

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

¿El método de asignación y control de frecuencias aéreas por parte del Consejo Nacional de Aviación Civil, genera barreras legales y/o artificiales en el mercado de transporte aéreo regular de pasajeros en el Ecuador?

MARÍA SOL CÁRDENAS GARZÓN

Director: Dr. Gilberto Gutiérrez P.

Tesis de grado presentada como requisito para la obtención del título de Abogado

Quito

Noviembre de 2010

© Derechos de autor

María Sol Cárdenas Garzón

2010

Dedico esta tesina de manera particular a mi mamá y toda mi familia, por el esfuerzo realizado para que cumpla mis sueños más anhelados y por confiar siempre en mi, por ser el impulso y la motivación en cada paso que doy día a día.

Todo esto es por y para ustedes.

Agradezco a mi familia y amigos por ser el pilar fundamental de mi vida, por la colaboración, y apoyo incondicional brindado en cada momento.

A las personas que estuvieron en el inicio de esta etapa pero que por circunstancias del destino se alejaron, a aquellas que por azar llegaron a mi vida y supieron darme fuerzas para seguir adelante cuando el horizonte parecía inalcanzable.

A Andrés por su amor, comprensión, complicidad y ayuda ya que sin él este trabajo no sería posible.

A Gilberto, la eterna gratitud por la confianza depositada en mí, la paciencia infinita y por ser más allá que un profesor, mi impulso, guía, amigo y confidente.

ABREVIATURAS

CNC:	Consejo Nacional de Aviación Civil
DGAC:	Dirección General de Aviación Civil
HHI:	Índice de Concentración Herfindahl-Hirschman
ID:	Índice de Dominancia

RESUMEN

El Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General y los Principios de Política Aeronáutica, establecen los requisitos y parámetros a ser considerados por el Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil al momento de asignar frecuencias aéreas dentro del mercado aeronáutico nacional. Sin embargo, existen ciertos requisitos y elementos que al no encontrarse claramente determinados, al momento de ser aplicados, se encuentran generando barreras legales que impiden o restringen el ingreso de nuevos competidores al mercado. Así también, estas disposiciones han sido utilizadas por los operadores económicos que ostentan una posición de dominio dentro del mercado, quienes abusan de su derecho legal y legítimamente otorgado para construir barreras artificiales de acceso al mercado.

En este estudio, se identifican las restricciones a la libre competencia en el sector aeronáutico para de esta manera, presentar correctivos a las distorsiones que actualmente existen en el mercado y de esta manera restablecer la libre competencia en el mercado aeronáutico.

ABSTRACT

The “Reglamento de Concesiones y Permisos de Operaciones para la Explotación de Servicios Aéreos en General” y los “Principios de Política Aeronáutica”, determines the requirements and parameters to be considered by the National Aviation Council (Consejo Nacional de Aviación) and the Civil Aviation General Direction (Dirección General de Aviación Civil) when assigning frequencies in the national air transportation industry market. However, since there are several elements and requirements that are not clearly determined in said bylaw, when these are applied, they create legal entry barriers which hinder or restrict the entry of new competitors. Furthermore, the afore mentioned provisions have been utilized by economic agents with market power in their efforts to abuse their lawfully awarded rights, hence creating artificial entry barriers.

In this thesis, several restrictions against effective competition in the national air transportation industry market have been identified, so that adequate solutions can be formulated to correct said distortions that are currently present in the market, in the hopes that through these corrective measures adequate competition within the national air transportation industry market can be reestablished.

INDICE

INTRODUCCION.....	xi
CAPITULO I	
ROL DEL ESTADO EN LA REGULACIÓN DE SECTORES ESTRATÉGICOS.	
1.1 Constitución Económica.....	15
1.1.1 Intervencionismo.....	15
1.1.2 Mercados regulados o sectores estratégicos.....	22
CAPITULO II	
REGULACION Y CONTROL DEL ESTADO EN EL MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO	
2.1. Mercado de Transporte Aéreo.	27
2.2. Mercado de Transporte Aéreo regular de pasajeros en Ecuador.	31
2.3. Método de Otorgamiento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General.....	32
2.3.1. Requisitos.....	33
2.3.1.1. Legales.....	33
2.3.1.2. Orden Económico.	34
2.3.1.3. Orden Técnico.....	35
2.3.1.4. Países Miembros de la Comunidad Andina	35
2.3.2. Procedimiento para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos de Operación.....	36
2.3.3. Método para la Renovación y Modificación de las Concesiones o Permisos de Operación.....	40
2.3.4. Revocaciones, Suspensiones y Cancelaciones.....	41
2.3.5. Criterios a para la asignación de frecuencias.	43
CAPITULO III	
3.1. Qué es el Derecho de Competencia.	46
3.2. Barreras de Entrada.	51
3.3. El procedimiento de concesión o asignación de frecuencias como barrera de entrada al mercado.	54
3.3.1. De los requisitos legales, económicos y técnicos	54
3.3.2. De la Política aeronáutica	56

