

## RESOLUCIÓN No. 020/2018

### EL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

#### CONSIDERANDO:

**QUE**, mediante oficio No. 2073 ingresado en la oficina de recepción de documentos de la Dirección General de Aviación Civil, con documento No. DGAC-AB-2018-7093-E de 27 de agosto de 2018; recibido en la Secretaría del CNAC el 28 del mismo mes y año, suscrito por el Ingeniero Hugo Marcelo Cabrera Palacios, Alcalde del Cantón Cuenca, a través del cual pone en conocimiento de los señores Miembros del Consejo Nacional de Aviación Civil y del Secretario del mismo sus inquietudes, puntualizando algunos cambios urgentes a la Política Aero comercial y sus Reglamentos, a efectos de mejorar el tema de conectividad del Ecuador en especial en el servicio aéreo nacional;

**QUE**, con memorando No. DGAC-SGC-2018-0190-M de 06 de septiembre de 2018, el Secretario del Consejo Nacional de Aviación Civil, dispuso a la Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica y a la Dirección de Asesoría Jurídica, la emisión de los informes técnico económico y jurídico, con respecto del oficio presentado, encaminado a que se efectúen algunos cambios urgentes a la Política Aero comercial y sus Reglamentos, a efectos de mejorar el tema de conectividad del Ecuador en especial en el servicio aéreo nacional;

**QUE**, mediante oficio Nro. DGAC-SGC-2018-0124-O de 14 de septiembre de 2018, la Delegada del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Presidenta del Consejo Nacional de Aviación Civil, pone en conocimiento del Ingeniero Hugo Marcelo Cabrera Palacios, del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Cuenca, que se ha dispuesto con memorando DGAC-SGC-2018-0190-M de 06 de septiembre de 2018, a las Direcciones de Asesoría Jurídica y de Inspección y Certificación Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil, emitan sus pronunciamientos respecto de su pedido, y una vez que se cuente con dichos pronunciamientos se elaborará un informe unificado, que será puesto en conocimiento del seno del Consejo Nacional de Aviación Civil, posteriormente, lo resuelto por el Pleno será comunicado con la celeridad del caso;

**QUE**, mediante comunicación ARLAE-PRE-068-2018 de 14 de septiembre de 2018, ingresada en la oficina de recepción de documentos de la Dirección General de Aviación Civil con documento No. DGAC-AB-2018-7792-E de 20 del mismo mes y año, suscrito por el Doctor Marco Subía Martínez, Presidente de la Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en el Ecuador (ARLAE), a través del cual analiza el oficio No. 2073 de 22 de agosto de 2018, enviado por el señor Alcalde de Cuenca, en el que solicita cambios urgentes a la Política Aero comercial y Reglamentos del Consejo Nacional de Aviación Civil y solicita ser recibidos en Comisión General;

**QUE**, con oficio Nro. DGAC-OX-2018-3559-O de 17 de septiembre de 2018, el Ingeniero Wuilman Edgar Gallo García, Director de Inspección y Certificación Aeronáutica, remitió el informe Unificado Técnico-Económico, (análisis estadístico), respecto del requerimiento plasmando por el Ingeniero Hugo Marcelo Cabrera Palacios, Alcalde del Cantón Cuenca;

**QUE**, mediante memorando Nro. DGAC-AE-2018-1368-M de 20 de septiembre de 2018, el Abogado Roberto Javier Basantes Romero, Director de Asesoría Jurídica,

remitió el informe legal respecto del oficio Nro. 2073, dirigido por el Ingeniero Hugo Marcelo Cabrera Palacios, Alcalde del Cantón Cuenca;

**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-2018-036-I de 24 de septiembre de 2018, de la Secretaría del Consejo Nacional de Aviación Civil;

**QUE**, conforme a la Comisión General solicitada por el Presidente Ejecutivo de ARLAE, se realizó el día viernes 26 de octubre del 2018, el Doctor Marco Subía Martínez, fue recibido en el seno del Consejo Nacional de Aviación Civil, haciendo referencia al comunicado presentado por el Alcalde de Cuenca indicando lo siguiente: *“...ARLAE en su momento tomó algunas medidas del caso, fue necesario realizar una entrevista con la prensa en Cuenca, para poder explicar cuál es la posición de las aerolíneas... el Alcalde menciona que hay un decrecimiento en el tráfico doméstico, lo cual es cierto, pero hay que ver cuáles son los motivos de ese decrecimiento, a partir de que se eliminó el subsidio de combustible en el año 2011, hubo ya un decrecimiento, las líneas aéreas empezaron a recortar sus capacidades, frecuencias, planes de crecimiento porque además recordarán que ese subsidio se lo daba dependiendo de unas condiciones que debían cumplir, era traer aeronaves de última generación de etapa 3 de ruido y que sea tripulado con personal ecuatoriano etc. Las aerolíneas a pesar de realizar las respectivas inversiones, por disposición del Presidente de ese entonces, se eliminó los subsidios y otros factores fueron: el terremoto de Cuenca, el cambio del nuevo aeropuerto de Quito a Tababela, el terremoto de Manta, las erupciones de ceniza del volcán Cotopaxi, recién en estos tiempos hemos venido estabilizándonos, las aerolíneas AVIANCA, TAME EP y LATAM, están dispuestas a seguir aportando al país, a pesar de estos periodos de crisis, lo cual no es tomado en cuenta por las Autoridades Municipales, en los últimos cinco años no se han registrado ganancias por parte de las tres aerolíneas en vuelos domésticos, solo han sido pérdidas y pérdidas y sin embargo de eso, venimos cumpliendo con el mercado, obviamente ha habido que realizar algunos reajustes por obvias razones. Nosotros como Asociación apoyamos el crecimiento y fomentamos el crecimiento de la aviación en el Ecuador, en ningún momento nuestros asociados están bloqueando el ingreso de nuevos competidores, lo único que pedimos es que esos ingresos se los haga en las mismas condiciones en los cuales nosotros ingresamos, no podemos dejar que se les de beneficios a determinadas empresas o compañías cuando nosotros sí hemos cumplido con todos esos procesos, entendiéndose que les habían otorgado a ciertas compañías los permisos para operar dentro del territorio nacional incluso internacional, el obviar procesos técnicos por supuesto eso no es negociable, ahí está la seguridad, son procesos internacionales globales que se siguen en toda la aviación internacional el hacerlos sería rebajar de categoría al país, seremos mal vistos por la IATA, OACI y todas las entidades internacionales que regulan las operaciones aeronáuticas;*

**QUE**, en Sesión Extraordinaria Nro. 007/2018 realizada el 26 de octubre del 2018, como punto No. 4 del Orden del Día, el Ingeniero Carlos Jácome Utreras, Director Ejecutivo de la Corporación Aeroportuaria de Cuenca, 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 el señor Alcalde de Cuenca, en la parte pertinente de su exposición señala lo siguiente: El Alcalde de la ciudad, está preocupado por el tema de conectividad aérea y en el cual podemos ver el comportamiento de los pasajeros en el aeropuerto de Cuenca.

Primero, tenemos una capacidad de setecientos cincuenta mil pasajeros en las actuales instalaciones, con la actual plataforma podríamos recibir hasta setecientos cincuenta mil tranquilamente, hemos recibido seiscientos quince mil pasajeros en el año 2011, y como ustedes pueden ver todos los años hemos perdido pasajeros hasta el 2017; terminamos el 2017 en trescientos un mil pasajeros, hay una excepcionalidad de una pérdida del 27% en el año 2016, que se dio por un tema de una salida de la aeronave, TAME en nuestro aeropuerto, produjo que ciento veinte mil pasajeros dejen de volar, sin embargo es gratificante poderles comentar que este año hemos crecido al 20%, y vamos a terminar en trescientos sesenta y cuatro mil pasajeros, este ha sido un trabajo súper fuerte convocado por el Alcalde en gestión con el aeropuerto de la ciudad, para poder determinar que sea el año de mayor crecimiento de los últimos doce o trece años.

Con estos trescientos sesenta y cuatro mil pasajeros, me atrevo a decirles, que somos seiscientos mil habitantes, somos el paso de conexión con Guayaquil y Quito de vuelos internacionales, de Cañar, Azuay, Morona y parte de Loja y Zamora, ¿Qué es lo que hemos logrado? Hemos logrado un aumento de pasajeros por su incremento de capacidad y de frecuencias de las aerolíneas que nos sirven, en el año 2016 teníamos dieciocho mil pasajeros para arrancar y terminamos en trece mil pasajeros.

*“Si ustedes se acuerdan hicimos un anuncio en octubre del año anterior, en el cual dijimos que vamos hacer todo lo que esté en nuestras manos para que una nueva aerolínea entre al mercado y tuvimos la presentación de Aeroregional indicándonos que iba a entrar en el mes de mayo...”*

*“...los porcentajes no han bajado la demanda esta retenida, este problema hay en Cuenca, Loja, Esmeraldas, Coca y Manta, no es solo Cuenca con una característica esencial, cero ingresos de aerolíneas para el servicio doméstico desde el 2012, esto es preocupante.”*

Nuestro pedido básico, que se considere que el mercado de estas ciudades no consolidadas y poco consolidadas o en desarrollo, a pesar de que exista regulares puedan entrar los no regulares a ser complementarios sin necesidad de que se les considere competencia, son poco competidores uno o dos, que tienen altos porcentajes de ocupación y los precios siguen siendo extremadamente altos y no van a bajar mientras no entre alguien hacerles competencia a las empresas regulares.

Modificación del Reglamento de Permiso de Operación para la Prestación del Servicio de Transporte Aero comercial, para que los vuelos chárter o los no regulares, entren sin restricción, hagámoslo temporal de, 12 meses, 18 meses, 24 meses o condicionemos hasta que ese mercado pueda ser un mercado consolidado, mientras tanto dejemos entrar, hay que modificar este reglamento en especial el artículo 12 para eliminar la declaración de las aerolíneas titulares con permiso regular, las aerolíneas grandes respecto a la imposibilidad de operar en ese momento; y pedimos que se regule el artículo 13 para que las autorizaciones no sean específicas, se esté solicitando que cada vez que hay un vuelo regular se tenga que pedir un permiso y el artículo 17 adecuemos, había un tema de vuelos no regulares con cierta cantidad de autorizaciones para que los trámites no sean burocráticos, necesitamos que haya menos burocracia, para que la gente pueda entrar haciendo el concepto básico de temporalidad o de número cantidad de servicio regulares, justamente sólo para estos mercados el proceso de consolidación o que no han sido consolidados.

En el proceso de obtención del AOC o Certificador de Operador Aéreo, quiere decir que es el certificado para que puedan volar, también se haga un cambio, se respete el

proceso de seguridad operacional que es lo más preocupante en el proceso técnico, sin embargo lo que pedimos es 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 deposito 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, eso es lo que estamos pidiendo como Municipio de Cuenca y como Corporación Aeroportuaria;

**QUE**, el informe unificado No. CNAC-SC-2018-036-I de 24 de septiembre de 2018, de la Secretaría del Consejo Nacional de Aviación Civil, fue conocido por el Pleno como punto No. 4 del Orden del Día de la Sesión Extraordinaria No. 007/2018 realizada el viernes 26 de octubre de 2018, 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-2018-3559-M de 17 de septiembre 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-2018-0251-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 el Alcalde del cantón Cuenca;

**QUE**, con memorando Nro. DGAC-OX-2018-2462-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 el Alcalde del cantón Cuenca;

**QUE**, cumplido el plazo reglamentario, la unidad administrativa correspondiente de la Dirección General de Aviación Civil, presentó el informe con el criterio técnico – económico, que sirvió de base para la elaboración del informe ampliatorio No. CNAC-SC-2018-045-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. 3 del Orden del Día de la Sesión Extraordinaria No. 008/2018 realizada el jueves 15 de noviembre de 2018, por unanimidad de los Miembros del Consejo Nacional de Aviación Civil, resolvieron aceptar dicho Informe en el cual se realiza el siguiente análisis: “...En función del análisis realizado por las Dirección antes referida, el cual a través de las conclusiones da a conocer que la terminología de mercados consolidados, poco consolidados y no consolidados, no se encuentran conceptualizadas dentro del Reglamento de la Materia; ya que, 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 Cuenca. 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 DGAC 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 y al no existir objeción por parte de la Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica de la DGAC, estos artículos podrán ser modificados siempre y cuando exista una propuesta de adecuación aplicable por parte de la Alcaldía de Cuenca; usuarios aeronáuticos; y, previo a un análisis por parte de los señores Miembros del Consejo Nacional de Aviación Civil, para que sea analizado por 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 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 chárter 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 a través de 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.-** Del cumplimiento de la presente Resolución encárguese a la Secretaría del 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**

JFL/XLM

En Cuenca, a 26 DIC 2018 NOTIFIQUÉ con el contenido de la Resolución No. 020/2018 al Ingeniero Hugo Marcelo Cabrera Palacios, Alcalde del Cantón Cuenca, en su despacho ubicado en la calle Bolívar 7-67 y Borrero de la ciudad de Cuenca.

**CERTIFICO:**

Sr. Carlos Javier Álvarez Mantilla  
**SECRETARIO DEL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL**

R. 020/12/18  
N. 15  
C.