

## RESOLUCIÓN No. 019/2018

### EL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

#### CONSIDERANDO:

**QUE**, mediante oficio No. ML-2018-1120-OF de 01 de octubre de 2018, ingresado a la Dirección General de Aviación Civil con documento No. DGAC-AB-2018-8156-E de 03 de octubre de 2018, suscrito por la Licenciada Piedad Pineda Ludeña, Alcaldesa del Cantón Loja, presentó al Consejo Nacional de Aviación Civil un requerimiento relacionado con los Problemas de Conectividad Aérea enfocada principalmente en la provincia de Loja, con el fin de que exista cambios a la Política Aerocomercial; y, la modificación al Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación del Servicio de Transporte Aéreo Comercial, a efectos de mejorar el tema de conectividad del Ecuador en especial en el servicio aéreo nacional;

**QUE**, el Secretario del Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante memorando Nro. DGAC-SGC-2018-0222-M de 15 de octubre de 2018, requirió a las áreas competentes de la Dirección General de Aviación Civil, emitan los informes respectivos acerca del requerimiento presentado por la Licenciada Piedad Pineda Ludeña, Alcaldesa del Cantón Loja;

**QUE**, con memorando Nro. DGAC-AE-2018-1531-M de 25 de octubre de 2018, el Director de Asesoría Jurídica, presentó el informe legal; y, con memorando Nro. DGAC-OX-2018-2312-M de 25 de octubre de 2018, el Director de Inspección y Certificación Aeronáutica, entregó el informe técnico – económico, respecto del requerimiento presentado por la Licenciada Piedad Pineda Ludeña, Alcaldesa del Cantón Loja;

**QUE**, en Sesión Extraordinaria No. 007/2018 realizada el viernes 26 de octubre de 2018, como punto No. 3 del Orden del Día, el Ingeniero Jackson Torres, fue recibido en Comisión General, con la finalidad de fundamentar y argumentar ante los Miembros del Consejo Nacional de Aviación Civil, la solicitud realizada por la Alcaldesa de Loja, en la parte pertinente de su exposición señala que: *"... es evidente que se debe dinamizar la política aerocomercial nacional encaminada en lo establecido en el artículo 304 de la Constitución de la República del Ecuador, permitiendo el ingreso y operación de más empresas en el país que cubran los mercados " No Consolidados y Consolidados" y promoviendo de esta manera mejorar los precios y por ende el aumento del número de pasajeros. Los cambios que sugerimos se hagan de manera urgente son: 1.- Establecimiento de mercados consolidados, no consolidados y poco consolidados; 2.- Modificación del "Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial", vuelos chárter y/o no regulares sin restricción a los mercados consolidados, no consolidados y poco consolidados, aplicando el concepto **"VUELE CUANDO Y A DONDE QUIERA PERO VUELE"**; 2.- Eliminar privilegios que tienen las grandes empresas de servicios regulares en mercados no consolidados y poco consolidados; 2.2.- Eliminación Total del Artículo 12 y retiro del requisito de presentar la carta de autorización de aerolíneas titulares con permiso regular; 2.3.- En el artículo 13 cero autorizaciones específicas*

hasta que cambie a mercado consolidado **2.4.- Adecuación de artículos 16 y 17 para que se aplique en base a mercados no consolidados y poco consolidados; 3.- Establecer medidas de control para que las frecuencias sean entregadas a medida de capacidad de la aerolínea y sean activamente reorganizadas ordenadas u otorgadas a quien las vaya a usar y cumpla con un plan ordenado de desarrollo.** Además solicitó que se respete el proceso de seguridad operacional que es lo más preocupante en el proceso técnico, que se incluya dentro de este proceso, dentro de estas etapas, un sistema de control de procesos con tiempos de entrega y observaciones algo que no hay este momento, nadie controla cuando depositó el dinero y cuando me van a entregar la autorización, cuando le entregan la solicitud, llego a la etapa 3 cuando tengo que presentar ya mi aeronave, cuando tengo que poner los manuales y cuando debo haber contratado ya a los pilotos, tripulación de cabina, mantenimiento, capacitadores, etapa de administración y no tengo un tiempo máximo de cumplimiento de la Autoridad Aeronáutica de la etapa 3, a la etapa 4 y a la etapa 5 y nos quedamos en estos temas sin saber qué pasa, los inversionistas están buscando esta equidad entre tiempo y dinero, eso es lo que estamos pidiendo como Municipio de Loja;

**QUE**, cumplido el plazo reglamentario, las unidades administrativas correspondientes de la Dirección General de Aviación Civil, presentaron sus informes con los criterios técnico – económico y legal, que sirvieron de base para la elaboración del informe unificado No. CNAC-SC-2018-041-I de 25 de octubre de 2018, de la Secretaría del Consejo Nacional de Aviación Civil;

**QUE**, el informe unificado mencionado en el considerando anterior, fue conocido por el Consejo Nacional de Aviación Civil, como punto No. 6 del Orden del Día de la Sesión Extraordinaria No. 007/2018 realizada el viernes 26 de octubre de 2018, y luego del análisis respectivo el Organismo resolvió: **1) Se solicite a la Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica, una ampliación de su informe presentado mediante memorando Nro. DGAC-OX-2018-2312-M de 25 de octubre de 2018, con el fin de poder evaluar si procede o no la modificación a los artículos 12, 13, 16 y 17, tomando en cuenta que el Art. 16 está vinculado con el artículo 13 del Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación del Servicio de Transporte Aéreo Comercial;**

**QUE**, el Secretario del Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante memorando Nro. DGAC-SGC-2018-0252-M de 08 de noviembre de 2018, requirió al Director de Inspección y Certificación Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil, que emita un nuevo informe técnico - económico ampliatorio con las conclusiones y recomendaciones, dentro de su ámbito en los artículos 12, 13, 16 y 17 del Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación del Servicio de Transporte Aéreo Comercial, acerca del requerimiento presentado por la Licenciada Piedad Pineda Ludeña, Alcaldesa del Cantón Loja;

**QUE**, con memorando Nro. DGAC-OX-2018-2463-M de 14 de noviembre de 2018, el Director de Inspección y Certificación Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil, remitió el informe ampliatorio respecto del requerimiento presentado por la Alcaldesa del Cantón Loja;

**QUE**, cumplido el plazo reglamentario, la unidad administrativa correspondiente de la Dirección General de Aviación Civil, presentó el informe con los criterios técnico –

económico, que sirvió de base para la elaboración del informe ampliatorio No. CNAC-SC-2018-046-I de 14 de noviembre de 2018, de la Secretaría del Consejo Nacional de Aviación Civil, el cual fue conocido por el Pleno como punto No. 4 del Orden del Día de la Sesión Extraordinaria No. 008/2018 realizada el jueves 15 de noviembre de 2018, y luego del análisis respectivo, el Organismo resolvió: 1) *Que la terminología de mercados consolidados, poco consolidados y no consolidados, no se encuentran conceptualizadas dentro del Reglamento de la materia; pues al ser este un tema de política aeronáutica conforme establece el Decreto Ejecutivo 156 de 20 de noviembre de 2013, deberá ser analizado y solventado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y se informe de este particular a la Alcaldía de Loja. Conforme a la sugerencia de eliminación de los artículos 12 y 13 del Reglamento de la materia, no es factible la misma; ya que, estas disposiciones permiten el control adecuado por parte de la Dirección General de Aviación Civil, a través de las operaciones aeronáuticas por parte de las aerolíneas que prestan el servicio de transporte aéreo no regular en la modalidad de chárter. Con respecto a los Artículos 16 y 17 del Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación del Servicio de Transporte Aéreo Comercial, al no existir objeción por parte de la Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil, estos artículos podrán ser modificados siempre y cuando exista una propuesta adecuada aplicable por parte de la Alcaldía de Loja o de usuarios aeronáuticos; previo a un análisis por parte la Dirección General de Aviación Civil a través de sus áreas competentes...*”;

En uso de la atribución establecida en el artículo 4, literal c) de la Codificación de la Ley de Aviación Civil, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 435 de 11 de enero de 2007; el Decreto Nro. 156 de 20 de noviembre de 2013; el Acuerdo Ministerial No. 043/2017 de 06 de julio de 2017; y, en el inciso segundo del artículo 22 del Reglamento Interno del Consejo Nacional de Aviación Civil,

#### RESUELVE:

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Respecto a los **CAMBIOS A LA POLÍTICA AEROCOMERCIAL, ESTABLECIMIENTO DE MERCADOS CONSOLIDADOS, NO CONSOLIDADOS Y POCO CONSOLIDADOS.-** El Consejo Nacional de Aviación Civil, no es competente para conocer y resolver este pedido, ya que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el que ejerce la rectoría de la política aeronáutica en el país, en virtud de lo dispuesto en el Art. 4 del Decreto Ejecutivo Nro. 156 de 20 de noviembre del 2013.

Esta condición de rector del sector, le confiere como competencia, la de fijar las políticas y las directrices bajo las cuales se deberá prestar los servicios aéreos, esto significa que el Consejo Nacional de Aviación Civil, debe atender únicamente las competencias que le fueron conferidas; debiendo en consecuencia ser el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través del área correspondiente, el encargado de analizar este punto de propuesta en el término de la política aérea comercial del Ecuador, para cuyo efecto la Secretaría del Consejo Nacional de Aviación Civil, elevó a conocimiento de dicho Ministerio para su pronunciamiento.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** No se acoge la solicitud de eliminación de los artículos 12 y 13 y adecuación de los artículos 16 y 17 del “Reglamento de Permisos de Operación

para la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial”, por el siguiente análisis:

1. El artículo 12 del Reglamento indicado en el inciso anterior, está fundamentado en los artículos 102 y 104 de la Codificación del Código Aeronáutico, el cual determina la operación regular y no regular, así mismo esta disposición mantiene concordancia con el Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional emitido por la OACI, con documento 9626 del 2004. Esta norma evita la competencia desleal, por lo que da estricto cumplimiento a la política aeronáutica ecuatoriana.
2. Con respecto al artículo 13 que indica: *“Los vuelos charter eventuales de pasajeros, o de carga exclusiva, tanto domésticos como internacionales, requieren de autorizaciones específicas para cada vuelo”*. Este artículo permite el control adecuado de las operaciones aeronáuticas por parte de la Dirección General de Aviación Civil, conforme a la normativa nacional e internacional, razón por la cual no puede ser eliminado.
3. El artículo 16, está fundamentado en la Resolución No. 066/2010 de 21 de julio de 2010, emitida por el Consejo Nacional de Aviación Civil, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 61 de 10 de agosto de 2010, que hace referencia al pago de los derechos por servicios aeroportuarios, facilidades aeronáuticas, utilización de la infraestructura aeronáutica y tarifas para la concesión y prestación de servicios aeronáuticos en el ejercicio de la actividad aérea, dentro del Espacio Aéreo en la República del Ecuador.
4. En cuanto al artículo 17, esta disposición se refiere a la operación exclusivamente de carga y no de pasajeros.

**ARTÍCULO TERCERO.-** Respecto a establecer sistemas de control de medidas, el Consejo Nacional de Aviación Civil, emitió la Resolución No. 108/2010 de 22 de diciembre de 2010, y Resolución No. 018/2017 de 11 de diciembre de 2017, a través de las cuales se determinan mecanismos de control y cumplimiento de frecuencias en las rutas designadas para cada aerolínea.

Previo a otorgar un permiso de operación el Consejo Nacional de Aviación Civil, solicita a la Dirección General de Aviación Civil emitir a través de las áreas competentes un informe jurídico y técnico – económico, en los cuales se analizan detalladamente la capacidad de la aerolínea y se verifica el cumplimiento de la normativa nacional e internacional.

Por lo que, la decisión del Consejo Nacional de Aviación Civil, para otorgar un permiso de operación está basado en preceptos técnicos y legales acordes a la normativa aeronáutica vigente.

**ARTÍCULO CUARTO.-** En lo que concierne al proceso técnico y de seguridad operacional y obtención del “Certificado de Operador Aéreo (AOC)”, no se acoge conforme al siguiente análisis:

Dentro del Proceso Técnico de Certificación se dispone de un formulario denominado "Cronograma de actividades", el mismo que es presentado en la FASE II del proceso, donde el explotador conjuntamente con la orientación de la Dirección General de Aviación Civil, planifican los tiempos que se tomarán tanto la compañía como la Dirección General de Aviación Civil, para cumplir cada uno de los eventos descritos en las Fases del proceso.

Dicho procedimiento se encuentra establecido en el numeral 5.1 de la CIRCULAR DE ASESORAMIENTO No. 119-111B-2015CERTIFICACION DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEREOS, el mismo que está compuesto por cinco fases que son:

- a) Fase uno – Pre-solicitud
- b) Fase dos – Solicitud formal
- c) Fase tres – Evaluación de la documentación
- d) Fase cuatro – Inspección y demostración
- e) Fase cinco – Certificación

**ARTÍCULO QUINTO.-** Respecto a la creación de un sistema que controle el proceso y tiempos de gestión que permita establecer un control cronológico, se realiza el siguiente análisis:

**a.- Falta de personal para inicio de proceso o acciones de control por parte de la Autoridad:**

Para el inicio de un proceso, la Dirección General de Aviación Civil nombra un equipo de certificación, el mismo que está conformado por personal calificado en cada una de las áreas de la Dirección de Inspección y Certificación; y, para el control de las operaciones se dispone de otro grupo de inspectores que realizan la vigilancia continua a cada uno de los explotadores certificados. En caso de falta de un integrante del equipo de la Dirección General de Aviación Civil por múltiples obligaciones, se delega otro inspector que cumpla esas funciones, hasta que se reintegre el titular del proceso.

**b.- Falta de sistema de control entre los pagos realizados y el inicio de los procesos:**

El explotador para el inicio del proceso de Certificación remite una solicitud al Director General de Aviación Civil, con la intención de dar inicio al mencionado Proceso, de conformidad con la Circular de Asesoramiento CA 119-111C.1-2018 numeral 4.3.1, se emite la orden de recaudación (único pago) con los valores establecidos en la Resolución No. CNAC 066/2010 de fecha 10 de agosto de 2010, la misma que debe ser cancelada por el explotador y presentada su factura previo al inicio de la reunión de orientación dentro del proceso de certificación.

**c.- Falta de un sistema que permita colocar las excepciones, observaciones y propuestas de la Autoridad Aeronáutica en los procesos:**

En la reglamentación técnica no existe la palabra excepción; sin embargo, la Ley de Aviación Civil en su artículo 6, prevé como atribuciones del Director General de Aviación Civil otorgar en situaciones excepcionales **exenciones temporales** al

cumplimiento de regulaciones técnicas, siempre que no atente la seguridad operacional y la ley no lo prohíba.

Con respecto al trámite de exenciones, el procedimiento se encuentra normado a través de la regulación técnica vigente, RDAC Parte 11, "PROCEDIMIENTOS GENERALES DE LEGISLACION DE REGULACIONES", donde se detalla pormenorizadamente los requisitos que deben cumplir.

**d.- Falta de un sistema de control de respuesta a las observaciones de los operadores aéreos y un sistema de valoración de resultados:**

El sistema de control que tiene la Dirección General de Aviación Civil y los explotadores es el Formulario 119-B1-ANX6 / ANEXO A LA SOLICITUD FORMAL "CRONOGRAMA DE EVENTOS" donde existe casilleros que contiene la fecha del evento, fecha de entrega por parte de la compañía, fecha de devolución de la DGAC y fecha de devolución por parte de la compañía; así mismo, existen documentos de respaldo de las observaciones y propuestas realizadas por parte de la DGAC y a las correcciones efectuadas por los explotadores, documentos que son elaborados a través del sistema documental QUIPUX o a través de actas de reunión de trabajo, documentos que son archivados dentro de las carpetas de los procesos de cada una de las compañías.

**e.- Considerando que es este proceso de obtención del AOC, que requiere tener una plantilla de trabajadores (pilotos, tripulantes de cabina, mecánicos, capacitadores, administradores, contadores, gerentes), que se convierte en una pérdida directa al inversionista AEROLINEA:**

El requerimiento de una plantilla de trabajadores siempre existirá al crear una empresa; sin embargo, la Dirección General de Aviación Civil, dentro de la Fase III del proceso de certificación, una vez aprobado el Manual de Capacitación, solicita a la compañía comience a calificar a su personal técnico aeronáutico con la finalidad que en la FASE IV "Inspección y Demostración", se pueda evidenciar que están aptos y que cuentan con el personal adecuado para operar con seguridad la operación propuesta.

**ARTÍCULO SEXTO.-** Respecto al análisis de los sistemas de aproximación de aeronaves del Aeropuerto de Catamayo ubicado en la ciudad de Loja, el Consejo Nacional de Aviación Civil ha solicitado Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica, que emita un informe técnico donde se analice la operatividad de este aeropuerto y se determine si cuenta con todos los sistemas de navegación necesarios para su correcta operación.

**ARTÍCULO SÉPTIMO.-** Referente al cambio de horarios de las frecuencias de la Empresa Pública TAME LÍNEA AÉREA DEL ECUADOR "TAME EP", este requerimiento no está dentro de las competencias del Consejo Nacional de Aviación Civil, la aerolínea analiza sus itinerarios en función de la demanda y necesidades de cada mercado.

Las aerolíneas conforme a la Resolución Nro. DGAC-YA-2017-0170-R de 27 de noviembre de 2017, que norma las Disposiciones para la Aprobación, Control y Cumplimiento de Itinerarios, están obligadas a registrar sus itinerarios.

**ARTÍCULO OCTAVO.-** El Consejo Nacional de Aviación Civil, emitió la Resolución No. 013/2018 de 24 de julio de 2018, enfocada en fortalecer y reactivar los aeropuertos administrados por la Dirección General de Aviación Civil, a fin de reducir costos de las tasas.

**ARTÍCULO NOVENO.-** Del cumplimiento de la presente Resolución encárguese al Consejo Nacional de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil a través de sus respectivas dependencias.

**Comuníquese y publíquese.** - Dado en Quito, a

06 DIC 2018



Ingeniera Jessica Alomía Méndez

**DELEGADA DEL MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS,  
PRESIDENTA DEL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL**

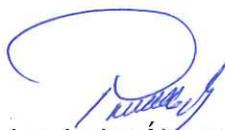


Sr. Carlos Javier Álvarez Mantilla

**SECRETARIO DEL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL**

WNV / XLM

En Loja, a **26 DIC 2018** NOTIFIQUÉ con el contenido de la Resolución No. 019/2018 a la Licenciada Piedad Pineda Ludeña, Alcaldesa de Loja, en su despacho ubicado en la calle Bolívar y José Antonio Eguiguren de la ciudad de Loja, y al correo electrónico [alcalde@loja.gob.ec](mailto:alcalde@loja.gob.ec) **-CERTIFICO:**



Sr. Carlos Javier Álvarez Mantilla

**SECRETARIO DEL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL**

