

República de Colombia



Tribunal Administrativo del Meta

MAGISTRADO PONENTE: HÉCTOR ENRIQUE REY MORENO

Villavicencio, agosto seis (06) de dos mil diecinueve (2019)

RADICACIÓN: 50001-23-33-000-2019-00186-00
ACCIONANTE: PROCURADOR 48 JUDICIAL II, DELEGADO ANTE EL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL META
ACCIONADO: AERONAUTICA CIVIL, AVIANCA Y OTROS
M. DE CONTROL: PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS

Se pronuncia el Despacho sobre los recursos de reposición interpuestos¹ por el actor popular y por la apoderada de los entes territoriales coadyuvantes: MUNICIPIO DE PUERTO LÓPEZ, MUNICIPIO DE GUAMAL, MUNICIPIO DE CUBARRAL, MUNICIPIO DE CASTILLA LA NUEVA, en contra del auto del 15 de julio de 2019, por medio del cual se negó la medida cautelar solicitada dentro del presente proceso.

El recurso de reposición al tenor de lo dispuesto en el artículo 242 del CPACA., procede contra los autos que no sean susceptibles de apelación o súplica, tal como lo es el que niega una medida cautelar, por no haber norma que disponga lo contrario.

En cuanto a su oportunidad y trámite se aplica lo dispuesto en el CGP., por remisión expresa del artículo 36 de la Ley 472 de 1998. El inciso tercero del artículo 318 del CGP preceptúa que el recurso deberá interponerse con expresión de las razones que lo sustenten, en forma verbal inmediatamente se pronuncie el auto y cuando el auto se pronuncie fuera de audiencia, el recuso

¹ Folios 247 al 255.

deberá interponerse por escrito dentro de los tres (3) días siguientes al de la notificación del mismo.

En el *sub júdice*, el auto recurrido fue notificado por anotación en el estado del 16 de julio de 2019, como da cuenta el folio 654 del expediente, en consecuencia, el término para interponer el recurso se vencía el 19 del mismo mes y año; así las cosas, habiéndose interpuesto los recursos ese último día, se encuentran dentro del término de ley y es procedente el pronunciamiento de fondo.

Del recurso de los municipios de Puerto López, Guamal, Cubarral y Castilla La Nueva².

La apoderada de los entes territoriales coadyuvantes expuso que las consideraciones que soportaron la decisión recurrida son insuficientes, puesto que el transporte aéreo en la ruta Villavicencio- Bogotá y viceversa presenta una situación de costos altos comparados con otras rutas similares; situación que no ha sido explicada por la AEROCIVIL como ente rector del sector y que simplemente se limita a señalar la libertad tarifaria, desconociendo los demás derechos contenidos en la Constitución Política y, en particular, aquellos que protegen a la sociedad y al interés general. Además, indicó que la empresa de transporte aéreo Avianca invoca que el régimen jurídico colombiano avala el libre régimen tarifario sin restricciones; pues, así lo decidió la AEROCIVIL mediante Resolución N.º. 904 de 2012, sumado al derecho de los operadores de retirarse de la ruta, defendiendo así sus particulares intereses económicos, sin explicar verdaderamente el porqué de los altos precios en una temporada tan sensible para los habitantes del Departamento del Meta, al estar cerrada la vía vehicular que de Bogotá conduce a Villavicencio y viceversa, contexto dentro el cual simplemente anuncia que hace parte de sus derechos de libertad tarifaria y que tiene la potestad discrecional de retirarse de la prestación del servicio en esa ruta si lo estimara necesario.

Adicionalmente refirió que ninguna de las demandadas pudo explicar cómo los precios cobrados por los tiquetes aéreos, que por supuesto

² Fl. 726 al 730.

deben incluir la utilidad razonable a la que tienen derecho las empresas privadas de transporte aéreo, respetan la participación de los demás derechos vinculados a la actividad económica y, en especial, cómo esos precios permiten el aseguramiento a todas las personas, en especial a las de menores ingresos, de tener acceso efectivo a los bienes y servicios básicos.

Arguyó, que se debió acudir al principio de precaución, combinado con la facultad oficiosa, para adoptar medidas cautelares que al menos requieran a la Aeronáutica Civil en su condición de responsable de la vigilancia del sector, para que explique por qué las actuales tarifas del transporte aéreo en la ruta comercial Bogotá- Villavicencio- Bogotá cumplen con los principios y contenidos constitucionales.

Finalmente, indicó que la Procuradora 49 Judicial II Administrativa presentó petición relacionada con que la decisión de la medida cautelar fuera tomada por la Sala Plena del Tribunal, respecto de lo cual no se resolvió en la providencia atacada.

Solicitó, que se revoque la decisión y, en su lugar, se decreten las medidas cautelares necesarias para garantizar el equilibrio de los derechos constitucionales involucrados, entre los privados prestadores del servicio de transporte aéreo y los ciudadanos en general, en especial aquellos de menores ingresos.

Del recurso del Procurador 48 Judicial II Delegado ante el Tribunal Administrativo³.

Por su parte, el actor popular señaló que contrario a lo concluido en el auto recurrido, con los soportes allegados con la demanda y las argumentaciones efectuadas, sí se demostró a primera vista la violación de las normas invocadas, lo cual también surge palmariamente del examen de las pruebas aportadas al plenario, las que si bien no corresponden a periodos largos de tiempo, dado que una vez pasan los periodos de venta de tiquetes las aerolíneas desmontan de las plataformas los valores que cobraban, atañen a los

³ Fl. 731 al 735.

tiempos de crisis por el cierre de la carretera, ya que justo se allegaron valores del trayecto Villavicencio- Bogotá, tomados cuando no estaba la vía cerrada, en la ruta que cubre Avianca, por un valor de \$592.000 ida y vuelta, también tiquetes cuyo valor llegó a \$1.592.000; cifra última que si se compara con otras rutas muchísimo más largas, denota un aumento porcentual exageradamente costoso que implicó una notoria subida de precios, sin que sea necesario hacer una intelección detallada más allá de la comparación que permite una lectura simple de lo aportado.

Indicó, que Avianca abusa de la posición dominante y afecta los consumidores, la libre competencia económica, el acceso a los servicios públicos y su prestación eficiente y oportuna, los derechos de los consumidores y usuarios, fundamento necesario y suficiente para el decreto de la medida cautelar.

Manifestó, que si bien es cierto que la AEROCIVIL por medio de la Resolución No. 01818 del 19 de junio de 2019, estableció una medida transitoria en dicha ruta, que exonera por el termino de tres (03) meses, el cobro y recaudo de la tasa aeroportuaria nacional y extiende la invitación a algunas empresas aéreas para prestar el servicio, ello no es suficiente, dado que la tasa aeroportuaria no vale más de diez mil pesos (\$10.000), por lo que no se ha ampliado significativamente la oferta de servicios frente a la gran demanda que presenta la región, ni las medidas tomadas permiten autorizar aerolíneas al menos a mediano plazo y según lo ha dicho la señora Ministra de Transporte a través de los medios de comunicación, el cierre de la vía se mantendrá por lo menos por 18 meses, tiempo para el que no se tiene previsto mantener la exoneración de la tasa aeroportuaria.

Dijo, que para verificar la eventual infracción de los derechos colectivos en el presente caso, no se requiere que el Tribunal se adentre en el estudio tan pormenorizado de la estructura de costos de los tiquetes aéreos para revisar los porcentajes que corresponden a tasas, contribuciones e impuestos, ya que basta con la sola verificación y comparación de las tarifas, que siguen siendo bastante altas para una ruta tan corta, afectando el servicio público esencial del transporte o, si se prefiere, con la consulta directa de los medios de

publicidad (páginas web) que utilizan las aerolíneas autorizadas en la actualidad de manera permanente y transitoria para prestar el servicio público de transporte aéreo en esa ruta.

Adicionalmente, informó que la aerolínea WINGO anunció el inicio de operaciones en la ruta Bogotá- Villavicencio- Bogotá a partir del 3 de agosto de 2019, pero sólo por el mes de agosto, dado que no se autorizó por más tiempo, con tres vuelos semanales (lunes, jueves y domingo) a una tarifa de \$99.000 con todos los impuestos y cargos incluidos.

Resaltó, que dado que gran cantidad de personas que viven en el Departamento del Meta tienen vínculos con la ciudad de Bogotá, ya sea por tratamientos médicos, estudio, trabajo, familia, se convierte el traslado en la ruta citada en una necesidad, que se imposibilita materializar por los altos costos aéreos para la mayoría de estas personas, evidenciándose la urgencia de tomar medidas que apacigüen la situación a la población que se encuentra en esta parte del país y que, si bien se han anunciado en el proceso como provisionales o temporales, no se compaginan con la realidad de la temporalidad de la vía ampliamente conocida y que supera la condición de hecho notorio en la región. Por consiguiente en esta etapa procesal ya se cuenta con los elementos procesales suficientes para decretar la medida cautelar, claros, precisos, indubitables, que pueden respaldar una decisión cautelar en favor de la comunidad.

Insistió, que en el presente caso como lo ha reiterado el Consejo de Estado existe apariencia de buen derecho para posibilitar que la AEROCIVIL fije una tarifa máxima razonable en la ruta Villavicencio- Bogotá, siendo esa la entidad competente para fijar la tarifa dadas las condiciones excepcionales de la región y sólo mientras estas perduren o subsistan, pues, es esa autoridad la que tiene la información económica, en atención a que las aerolíneas le reportan los informes de costos de operación por tipo de aeronave, conforme con las obligaciones del RAC 3 – Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – Actividades Aéreas Civiles. Además, es esa autoridad aeronáutica la que cuenta en su parte técnica con personal especializado que puede valorar y evaluar todos los aspectos, sin que ello signifique en modo alguno una intervención indebida en el

mercado aeronáutico, pero si permitiría que en este momento de grave crisis se tengan bases ciertas de costo hombre- hora, costo de operación, valor invertido en combustible, administración, utilidad razonable y, en general, todos los elementos que deben integrar las tarifas y, de paso, evita exageraciones de uno o varios operadores aéreos.

Finalmente, considera que por la importancia jurídica y trascendencia e impacto socioeconómico, la decisión de la medida cautelar ha debido tomarse por el Tribunal en pleno como lo pidió la Procuradora 49 e insiste, en que esta decisión se tome por la Sala Plena, lo cual es totalmente garantista en beneficio de la comunidad, además, que en su sentir no se estudiaron los argumentos de la coadyuvancia de la Agente del Ministerio Público, los cuales fueron suficientemente estructurados.

Solicitó reponer el auto recurrido y, en su lugar, decretar la medida cautelar deprecada.

Con escrito del 22 de julio de 2019, el actor popular allegó copia de los pantallazos sobre información de las aerolíneas AVIANCA, EASYFLY y WINGO, así como de una noticia publicada en los medios de comunicación titulada *“dos años tomaría salida definitiva a punto crítico de vía al Llano”*⁴

El 23 de julio de 2019, el actor popular solicitó en subsidio del recurso de reposición presentado contra el auto que niega la medida cautelar, se ordene o al menos se exhorte a la AEROCIVIL, para que la autorización para operar a las empresas EASYFLY y WINGO sea permanente y no por 40 o 50 días, como está actualmente⁵.

Los recursos interpuestos fueron fijados en lista el 25 de julio de 2019, como consta a folio 803 del expediente y dentro del término del traslado, se recibió contestación de AVIANCA S.A.

⁴ Fl. 736 al 742.

⁵ Fl. 743.

AVIANCA S.A.⁶, indicó frente al recurso de la Procuraduría que como bien lo dispone el artículo 30 de la Ley 472 de 1998 “*la carga de la prueba corresponderá al demandante*”, por lo que se cuestiona: ¿acaso la Procuraduría ha probado ya lo que significa un costo exagerado en una operación aérea? ¿Ha probado la Procuraduría cuáles son los costos de operación de la ruta Bogotá-Villavicencio- Bogotá? ¿Ha probado la Procuraduría la forma en la cual una línea aérea puede establecer las tarifas en una ruta determinada? ¿Ha probado la Procuraduría el hecho de que la distancia sea el criterio único para establecer una tarifa en una ruta determinada? ¿Ha probado la Procuraduría el hecho de que AVIANCA reciba subsidios del Estado para operar la ruta Bogotá-Villavicencio- Bogotá como para cuestionar la tarifa que podría cobrar en la ruta?, a su vez, manifestó que todas las respuestas a estos interrogantes son negativas, ello significa que el Tribunal no cuenta con siquiera un elemento que le permita asumir que existe una posible vulneración a los derechos colectivos por los que se demanda. Por consiguiente la providencia recurrida debe ser confirmada en su integridad, pues, es cierto que no existe prueba de una evidente vulneración a los derechos colectivos.

Mencionó, que desde el tiempo de presentación de la demanda hasta el día de hoy, la oferta de servicios en la ruta Bogotá- Villavicencio- Bogotá ha aumentado en forma considerable y se refirió a dos hechos notorios: i) la extensión de la operación de AVIANCA en aeronaves Airbus A318 hasta finales de agosto de 2019 y ii) el inicio de la operación del competidor WINGO, desestimando con ello de inmediato los infundados argumentos de la Procuraduría, que buscan que sea el Tribunal quien determine las condiciones que deben existir en un mercado específico.

Frente a los argumentos esgrimidos por los Municipios, reiteró que la carga de la prueba recae en el actor, por tanto, la Procuraduría es quien debe demostrar con suficiencia que existen razones de gran entidad para alterar el régimen constitucional al que se refiere el artículo 333 de la Carta Política. Que en ausencia de siquiera un solo elemento probatorio que le permita al Tribunal hacer el análisis ¿cómo podría afirmarse que existe apariencia de buen derecho, como para pretender que el Tribunal acceda a una pretensión cautelar?, además,

⁶ Fl. 837 al 839.

como bien lo dispone el artículo 231 del CPACA, es el demandante quien debe aportar las pruebas y justificaciones que permitan al juzgador efectuar el juicio de ponderación que se requiere para efectos de acceder a una medida como la solicitada por la Procuraduría.

Afirmó, que los Municipios no lograron controvertir uno solo de los argumentos que esgrimió el Tribunal en el auto recurrido para negar la medida cautelar, por consiguiente, el auto debe ser confirmado.

CONSIDERACIONES

El Despacho señala que no accederá a reponer la decisión que negó la medida cautelar deprecada por la Procuraduría 48 Judicial II, de conformidad con las siguientes razones:

Conviene precisar de manera preliminar y por ser un punto coincidente en los recursos interpuestos, que en el auto recurrido se decidió acudir a la regla prevista en el artículo 125 del CPACA, para el proveimiento de las decisiones en el caso de jueces colegiados, toda vez que allí es donde se indica qué asuntos se dictan por el magistrado ponente y cuáles serán de sala, sin que se vislumbre en dicha normativa que el auto que niega una medida cautelar deba ser sometido a estudio de la Sala de Decisión, menos que deba ser estudiado y aprobado por la Sala Plena de la Corporación, por lo que la solicitud de la Procuradora 49 Judicial II fue despachada desfavorablemente.

Aunado a lo anterior, dicho asunto no se encuentra enlistado dentro de las funciones de la Sala Plena de los Tribunales Administrativos (artículo 41 de la Ley 270 de 1996 y artículo 123 del CPACA) y el suscrito no consideró procedente dar aplicación a lo contemplado en el inciso final del artículo 35 del CGP., comoquiera que dicha facultad sólo está referida al trámite de segunda instancia, es decir, cuando se requiera unificar la jurisprudencia o establecer un precedente judicial o se trate de asuntos de trascendencia nacional, al resolver los recursos de apelación interpuestos contra autos o sentencias, se podrá someter el asunto a estudio de la Sala Plena de la Corporación, no en sede de primera instancia como en el *sub examine*.

Dilucidado lo anterior, debe ahora el Despacho dar respuesta a los reparos propuestos por los recurrentes, en el siguiente orden:

Del recurso de los municipios de Puerto López, Guamal, Cubarral y Castilla La Nueva.

Se sostiene que AVIANCA se excusa en la libertad tarifaria y en la potestad discrecional que tiene de retirarse del mercado, pero no explica por qué los altos precios de los tiquetes en una temporada tan sensible; además, que las accionadas no explican cómo los precios cobrados por los tiquetes aéreos, permiten el acceso efectivo a los bienes y servicios básicos.

Frente a lo anterior, resulta oportuno recordar que precisamente en esta etapa procesal inicial no se cuenta con los elementos de juicio que los recurrentes echan de menos, pues, sólo hasta que las entidades demandadas hagan uso de su derecho de defensa y contradicción mediante la contestación de la demanda, soliciten las pruebas que consideren necesarias y se surta el debate probatorio correspondiente, se podrá dilucidar si las actuales condiciones del mercado, relacionadas con la libertad tarifaria, se acompasan con los postulados constitucionales.

De otro lado, se menciona que en el presente caso se debió acudir al principio de precaución y hacer uso de la facultad oficiosa para adoptar medidas cautelares, frente a lo cual debe precisarse en primera medida que el principio de precaución se encuentra consagrado en los artículos 77, 78 y 80 de la Constitución Política y como lo ha sostenido la H. Corte Constitucional⁷ *“le impone a las autoridades el deber de evitar daños y riesgos a la vida, a la salud y al medio ambiente”*, en atención a que *“El principio de precaución supone que existen evidencias científicas de que un fenómeno, un producto o un proceso presentan riesgos potenciales a la salud o al medio ambiente, pero esas evaluaciones científicas no son suficientes para establecer con precisión ese riesgo. Y es que si no hay evidencias básicas de un riesgo potencial, no puede arbitrariamente invocarse el principio de precaución para inhibir el desarrollo de ciertas prácticas comerciales o investigativas. Por el contrario, en los casos de*

⁷ Sentencia C-988 de 2004. M.P. Humberto Sierra Porto.

que haya sido detectado un riesgo potencial, el principio de precaución obliga a las autoridades a evaluar si dicho riesgo es admisible o no, y con base en esa evaluación deben determinar el curso de acción".

En ese orden de ideas, no resulta claro para este Despacho de qué manera, diferente a una intromisión irregular dentro de la principalística, podía la jurisdicción hacer uso del principio de precaución en el presente caso, si lo que se pretendía con la medida cautelar era que se ordenara a la AEROCIVIL fijar una tarifa máxima razonable para los vuelos Bogotá – Villavicencio- Bogotá cuando se presente el cierre de dicha vía, sin que se vislumbre *a priori* la existencia de un potencial riesgo contra *la vida, la salud o el medio ambiente* que sea necesario prevenir con ocasión de la operación aérea que cubre dicha ruta.

Aunado a lo anterior, debe tenerse en cuenta que el ejercicio de la facultad oficiosa consagrada en el artículo 25 de la Ley 472 de 1998 está supeditada a que la medida cautelar busque la prevención de un daño inminente o tenga el propósito de enfrentar uno que se está causando, sin que una de esas dos circunstancias se presenten en *sub judice*.

Del recurso del Procurador 48 Judicial II Delegado ante el Tribunal Administrativo.

El recurrente considera que con los soportes allegados sí se demostró la violación de las normas invocadas; no obstante, avizora el Despacho que los reportes que fueron arrimados con la demanda dan cuenta de la diferencia de costos entre los tiquetes de la aerolínea AVIANCA entre los trayectos Bogotá- Villavicencio, Villavicencio- Bogotá, Bogotá- San Andrés y Bogotá- Leticia (fl. 18-36), sin que con ello se pueda concluir que los mismos son exageradamente altos o que no respetan las condiciones del mercado, pues, resultaría desmesurado acudir a un criterio subjetivo para determinar cuál sería una tarifa justa y concluir que la ofrecida por AVIANCA no lo es.

Refirió el actor popular en su escrito, que un fundamento necesario y suficiente para el decreto de la medida cautelar es el hecho de que AVIANCA abusa de la posición dominante y afecta a los consumidores, la libre competencia

económica, el acceso a los servicios públicos y su prestación eficiente y oportuna, los derechos de los consumidores y usuarios, sin embargo, no se cuenta con algo más que su dicho para corroborar esa afirmación, dado que, como se ha plasmado reiteradamente, es insuficiente la información hasta ahora recopilada para arribar a esa conclusión en esta etapa inicial.

También dijo que no se ha ampliado significativamente la oferta de servicios frente a la gran demanda que presenta la región y que las tarifas siguen siendo bastante altas para una ruta tan corta, afectando el servicio público esencial del transporte; al respecto, debe decirse que contrariamente al consultarse las páginas web de las aerolíneas que cubren la ruta Villavicencio-Bogotá, como son AVIANCA, EASYFLY y WINGO, se observa lo siguiente:

- La empresa EASYFLY anunció en su página web que la AERONAUTICA CIVIL autorizó la operación entre las dos ciudades, siendo esta una medida provisional hasta el 28 de febrero de 2020; actualmente dicha aerolínea opera hasta 17 frecuencias diarias en la ruta Villavicencio- Bogotá, en la que tiene vuelos programados hasta el mes de enero de 2020⁸, además cuenta con hasta 7 frecuencias semanales en la ruta Villavicencio- Medellín, hasta 3 frecuencias semanales en la ruta Villavicencio- Cali, hasta 3 frecuencias semanales en la ruta Villavicencio- Bucaramanga y hasta 4 frecuencias semanales en la ruta Villavicencio- Pereira (fl. 857-858).

- La empresa WINGO, si bien es la que menos trayectos tiene para la ruta en comento, contrario a lo afirmado por el actor popular, no sólo tiene vuelos por el mes de agosto, sino que se encuentran 9 vuelos programados para el mes de septiembre (fl. 859-860).

- La empresa AVIANCA sigue operando con normalidad; revisados los meses de agosto, septiembre y octubre para la ruta Villavicencio- Bogotá, se verificó que las tarifas oscilan entre los \$482.380 y \$963.400 ida y regreso (fl.861-863).

⁸ Al respecto consultar <https://www.easyfly.com.co/flights/>

Debe resaltarse en este preciso punto que la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, mediante Resolución No. 00839 del 28 de marzo de 2019⁹, reglamentó la ejecución de operaciones áreas especiales hacia y desde lugares o regiones del país con afectación en la conectividad terrestre, como es el caso de Villavicencio, disponiendo que las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros podrán ofrecer sus servicios, sin necesidad de que tengan previamente aprobada la respectiva ruta, mientras lo hagan bajo los términos de esa resolución, es decir, atendiendo el procedimiento previsto en el artículo cuarto, que dispone:

"ARTICULO CUARTO: Para que puedan ser efectuados los vuelos de que trata la presente resolución se procederá de la siguiente manera:

(a) Una vez conocida la situación de afectación a la conectividad por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ya sea por información recibida de las autoridades competentes en materia de transporte terrestre, o por tratarse de un hecho con notoriedad pública, la Oficina de Transporte Aéreo activará el procedimiento de contingencia, mediante circular que enviará a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular y no regular de pasajeros y/o carga, vía correo electrónico e informará al público en general, a través de la página web de la entidad, acerca de la posibilidad de que se efectúen los vuelos mencionados, indicando los aeropuertos hacia o desde los cuales podrían efectuarse operaciones bajo las condiciones aquí previstas.

(b) La empresa interesada deberá presentar solicitud dirigida a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y a la Oficina de Transporte Aéreo de la Aerocivil, a los correos electrónicos: centrocom@aerocivil.gov.co y radicación.ota@aerocivil.aov.co respectivamente, indicando:

- (1) Ruta o rutas a cubrir.*
- (2) Tipo y matrícula de la aeronave o aeronaves, destinadas a efectuar los vuelos.*
- (3) Fecha prevista para la iniciación del servicio*

(c) Esta solicitud deberá ir soportada con:

- (1) Copia de los seguros correspondientes para el transporte de pasajeros o carga (si se requiriera modificar los que estuvieran vigentes en la empresa).*
- (2) Análisis de aeropuerto y análisis de riesgo operacional para esa operación si no lo tuviera desde antes.*
- (3) Solicitud Vuelos No Regulares (Chárter) y Análisis de Rendimiento de Aeronave(s), los cuales deberán ser firmados por el Representante legal de acuerdo con la Circular Externa No.004 de fecha 1° de agosto de 2018 expedida por la Oficina de Transporte Aéreo.*

⁹ Vista del folio 300 al 301.

(d) Si en el término de doce (12) horas a partir del momento en que se remite la solicitud con sus soportes, la empresa interesada no hubiese recibido ninguna objeción por parte de la Oficina de Transporte Aéreo o la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, se entenderá que la operación ha sido autorizada y en consecuencia podrá ser iniciada en cualquier momento.

(e) Las operaciones se efectuarán dentro del horario de operación publicado para cada aeródromo.

(f) La operación deberá quedar enmarcada dentro de los privilegios y limitaciones contenidas en las especificaciones de operación de la respectiva empresa y en todo caso, los vuelos deberán planificarse y efectuarse teniendo en cuenta las condiciones y limitaciones técnicas y operaciones de los aeródromos y de las aeronaves empleadas.

(g) La autorización podrá ser cancelada en cualquier momento, a cualquier empresa o aeronave en particular, que no cumpla con los requisitos previstos en la presente Resolución y demás normas aplicables según su modalidad.

(h) Una vez cese la situación de afectación a la conectividad en los lugares o regiones indicados, la Oficina de Transporte Aéreo dispondrá la desactivación del procedimiento de contingencia, y lo informará a las empresas de servicio aéreo comerciales y al público en general de la manera prevista en el literal (a) precedente, para que dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes cese la operación que había sido autorizada”.

Significa lo anterior, que las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular y no regular de pasajeros y de carga, podrán efectuar vuelos adicionales, vuelos chárter o series de vuelos hacia y desde el Aeropuerto Vanguardia, hasta tanto se restablezca el servicio terrestre por la vía que comunica a Villavicencio con la ciudad de Bogotá, siempre y cuando presenten la solicitud ante la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y a la Oficina de Transporte Aéreo de la AEROCIVIL en los términos allí descritos. Sin embargo, si al cabo de doce (12) días de presentada la solicitud no se recibe objeción de parte de esta entidad de control, se entenderá que la operación ha sido autorizada y podrá iniciar en cualquier momento.

En ese orden de ideas, basta con que las aerolíneas estén interesadas en cubrir la ruta para iniciar operaciones, pues, no se requiere de un pronunciamiento expreso frente a la autorización para operar, siempre que la solicitud reúna los requisitos descritos; por tanto, si actualmente no hay operación aérea de parte de otras aerolíneas no es porque la autoridad aeronáutica no lo permita.

Finalmente, frente a la ostensible necesidad de los ciudadanos de trasladarse de la ciudad de Villavicencio a Bogotá por cuestiones médicas, laborales, familiares, entre otras, que se ve menguada por los altos costos en los tiquetes aéreos, aclara el Despacho que el acceso al servicio público de transporte aéreo actualmente se encuentra garantizado, dado que a la fecha no se ha recibido noticia alguna relacionada con la cancelación de vuelos en masa o la no prestación del servicio por parte de las empresas de transporte aéreo que ofrecen sus servicios en la ruta Villavicencio- Bogotá, situación diferente es que se pretenda endilgar la vulneración de derechos a determinada aerolínea por no bajar sus costos, siendo que en el mercado existen otras opciones entre las cuales los usuarios pueden elegir, es decir, dentro de su preferencia o su capacidad económica la comunidad en general puede optar por viajar en una u otra aerolínea o, si lo prefieren, tomar las rutas alternas terrestres habilitadas y autorizadas por las autoridades competentes, mientras dura el cierre de la vía Bogotá- Villavicencio.

Así las cosas, se mantendrá la decisión adoptada en el auto recurrido, porque fundamentalmente y, concluyendo, los elementos de juicio hasta ahora allegados, antes de trabar la Litis, no permiten desquiciar el paradigma de la libertad tarifaria, regulada por el propio mercado y que, sin esos fundamentos probatorios básicos, cualquier decisión positiva de este Tribunal implicaría una intromisión judicial desatinada e imprevisible en los efectos, pues, entregaría las cargas contrapuestas a los intereses colectivos que se plantean afectados a los oferentes del servicio o a la entidad reguladora, desdibujándose también la tesis fundamental de que cada demanda debe crear su oferta y cada oferta su demanda¹⁰, porque sin reparar en los costos de esa oferta, simplemente se estarían deseando y buscando precios bajos extraordinarios, no logrados por una histórica demanda, que haya permitido los desarrollos empresariales propios del servicio que, entonces, son los no aparen coyunturalmente.

Finalmente, frente a la solicitud realizada por el actor popular en subsidio del recurso de reposición, en el sentido de que se ordene o al menos se exhorte a la AEROCIVIL, para que la autorización para operar a las empresas

¹⁰ Thomas Malthus, Obra Principios de Economía Política

EASYFLY y WINGO sea permanente y no por 40 o 50 días como está actualmente, resalta el Despacho que no se tiene conocimiento de que la autorización otorgada a dichas aerolíneas sea por el espacio de tiempo que menciona el actor popular, pues, ninguna probanza obra en ese sentido, dado que, como se refirió anteriormente, la aerolínea EASYFLY anunció que la autorización de su operación en la ruta Villavicencio- Bogotá está dada hasta el 28 de febrero de 2020, por lo que al no tener certeza sobre la información suministrada por el Procurador 48 Judicial II o algún documento que la respalde, cualquier decisión al respecto estaría infundada y resultaría inane.

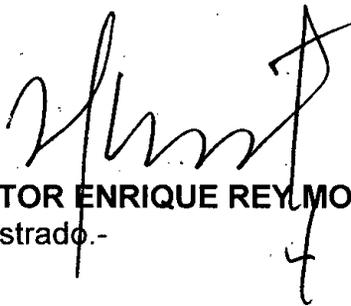
Por lo expuesto, se

RESUELVE:

PRIMERO: NO REPONER el auto proferido el 15 de julio de 2019, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: Ejecutoriada la presente decisión, continúese con el trámite correspondiente.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



HECTOR ENRIQUE REY MORENO
Magistrado.-