3.3.2.1. Discriminación a empresas extranjeras.	56
3.3.2.2. Coeficiente de ocupación	61
3.3.2.3. Análisis de la tasa de crecimiento de las frecuencias asignadas en el mercado de la ruta Quito-Guayaquil y vv.	64
3.3.2.3.1. Cálculo del coeficiente de ocupación dentro de la ruta Quito-Guayaquil y vv., período 2005-2010.	66
3.3.2.3.1.1. Determinación de la oferta.	66
3.3.2.3.1.2. Determinación de la demanda.	67
3.3.2.3.2. Discrecionalidad o Arbitrariedad en la asignación de frecuencias por parte del Consejo Nacional de Aviación Civil.	73
3.3.2.3.3. Control de las frecuencias asignadas.	79
3.3.2.4. Posición de dominio	82
3.3.2.4.1. Abuso de Posición de Dominio	86
3.4. Aplicabilidad del Razonamiento Jurídico de la Sentencia N° 44/2006. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, República de Chile, en el caso ecuatoriano.	94
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	100
BIBLIOGRAFIA.....	108
ANEXOS	

INTRODUCCION

¿El método de asignación y control de frecuencias aéreas por parte del Consejo Nacional de Aviación Civil, producto de su aplicación, constituye una práctica restrictiva a la libre competencia?, se están generando barrera legales y/o artificiales en el mercado de transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador?

La Constitución de la República del Ecuador en su régimen económico, plantea la existencia de sectores estratégicos que pueden ser regulados, controlados y gestionados únicamente por el Estado, dentro de los cuales se encuentra el transporte aéreo.

Según establecen el artículo 313 de la Constitución Política¹ y la Ley de Aviación Civil, norma rectora en materia aeronáutica, se considera como sector estratégico el transporte aéreo, por lo que se puede decir que el tráfico aéreo generado en el país constituye un segmento económico sujeto a la administración del Estado, a través de la Autoridad Aeronáutica, en función del desarrollo socio económico del país.

¹ Constitución de la República del Ecuador. Registro Oficial # 449 del 20 de octubre de 2008. Art. 313.- El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley.

En cuanto a la operatividad o explotación del transporte aéreo nacional corresponde al Estado, sin embargo, el artículo 316 de la Constitución Política dispone que el Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas y de forma excepcional a la iniciativa privada en los casos que establezca la ley. El Consejo Nacional de Aviación Civil como Autoridad Aeronáutica, se ha encargado de regular este sector, mediante el establecimiento de parámetros y normas que regulen principalmente, la asignación de frecuencias a las distintas rutas que van a ser operadas por los agentes económicos interesados en participar y competir dentro de dicho mercado.

En este ámbito, a pesar de existir el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General, el método de asignación de las frecuencias aéreas, no ha sido determinado mediante un procedimiento claro y eficiente que brinde seguridad jurídica al particular que solicita un permiso de operación, ya que el operador no puede obtener una contestación fundada y motivada por un criterio jurídico cierto y tampoco por un estudio técnico claro.

Es así que la presente tesina tiene como propósito determinar si producto de la aplicación del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General y los Principios de Política Aeronáutica con las falencias que presentan, desde la óptica del Derecho de la Competencia, se están generando barreras de ingreso tanto naturales como artificiales dentro del mercado de transporte aéreo regular de pasajeros mediante un ejercicio práctico dentro de la ruta Quito- Guayaquil y vv.

En el Capítulo I de esta investigación se da a conocer qué es la Constitución Económica y el objetivo de su aplicación en el desarrollo de la economía de un país. Actualmente, el Estado ha pasado a desempeñar un rol más participativo dentro de la economía mediante la regulación y el control en determinados sectores que desarrollan actividades de interés general. Dicho control o regulación, en ciertos casos implica la disminución del goce y el ejercicio de los derechos económicos garantizados a los ciudadanos justificado en el deber del Estado de garantizar la satisfacción de las necesidades de la población.

El Estado desarrolla sus actividades de control y regulación en el sector estratégico de transporte aéreo, a través del Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, autoridades de control y regulación respectivamente, las cuales son las

encargadas de velar por el cumplimiento de las disposiciones constitucionales y legales establecidas, por el correcto desarrollo del mercado y por la prestación efectiva del servicio.

En el “Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General”, se instituyen los requisitos que debe cumplir un operador económico interesado en adquirir derechos aeronáuticos de explotación y operación en el Ecuador, los cuales necesariamente deben guardar concordancia con lo establecido en la Constitución de la República, los Principios de Política Aeronáutica, la Ley de Aviación Civil, Código Aeronáutico y normativa comunitaria, tal como se indica en el Capítulo II.

En el Capítulo III, se da a conocer el concepto de Derecho de Competencia y el alcance del mismo así también, mediante la realización de un análisis práctico dentro de la ruta Quito- Guayaquil y vv., se demuestra como la aplicación del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General y los Principios de Política Aeronáutica, al no establecer parámetros claramente determinados respecto al método de asignación de frecuencias aéreas, permiten que el Consejo Nacional de Aviación Civil, otorgue frecuencias aéreas arbitrariamente a los operadores ya existentes, sin que exista la necesidad en el mercado.

De la misma manera, se demuestra como los operadores económicos que mantienen una posición de dominio en el mercado relevante, han tomado partida de esta irregularidad normativa para acaparar frecuencias aéreas y abusar de sus derechos legalmente conferidos logrando así reforzar su poder de mercado y perjudicar a los demás operadores, generando barreras artificiales o estructurales en el mercado de transporte aerocomercial de pasajeros en Ecuador.

Así también, se expone mediante un ejercicio práctico, como la correcta utilización de los parámetros establecidos en la normativa vigente, pueden ser empleados de tal manera que corrijan o impidan este tipo de restricciones y abusos tanto de los operadores económicos como de la Autoridad Aeronáutica.

Una vez identificadas las prácticas restrictivas de la competencia que afectan actualmente al mercado de transporte aéreo regular de pasajeros, se presentan las conclusiones del estudio, indicando como el empleo del Reglamento para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos de Operación y los Principios de Política Aeronáutica, generan barreras de entrada al mercado a nuevos competidores al no guardar relación con los preceptos establecidos en

las normas jurídicas de mayor jerarquía como la Ley de Aviación Civil, Constitución de la República y las Decisiones Andinas en lo que respecta a garantizar la libre competencia y transparencia dentro del mercado, el desarrollo de los sectores estratégicos y las actividades de interés general.

Por último, para dar mayor realce al estudio realizado, se presenta la solución al problema mediante una reforma al Reglamento para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos de Operación en donde se corrijan las incongruencias legales y técnicas para de esta manera transformar a la normativa empleada actualmente, en una herramienta de fomento de la libre competencia en el mercado aeronáutico ecuatoriano.

CAPÍTULO I

ROL DEL ESTADO EN LA REGULACION DE SECTORES ESTRATEGICOS

1.1. Constitución económica

1.1.1 Intervencionismo

La Constitución de la República del Ecuador, garantiza a los ciudadanos el respeto de los derechos fundamentales de carácter económico entre los cuales consta, el derecho a desarrollar actividades económicas, el derecho a la propiedad privada, a la libertad económica y la libertad de empresa, cuyo ejercicio debe ser garantizado por el Estado a través de sus órganos administrativos y judiciales conforme a Ley.

Sin embargo, el goce y ejercicio de los derechos económicos, no es absoluto, por lo cual puede verse relativizado o restringido, por el interés colectivo, limitaciones intrínsecas o extrínsecas, legalmente dispuestas en el ordenamiento jurídico del Estado.

De la misma manera, lo manifiesta DIEZ-PICAZO, ex magistrado de la Corte Constitucional Española, afirmando que, la Constitución económica, si bien es cierto que garantiza el derecho de propiedad y considerando que la propiedad implica obligaciones, existe la posibilidad de establecer límites o restricciones legales cuando lo requiera el bien general o la función social.

²

Por límites intrínsecos se entienden aquellos que se encuentran determinados por la propia actividad y se fundamentan en el respeto a los derechos de terceras personas

²DIEZ-PICAZO. La Constitución Económica. *Gestiopolis*. [en línea]. [Fecha de consulta: 31 de octubre de 2010].
Disponibile en: <http://www.gestiopolis.com/recursos/documentos/fulldocs/eco/deryconstieco.htm>

por lo que, el Estado ha decidido establecer ciertos lineamientos al ejercicio de los derechos económicos. Un ejemplo de esto, es el artículo 66 numeral 15 del de la Constitución en el cual se manifiesta que se respeta la libertad económica siempre y cuando el ejercicio de esta no se desarrolle en detrimento de los principios de solidaridad, responsabilidad social y la responsabilidad ambiental.

Son limitaciones extrínsecas aquellas que pueden surgir circunstancialmente en el ejercicio de una actividad, tenemos por ejemplo, el respeto a la libre competencia entre operadores económicos lo cual permita garantizar el libre acceso a bienes y servicios por parte de los consumidores; así también, puede considerarse como una limitación de este tipo, a la intervención del Estado cuando resulta necesario proteger los derechos de los ciudadanos, el bien común, las buenas costumbres y el respeto al orden público económico.

Según sostiene SERGIO DIEZ, se entiende por Orden Público Económico, (...) el conjunto de normas marco o generales contenidas en la Constitución Política que regulan los derechos y libertades de orden económica del Estado y las relaciones de carácter económico entre ellos.³

Es por ello que, necesariamente se debe contemplar en la Constitución de la República, los parámetros y principios que regulen, promuevan y controlen la actividad económica y el papel que van a desempeñar tanto el Estado a través de operadores económicos públicos, mixtos y privados, en la economía del país como privados puros. Fenómeno conocido como la constitucionalización de la economía, tema que por su extensión y debate no será tratado de manera directa en esta tesina.

Las distintas etapas que ha venido atravesando la sociedad ecuatoriana, se han visto reflejadas en la Constitución económica de cada época, ya que en esta se establecen las directrices que implementará el gobierno de turno para satisfacer las necesidades del momento; sin embargo lo correcto sería mantener una legislación amplia, una Carta Constitucional que permita desarrollar los derechos económicos de conformidad con las necesidades futuras del país, sin necesidad de que sea modificada o reevaluados los intereses generales de carácter socioeconómico.

³ S. DIEZ URZUA. *Personas y Valores, su protección constitucional*. Santiago: Editorial Jurídica de Chile, 199. p.82. Citado por en. A. FERMANDOIS *Derecho Constitucional Económico. Garantías económicas, doctrina y jurisprudencia...* Universidad Católica de Chile. Segunda Edición. Santiago: 2006. p. 43.

La Carta Magna del Ecuador aprobada por referéndum y publicada mediante Registro Oficial 449 del 20 de octubre de 2008, sobre el régimen económico, estableció tres grandes principios fundamentales que determinarán la política económica del país. Estos principios califican al Estado, según su rol a ser desempeñado dentro de la economía, principalmente como un Estado gendarme, empresario y a su vez benefactor⁴.

El Estado gendarme, hace referencia a un Estado regulador y controlador⁵, que ejerce un rol de policía y vigila sigilosamente la actividad tanto de operadores económicos públicos como privados. El Estado empresario, se enfoca mas a ser un sujeto activo de la economía, un operador que se encarga principalmente de desarrollar los sectores regulados o de interés general mediante la participación de empresas públicas que compitan simultáneamente con los operadores económicos privados dentro de un mismo mercado, así lo reconoce el artículo 315 de la Constitución de la República⁶.

Mientras que, el Estado benefactor se encarga de proveer los servicios y bienes públicos básicos que la población demanda, mediante la implementación de políticas

⁴ G. GUTIERREZ. Marco Económico Constitucional Ecuatoriano. *Derecho Ecuador*. [En línea]. [Fecha de Consulta: 25 de septiembre de 2010].

Disponible en:

http://www.derechoecuador.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=4841

⁵ El Estado controlador hace referencia al rol que desempeña el Estado como encargado de vigilar y evaluar que en el ejercicio de sus derechos, los particulares, no restrinjan la aplicación de políticas públicas o el alcance de los derechos colectivos reconocidos por la Constitución. Esto generalmente se realiza a través de procesos regulatorios.

⁶ Constitución de la República del Ecuador. Art. 315. El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas.

Las empresas públicas estarán bajo la regulación y el control específico de los organismos pertinentes, de acuerdo con la ley; funcionarán como sociedades de derecho público, con personalidad jurídica, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales.

Los excedentes podrán destinarse a la inversión y reinversión en las mismas empresas o sus subsidiarias, relacionadas o asociadas, de carácter público, en niveles que garanticen su desarrollo. Los excedentes que no fueran invertidos o reinvertidos se transferirán al Presupuesto General del Estado.

La ley definirá la participación de las empresas públicas en empresas mixtas en las que el Estado siempre tendrá la mayoría accionaria, para la participación en la gestión de los sectores estratégicos y la prestación de los servicios públicos.”

públicas de ayuda social, prestación de servicios públicos, entre otros, garantizando así los derechos reconocidos por la Constitución.⁷

En función a los distintos roles que le han sido encomendados al Estado, es que éste ha organizado su economía y ha establecido la metodología que le permita cumplir con sus funciones y desarrollar los lineamientos establecidos en la Constitución Económica, mediante el empleo de normas, jurisprudencia y políticas⁸ que permitan dar cumplimiento con los objetivos planteados, siendo estos los establecidos en el artículo 284 de la Constitución de la República que entre otros resaltan,

- a) Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional.
- b) Mantener la estabilidad económica, entendida como el máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo.
- c) Propiciar el intercambio justo y complementario de bienes y servicios en mercados transparentes y eficientes.

Para cumplir con estos objetivos, es el Estado en ejercicio de su actividad económica el encargado de la generación y desarrollo de los bienes y servicios públicos de interés general para la sociedad, como producto del monopolio que mantiene en lo que respecta a la provisión de este tipo de servicios sin que esto implique que los privados no puedan hacerlo mediante autorización o concesión por parte del Estado.

⁷ Constitución de la República del Ecuador. Art. 85.- La formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos que garanticen los derechos reconocidos por la Constitución, se regularán de acuerdo con las siguientes disposiciones:

1. Las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientarán a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularán a partir del principio de solidaridad.
2. Sin perjuicio de la prevalencia del interés general sobre el interés particular, cuando los efectos de la ejecución de las políticas públicas o prestación de bienes o servicios públicos vulneren o amenacen con vulnerar derechos constitucionales, la política o prestación deberá reformularse o se adoptarán medidas alternativas que concilien los derechos en conflicto.
3. El Estado garantizará la distribución equitativa y solidaria del presupuesto para la ejecución de las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos.

En la formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos se garantizará la participación de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades.

⁸ Constitución de la República del Ecuador. Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: 8. El contenido de los derechos se desarrollará de manera progresiva a través de las normas, la jurisprudencia y las políticas públicas. El Estado generará y garantizará las condiciones necesarias para su pleno reconocimiento y ejercicio.

Hay ocasiones, en que resulta imprescindible para cumplir con los fines sociales, la intervención del Estado en ciertos derechos económicos de los particulares, lo cual no implica el impedimento del goce total de los derechos consagrados en la Carta Magna sin embargo, si contempla una restricción o relativización del ejercicio como consecuencia de la búsqueda de una maximización de beneficios sociales o la aplicación del orden público económico, esta actuación se halla debidamente legitimada en el marco constitucional económico ecuatoriano. La teoría del intervencionismo de Estado indica que, existe la necesidad de regular la actividad de los habitantes de un Estado y mantener un control sobre el uso adecuado de los recursos por lo que, el Estado en uso de la facultad que los ciudadanos le han conferido, debe cumplir con su rol regulador, aceptando el principio del respeto al derecho de propiedad privada, pero estableciendo los principios rectores a ser respetados y la forma mediante la cual puede un particular ejercer su derecho⁹.

Según lo expone GASPAR ARIÑO en su obra *Principios de Derecho Público Económico*, la Constitución Económica es, “el conjunto de principios, criterios, valores y reglas fundamentales que presiden la vida económico-social de un país, según un orden que se encuentra reconocido en la Constitución.”. Así también, añade que la Constitución económica, debe enmarcarse dentro del modelo de sociedad que se busca garantizar a través de la misma.¹⁰

El objetivo principal de la Constitución Económica ecuatoriana, desde su enfoque intervencionista, tradicionalmente ha sido la regulación de la actividad de los operadores que intervienen en el mercado nacional, por lo que las normas que la rigen, han venido reflejando durante el paso del tiempo, el mayor o menor grado de intervención conforme al espíritu social y valores colectivos de carácter económico que inspire al constituyente del momento.

Según BREYER, la regulación económica adoptada por el Estado hoy en día, incluye entre otras, la facultad de ser:

El instrumento en manos de los poderes públicos a través del que intentan controlar los precios, la producción, la entrada y salida del mercado, las decisiones de la calidad de los productos de las empresas y evitar que las

⁹ W. LEGUIZAMÓN ACOSTA. *Derecho Constitucional Económico*. Bogotá: Ediciones Jurídicas Gustavo Ibáñez. 2000. p. 139.

¹⁰ G. ARIÑO. *Principios de Derecho Público Económico*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia. 2003. p. 175.

condiciones privadas puedan lesionar el interés público. Por consiguiente, y siguiendo a Ariño, la regulación es la actividad normativa en la que el Gobierno condiciona, corrige, altera los parámetros naturales y espontáneos del mercado, imponiendo determinadas exigencias o requisitos a la actuación de los operadores económicos.

Mediante esta técnica el poder público, en principio de acuerdo con el interés general, podrá determinar, entre otras cuestiones, qué empresas pueden participar en el mercado y si debe existir un número máximo de éstas, en qué condiciones pueden hacerlo o decidir cuál debe ser la calidad y el precio del producto o servicio ofrecido.¹¹

Resulta necesario así, que las normas empleadas para legitimar la actuación intervencionista y promotora del régimen económico del Estado, partan de un origen constitucional, de modo que las regulaciones una vez que se encuentren debidamente justificadas, sean respetadas y aplicadas de manera obligatoria, además de permitir la implementación y desarrollo de políticas públicas que faciliten su aplicación.

La realidad constitucional económica, plasmada en la Carta Magna pretende incrementar el grado de intervención y regulación dentro de la economía; así lo reconoce en el artículo 335 de la Constitución de la República, manifestando que,

El Estado regulará, controlará e intervendrá, cuando sea necesario, en los intercambios y transacciones económicas; y sancionará la explotación, usura, acaparamiento, simulación, intermediación especulativa de los bienes y servicios, así como toda forma de perjuicio a los derechos económicos y a los bienes públicos y colectivos.

El Estado definirá una política de precios orientada a proteger la producción nacional, establecerá los mecanismos de sanción para evitar cualquier práctica de monopolio y oligopolio privados, o de abuso de posición de dominio en el mercado y otras prácticas de competencia desleal.

Reconociendo que estos objetivos pueden ser alcanzados a través de dos variables, mediante un organismo público o por intermedio de un operador económico, serán en ambos casos reguladores de conducta y precios entre sus pares económicos.

Conforme a la realidad y aplicación vigente, podemos aseverar que el Estado ecuatoriano ha optado prioritariamente por la opción de usar operadores económicos públicos dentro del mercado, con el fin de regular ciertos sectores a través de empresas públicas, especialmente cuando se trata de sectores de interés general, en los cuales el Estado se reserva el desarrollo exclusivo a priori, sin que esto implique o impida que se permita la participación de una empresa privada en estos mercados.

¹¹ L. CASES PALLARES. *Derecho Administrativo de la Defensa de la Competencia*. Madrid: Marcial Pons. 1995. pp. 25-53.

A diferencia de la postura nacional, donde se priorizó a los operadores públicos para sectores estratégicos, en países como Estados Unidos, Inglaterra, España, Irlanda y Alemania, se ha optado por emplear una estructura de económica mixta que se desarrolla mediante la formación de sociedades públicas-privadas que conjugan la participación del sector público con la empresa privada para la prestación de servicios públicos.

Se entiende por Sociedades Públicas-Privadas (PPP) por sus siglas en inglés, a los acuerdos contractuales entre agencias estatales y empresas privadas, quienes mediante esta figura, conjugan las fortalezas y los recursos de cada sector para brindar un servicio público eficiente y de calidad a la sociedad; asumiendo tanto responsabilidades como riesgos y compartiendo las utilidades que genere la prestación del servicio.¹²

Sin embargo, el Estado, consciente de su función reguladora ha decidido desarrollar las actividades de interés general por sí mismo, no solo valiéndose de entidades de control para regular la actividad de los privados en este tipo de mercados sino que, ha optado por participar en los sectores estratégicos de manera directa mediante empresas públicas.

Como bien lo manifiesta BREYER, el rol de un Estado como regulador o interventor, se justifica muchas veces en la necesidad de controlar el poder excesivo que poseen principalmente los operadores económicos privados que puedan generar afectaciones a los consumidores como sucede en el caso de los monopolios que además de la afectación a los ciudadanos, terminan distorsionando el mercado, haciéndolo menos competitivo y deficiente en cuanto a la prestación de un servicio o un bien,¹³ lo cual sucede con mayor frecuencia en los mercados regulados o sectores estratégicos.

Según enfatiza LEGUIZAMON ACOSTA, el intervencionismo estatal, surge de la necesidad de lograr un equilibrio económico en el desarrollo social y el crecimiento

¹² