado publicando y comercializando vuelos desde y hacia Bogotá (BOG), sin tener el Slot requerido para ello, esto es previamente autorizados por la Aeronáutica Civil. (...)”, conclusión que emana del análisis comparativo entre los slots que la AEROCIVIL le autorizó a LATAM para la temporada Winter 23 y los datos de fecha y horarios de vuelos que a la fecha ha ofertado y comercializado la demandada.

Como prueba de lo anterior, allegó pantallazos de los vuelos que ofrece LATAM sin contar con slots autorizados, tales como el que se se incluye a continuación:

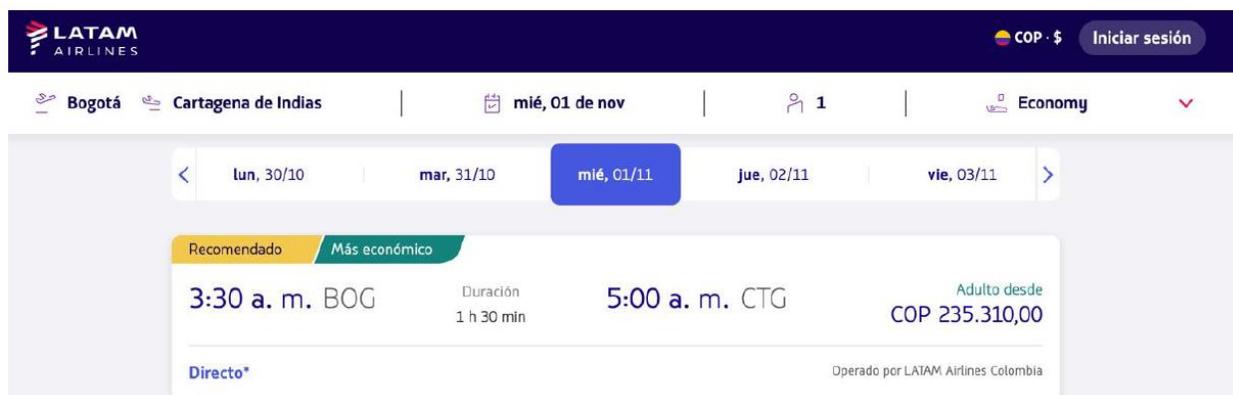


Imagen 1. Tomada del Rad. 23351953—0000000002, pág. 11

² 23351953—0000000002, Folio 8.

Afirmó que LATAM comercializa un número mayor de vuelos al número de slots y/o históricos asignados. A manera de ejemplo, indicó lo siguiente: “para el día 1 de noviembre de 2023, en la franja comprendida entre las 07:00 y las 07:59 de la mañana hora local, LATAM está comercializando nueve (9) vuelos, cuando en realidad solo cuenta con la aprobación para comercializar seis (6) vuelos. Ocurre de igual manera en franja comprendida entre las 11:00 y las 11:59 hora local de la misma fecha, donde LATAM está comercializando cinco (5) vuelos, cuando en realidad solo cuenta con la aprobación para comercializar cuatro (4) vuelos. Esta situación se repite sistemáticamente”³.

De igual manera, allegó información respecto de vuelos no aprobados por la AEROCIVIL y que fueron operados en la hora comercializada, como el que aparece a continuación:

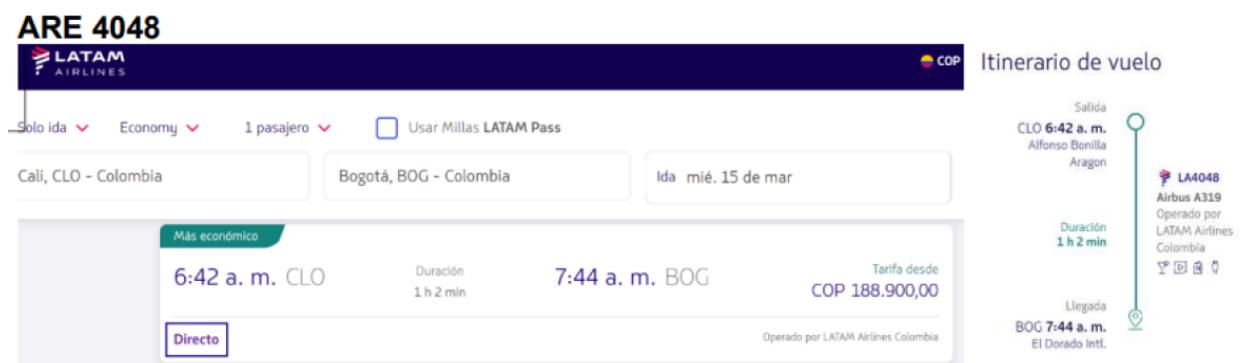


Imagen 2. Tomada del Rad. 23351953—000000002, pág. 13

Informó que esta situación, ya ha sido puesta en conocimiento de la AEROCIVIL bajo las denuncias con radicados 2023192050014149 del 15 de marzo de 2023 y 2023190010022159 del 25 de abril de 2023, en los cuales analizó y presentó ante la autoridad competente el comparativo de los slots asignados vs. los slots operados, lo que evidencia que el operador LATAM opera desde y hacia el aeropuerto el Dorado, sin contar con slot aeroportuario previamente solicitado y autorizado, aunado al hecho de operar en franjas de alta congestión; situación que acreditó de la siguiente manera:

CARRIER	ACID	Actual_time.UTC	ADEP	ADES	Slot aeroportuario
LATAM	ARE4032	03/07/2023 2:12	SKRG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4048	03/08/2023 12:42	SKCL	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4085	03/07/2023 17:56	SKBQ	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4089	03/08/2023 1:48	SKSM	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4137	04/01/2023 5:57	SKBQ	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4199	03/08/2023 0:16	SKCG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4206	03/07/2023 3:34	SKCL	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4206	03/08/2023 3:19	SKCL	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4215	03/17/2023 23:23	SKSM	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4248	03/07/2023 21:35	SKRG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4268	03/08/2023 12:53	SKRG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4273	03/05/2023 22:26	SKBG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4298	03/07/2023 17:36	SKRG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4314	03/07/2023 12:49	SKRG	SKBO	Sin slot

Imagen 3. Tomada del Rad. 23351953—000000002, pág. 14

Finalmente, alegó que LATAM también comercializó vuelos para operar en horas no autorizadas. Sobre el particular indicó, por ejemplo, que “en este caso LATAM

³ 23351953—000000002, página 11.

comercializó vuelos para operar a las 16:55 hora (UTC), cuando el slot que tenía aprobado correspondía a las 06:15 (hora UTC)."

Por lo anterior, afirmó que LATAM incurrió en los actos de competencia desleal previstos en la Ley 256 de 1996 de violación de normas, consagrados en el artículo 18 y en la cláusula general a que refiere el artículo 7° de la citada norma. El primero de ellos, fincado en la infracción por parte de LATAM de las disposiciones del Reglamento Aéreo de Colombia, en el RAC 3, Apéndice A, punto 1.6., numeral 3.11.1 del RAC 3, numeral 3.11.1.1. Apéndice A del RAC 3, numeral 5.205 RAC 5, numeral 3.11.3. del RAC 3, literal d) sub numeral 2.3.1. del numeral 2.3. del Apéndice A del RAC 3, numeral 2.3.1., Apéndice A RAC 3, literal b del numeral 13.537 RAC 13; verdadera fuente normativa del derecho aeronáutico con carácter especial, conforme lo destacó el Consejo de Estado⁴.

Con las conductas descritas, afirma el demandante, infringieron a su vez los principios rectores de la sana competencia que dan cuenta de la trasgresión a la prohibición general del artículo 7° *Ibídem*, motivo por el cual solicitó el decreto de las medidas cautelares descritas en el libelo, encaminadas al cese inmediato por parte de la demandada de las acciones que por esta vía se demandan.

CONSIDERACIONES

Acorde con el artículo 31 de la Ley 256 de 1996, la prosperidad de la solicitud de aplicación de medidas cautelares en el marco de la acción de competencia desleal exige, de un lado, **(i)** que el peticionario se encuentre **legitimado o autorizado** para demandar las medidas, para lo cual deberá acreditar su participación en el mercado y la afectación actual o potencial de sus intereses económicos como consecuencia de los actos que denuncia; y del otro, **(ii)** que se aporte **prueba suficiente**, aunque ella tuviere la calidad de sumaria, dada la ausencia de oportunidad para controvertirlas, que permita tener por comprobada la realización de un acto de competencia desleal o su inminencia.

(i) La legitimación de la sociedad solicitante se encuentra acreditada con el análisis en conjunto de la copia de su certificado de existencia y representación legal (pág. 5, consecutivo 0 del expediente), el certificado de operador aéreo expedido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, por medio del cual certifica que Avianca está autorizada para realizar operaciones de Transporte Aéreo Comercial, en la categoría de transporte aéreo regular (pág. 2, consecutivo 0, del expediente) y, la Resolución No. 2682 del 23 de diciembre de 2020, expedida por la AEROCIVIL, "*por el cual se actualiza y modifica el permiso de operación de la sociedad AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA*", situación que permite establecer en esta etapa, apenas preliminar, que AVIANCA participa en el mercado y, por ende, está legitimada en virtud de lo previsto en la Ley 256 de 1992 para presentar la solicitud de medidas cautelares que aquí se eleva.

Ahora bien, de comprobarse el carácter desleal del comportamiento atribuido a la accionada, podría concluirse que los intereses económicos de AVIANCA podrían resultar afectados, pues ofrecer vuelos desde y hacia Bogotá por fuera de los horarios establecidos por el coordinador encargado de planificar y asignar los *slots*, permite un mayor crecimiento en el mercado del transporte aéreo de LATAM en perjuicio de AVIANCA.

(ii) En lo que atañe al segundo requisito de viabilidad, es pertinente resaltar que, si bien la prosperidad de la pretensión cautelar sólo exige "*que se acredite a través de prueba sumaria*" los aspectos fácticos cuya demostración está a cargo del solicitante⁵, no puede perderse de vista, que "*la prueba en todo caso debe ser suficiente, vale decir, apta para*

⁴ Sentencia NR:2151083. 25000-23-24-000-2011-00112 01.

⁵ Tribunal Superior de Bogotá. Auto de 6 de abril de 2006. M.P. Ricardo Zopó Méndez.

llevar un buen grado de certeza al juzgador, que no por ese carácter sumario o de apariencia puede soslayarse la exigencia para tan delicada cuestión”⁶.

Al punto del acto de violación de normas, el artículo 18 de la Ley 256 de 1996 establece que *“se considera desleal la efectiva realización en el mercado de una ventaja competitiva adquirida frente a los competidores mediante la infracción de una norma jurídica. La ventaja ha de ser significativa”*. Sobre el particular, resulta pertinente recordar que la conducta descrita en el artículo en cita encuentra fundamento en la vulneración de una disposición vigente y, desde luego, aplicable a la actividad que involucra a las partes, en tanto dicha transgresión irradie en la adquisición de una ventaja competitiva para una de estas.

Así, en estricto sentido, la ley de competencia desleal no censura la mera infracción normativa, pues es indispensable, en adición, acreditar que con ocasión de esa vulneración que en todo caso debe referirse a una disposición regulatoria del comportamiento concurrencial en el mercado, un participante obtuvo un provecho que en condiciones regulares no habría logrado en dicho escenario.

Respecto de este tipo de conducta desleal, este Despacho ha sostenido que *“para la configuración de la conducta de violación de normas sea necesaria la concurrencia de: (a) la efectiva realización en el mercado de una ventaja competitiva; (b) que sea adquirida mediante la infracción de una norma jurídica y, (c) que sea significativa”⁷*. De tal modo y sobre la base de los anteriores fundamentos, se procederá al análisis de la acusación y de los elementos de prueba aportados por AVIANCA en su pedido cautelar.

a) Infracción de una norma jurídica. Conforme a lo antes expuesto, para que se configure el acto desleal de violación de normas⁸ es necesario que se verifique la trasgresión de una norma jurídica del derecho positivo, esto es, en el sentido abstracto de la ley, en tanto que este tipo de conducta desleal *“pretende asegurar el funcionamiento correcto del mercado, no preservar el cumplimiento de todo el ordenamiento jurídico”⁹*. Así las cosas, como ha sostenido este Despacho en pasadas oportunidades, es preciso *“prever la vulneración de una disposición vigente y desde luego aplicable a la actividad que involucra a las partes”¹⁰*.

Conforme a lo anterior, es posible colegir que no es cualquier tipo de norma vulnerada la que tipifica la conducta que ahora se estudia, sino aquellas que regulan el comportamiento concurrencial de los competidores permitiendo un escenario jurídico en igualdad de condiciones¹¹. Ahora bien, para este propósito resulta ineludible precisar la norma que se considera violada y probar su infracción.

En el asunto que ocupa la atención del Despacho, se considera que la sociedad convocada transgredió las normas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), particularmente, las previstas en el RAC 3, Apéndice A, punto 1.6.,

⁶ Tribunal Superior de Bogotá. Sentencia de 4 de noviembre de 2003. M.P. José Alfonso Isaza Dávila

⁷ Superintendencia de Industria y Comercio, Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales, Sentencia No. 009 de 2010 exp. 3089806.

⁸ **Artículo 18 de la Ley 256 de 1996.** *“Se considera desleal la efectiva realización en el mercado de una ventaja competitiva adquirida frente a los competidores mediante la infracción de una norma jurídica. La ventaja ha de ser significativa.”*

⁹ García Pérez Rafael, *Ley de Competencia Desleal*, Thomson Arazadi, Pág. 367.

¹⁰ Superintendencia de Industria y Comercio, Sentencia No. 28 de 2010.

¹¹ *“la delimitación de la noción de <<norma reguladora de la actividad comercial>>, ha suscitado un intenso debate a la hora de determinar el tipo de normas que abarca. Si en un principio se consideró que para su calificación como tales debía analizarse la finalidad de la norma en cuestión, esto es, si la norma vulnerada perseguía la protección de la libre competencia, en la actualidad se ha optado por entender que lo relevante es el contenido de la norma infringida, esto es, que regule el comportamiento concurrencial de los competidores, lo haga o no para garantizar el buen funcionamiento del mercado, pues el legislador puede tener razones de distinta índole para limitar la libre competencia y la vulneración de tales normas reguladoras constituye un acto de competencia desleal pues afecta directamente al modo en que los operadores de ese sector regulado ejercen su actividad.”* Martínez Sanz Fernando, *Comentario Práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Tecnos. 2009. Págs. 263 y 264.

numeral 3.11.1, numeral 3.11.1.1., numeral 3.11.3. literal d), el sub numeral 2.3.1. del numeral 2.3., numeral 2.3.1., literal b del numeral 13.537 RAC 13, numeral 5.205 RAC 5. En este punto, es importante destacar, respecto de la naturaleza jurídica de los Reglamentos Aeronáuticos, que el Consejo de Estado ha dicho que estos instrumentos normativos son *“fuentes normativas del derecho aeronáutico y, por ende, de normas de carácter especial en la materia”*. (Sentencia Consejo de Estado NR:2151083. 25000-23-24-000-2011-00112 01), por lo que para este Despacho no existe duda acerca de la naturaleza de tales cuerpos legales.

Pues bien, analizadas las pruebas con el rigor que requiere la etapa en que nos encontramos, se puede concluir de manera preliminar que LATAM ha infringido las normas que regulan la planeación y asignación de *slots*, situación que le permite tener mayor presencia en el mercado de transporte aéreo de manera irregular lo que podría conllevar a una vulneración de los *“principios orientadores de la asignación de Franjas Horarias (slot) para operaciones aéreas”*, de manera particular, los de **igualdad y proporcionalidad**, ya que con ésta práctica afecta el *“tamaño e intensidad de sus operaciones”*. A este respecto, al ofrecer y comercializar un número mayor de vuelos, sin la autorización previa que se requiere, LATAM podría estar mejorando su posición en el mercado apalancado en la trasgresión de una o varias disposiciones normativas, al tiempo que podría impedir la obtención de *slots* a otros operadores aéreos.

Sobre el punto, es preciso hacer hincapié en dos aspectos de singular relevancia: de un lado, que la publicación y venta de vuelos debe estar precedida de la debida autorización de *slots* por parte de la autoridad y, del otro, que el otorgamiento de autorizaciones posteriores, en caso de que las hubiera, no enerva o desdibuja el hecho de que sin contar con la habilitación expresa de la AEROCIVIL, la compañía LATAM vendió vuelos en horarios no autorizados previamente, incumpliendo con tal proceder las obligaciones que ostenta como partícipe en el mercado y que están contenidas en las normas que se alegan trasgredidas.

Ciertamente, de las normas que se predicen violadas, resulta claro que la autoridad en mención, encargada justamente de autorizar las operaciones de la pasiva, no ha otorgado tales permisos, los que, en apego a las normas contenidas en los RAC, han de anteceder a la oferta y venta de vuelos en rutas y horarios solicitados con la debida anticipación y no asignarse de manera intempestiva, actuar irregular de LATAM que, conforme reposa en los anexos de la solicitud cautelar contentivos de la denuncia presentada ante la AEROCIVIL por parte de la accionante en el mes de marzo de 2023 en la que se hizo referencia a los horarios comercializados para los días 7 y 8 de marzo de dicha anualidad, al menos se presentaron cinco (5) vuelos operados sin *slot* por parte de la demandada (consecutivo 0, página 7 de los anexos).

A. Slots aprobados vs. slots operados

Vuelo	Horario Comercializado	Slot_Score_LT	Actual_time_LT	Diferencia_LT_(min)	Origen	Destino
ARE4266	03/07/2023 5:10	03/07/2023 3:40	03/07/2023 4:54	74	SKBO	SKRG
ARE4041	03/07/2023 5:00	03/07/2023 3:40	03/07/2023 5:13	92	SKBO	SKCL
ARE4041	03/08/2023 5:00	03/08/2023 3:55	03/08/2023 4:52	56	SKBO	SKCL
ARE4266	03/08/2023 5:10	03/08/2023 3:25	03/08/2023 5:02	97	SKBO	SKRG
ARE4314	03/07/2023 7:54	Sin slot	03/07/2023 7:49	Sin slot	SKRG	SKBO
ARE4298	03/08/2023 12:39	Sin slot	03/07/2023 12:36	Sin slot	SKRG	SKBO
ARE4085	03/08/2023 12:52	Sin slot	03/07/2023 12:56	Sin slot	SKBQ	SKBO
ARE4268	03/08/2023 7:54	Sin slot	03/08/2023 7:53	Sin slot	SKRG	SKBO
ARE4048	03/08/2023 7:41	Sin slot	03/08/2023 7:42	Sin slot	SKCL	SKBO
ARE4187	03/08/2023 13:54	03/08/2023 12:25	03/08/2023 14:12	107	SKSP	SKBO

Conforme lo anterior, resulta palmario el crecimiento irregular en el mercado de la accionada, al comercializar un número mayor de operaciones aéreas al número de *slots* autorizados y/o habilitados, situación que, conforme se acreditó de manera preliminar, se repitió de manera sistemática, pues para abril de 2023, conforme a la denuncia bajo radicado 2023190010022159 presentada ante la AEROCIVIL por parte de AVIANCA, se reportaron nuevas evidencias de vuelos vendidos y operados sin *slots* por parte de LATAM (páginas 7 y 8, consecutivo 0 del expediente).

CARRIER	ACID	Actual_time_UTC	ADEP	ADES	Slot aeroportuario
LATAM	ARE4032	03/07/2023 2:12	SKRG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4048	03/08/2023 12:42	SKCL	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4085	03/07/2023 17:56	SKBQ	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4089	03/08/2023 1:48	SKSM	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4137	04/01/2023 5:57	SKBQ	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4199	03/08/2023 0:16	SKCG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4206	03/07/2023 3:34	SKCL	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4206	03/08/2023 3:19	SKCL	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4215	03/17/2023 23:23	SKSM	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4248	03/07/2023 21:35	SKRG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4268	03/08/2023 12:53	SKRG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4273	03/05/2023 22:26	SKBG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4298	03/07/2023 17:36	SKRG	SKBO	Sin slot
LATAM	ARE4314	03/07/2023 12:49	SKRG	SKBO	Sin slot

Por lo anterior, puede concluirse preliminarmente que la conducta antes descrita, resultó violatoria de lo dispuesto en las normas contenidas en el Reglamento Aéreo de Colombia -RAC-, en el RAC 3, Apéndice A, punto 1.6., numeral 3.11.1, numeral 3.11.1.1., numeral 3.11.3. literal d), el sub numeral 2.3.1. del numeral 2.3., numeral 2.3.1., literal b del numeral 13.537 RAC 13, numeral 5.205 RAC 5, normas que regulan de manera particular y concreta el transporte aéreo en Colombia, y que imponen obligaciones específicas a los operadores aéreos, particularmente aquellas relacionadas con el trámite de autorización requerido para la asignación de *slots* para las operaciones aéreas a cuya obediencia están llamadas las partes en el presente asunto.

b) Ventaja competitiva. Decantado el primero de los requisitos en estudio, a partir del cual se concluye la vulneración de las normas aludidas, establece el Despacho que tales actuaciones comportaron para LATAM la efectiva realización de una ventaja competitiva en el mercado de las operaciones aéreas frente a AVIANCA, en la medida que LATAM ha logrado concurrir al mercado para la prestación de servicios de aéreos, en condiciones más favorables que aquellas dispuestas para los demás operadores de sus mismas características.

Ello es así, en tanto al no respetar los *slots* asignados o autorizados durante el ofrecimiento y ventas de vuelos y tiquetes, es claro que frente a los competidores que sí se sujetan a la disponibilidad y asignación previa de la AEROCIVIL, la pasiva ve materializada una mejor posición en el mercado, que aquella que pudieran alcanzar sus competidores que se limitan a ofertar y vender vuelos que cuentan con *slot* previo autorizado, circunstancia que, como se dijo, configura una transgresión normativa.

De esta manera resulta razonable colegir, en esta etapa de la actuación, que el volumen de ventas de vuelos y tiquetes por parte de LATAM ha aumentado de forma irregular o que, de cualquier forma, ha consolidado una ventaja competitiva surgida de un proceder contrario a las reglas del mercado. Todo ello, se insiste, porque como se acreditó,

solamente para la temporada *winter 23*¹², Latam ya ha ofrecido 3143 vuelos desde el Aeropuerto el Dorado y 2.994 llegadas al mismo destino sin *slot*, conforme se advierte en la imagen 5 incluida en esta providencia.

c) Que la ventaja sea significativa. En adición, es posible concluir que dicha ventaja competitiva es **significativa**, pues conforme a las pruebas allegadas, es claro para este momento apenas preliminar, que al operar y comercializar servicios de transporte aéreo en horarios e itinerarios que no han sido previamente aprobados, LATAM no solo se hizo acreedora de una ventaja competitiva significativa o importante, sino además, impidió que los demás operadores pudiera captar de manera efectiva otros usuarios utilizando, como ya se indicó, actuaciones contrarias a la Ley.

Así emerge de las imágenes incluidas en la solicitud cautelar extraídas, según se indicó, del sistema “SCORE con corte al 7 de julio de 2023, y la información de vuelos comercializados por LATAM para la misma temporada” (página 10 escrito inicial), a partir de lo cual la pasiva realizó oferta de vuelos que alcanzan operaciones en marzo de 2024 sin slots, de tal suerte que con el paso del tiempo la accionada se asegura un incremento de ventas en su operación no autorizada para al menos 4.862 vuelos, cifra que seguirá en aumento de no adoptar las medidas necesarias que garanticen que sus actuaciones se ajusten al marco normativo que se acredita como vulnerado.

Acorde con lo expuesto, es claro que competidores que cumplen con la reglamentación, que comercializan y operan vuelos previamente autorizados por la AEROCIVIL y que, en todo caso, se sujetan a las reglas de asignación de *slots* de la autoridad administrativa, se vean perjudicados en sus intereses económicos frente a la pasiva cuyo actuar los coloca en desventaja para atraer la clientela, en tanto se realiza bajo la promesa de la prestación de servicios que no están debidamente avalados en las fechas, horarios y rutas ofertadas.

Es así como se encuentran verificados los presupuestos de configuración del acto desleal de violación de normas establecido en el artículo 18 de la Ley 256 de 1996 y, en consecuencia, es procedente el decreto de medidas cautelares sin necesidad de hacer pronunciamientos adicionales acerca de las demás alegaciones formuladas en el escrito cautelar, pues el análisis hecho en esta providencia es suficiente para la protección preliminar de los derechos de la parte solicitante, bajo las prevenciones del artículo 590 del Código General del Proceso.

Así las cosas, una vez AVIANCA constituya la caución que será ordenará en la parte resolutive de esta providencia, se decretarán las siguientes medidas cautelares, en obediencia a criterios de proporcionalidad conforme lo establece el citado artículo 590 *Ibídem*:

“PRIMERO: Ordenar a AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A. Y LATAM AIRLINES GROUP S.A. SUCURSAL COLOMBIA, cesar inmediatamente la promoción y oferta de vuelos con origen o destino Bogotá, en horarios que no cuenten con slot asignado o aprobación necesaria para su comercialización.

SEGUNDO: Ordenar a AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A. Y LATAM AIRLINES GROUP S.A. SUCURSAL COLOMBIA, cesar inmediatamente la venta de vuelos en horarios que no cuenten con el slot asignado en el aeropuerto el Dorado por parte de la AEROCIVIL.

TERCERO: Ordenar a AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A. Y LATAM AIRLINES GROUP S.A. SUCURSAL COLOMBIA, contactar vía

¹² Período comprendido entre 28 de octubre de 2023 y el 28 de marzo del 2024

telefónica a los distintos usuarios a quienes les vendió tiquetes en horarios que no cuentan con el slot requerido para comercializarlos en dichos horarios, para informarles que la compañía no cuenta con la aprobación horaria o slot para el vuelo y, en consecuencia, según el caso informe a sus usuarios, de la cancelación del vuelo o el horario del vuelo en que la compañía cuente con el respectivo permiso.

CUARTO. Ordenar a AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A. Y LATAM AIRLINES GROUP S.A. SUCURSAL COLOMBIA, publicar en su página web, redes sociales y en todos los medios utilizados para vender sus billetes aéreos, los vuelos comercializados en los que no cuenta con la aprobación horaria o los slots requeridos, informándole a los usuarios el horario en el que el vuelo se realizará siempre que cuente con el respectivo permiso o en su lugar informado de la cancelación del vuelo.

QUINTO: Ordenar a AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A. Y LATAM AIRLINES GROUP S.A. SUCURSAL COLOMBIA, cesar inmediatamente la operación de vuelos sin slot debidamente aprobado por AEROCIVIL en el sistema SCORE y/o en horarios diferentes a los autorizados.”

De conformidad con el numeral 2° del artículo 590 del Código General del Proceso, para que sean decretadas las anteriores medidas cautelares, la parte interesada deberá, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de la presente providencia, prestar una caución por la suma de **CIENTO OCHENTA MILLONES DE PESOS M/CTE (\$180.000.000,00 M/CTE)**, cifra que se considera en este estado inicial, apropiada para cubrir los eventuales perjuicios que con las medidas se le llegaren a producir a la parte afectada.

Por lo anteriormente expuesto, la Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales de la Superintendencia de Industria y Comercio,

RESUELVE

PRIMERO: ORDENAR a la sociedad **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A.**, que dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de esta providencia, proceda a prestar una caución por la suma de **CIENTO OCHENTA MILLONES DE PESOS M/CTE (\$180.000.000,00 M/CTE)**.

Una vez constituida a satisfacción dicha caución, se decretarán las medidas cautelares mencionadas en la presente providencia.

NOTIFÍQUESE,

Asesora de la Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales



Firmado digitalmente
por: YURANY ANDREA
AGUDELO GUIO
Fecha: 2023.08.16
21:19:41 COT
Razón: Delegatura
Asuntos Jurisdiccionales
Ubicación: Bogotá,
Colombia

YURANY ANDREA AGUDELO GUIO



**Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales
Grupo de Trabajo de Competencia Desleal y Propiedad
Industrial**

De conformidad con lo establecido en el art. 295 del C.G.P., el presente auto se notificó por

Estado No. 146

De fecha 17/08/2023

Se recuerda a las partes que el presente proceso puede ser gestionado de manera virtual, para lo cual resulta relevante que consulten el "PROTOCOLO PARA EL TRÁMITE DE PROCESOS DE MANERA VIRTUAL ANTE LA DELEGATURA PARA ASUNTOS JURISDICCIONALES DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO", al que se puede acceder a través del siguiente link: <https://www.sic.gov.co/slider/conozca-el-protocolo-para-el-trámite-de-procesos-de-manera-virtual-ante-la-delegatura-para-asuntos-jurisdiccionales>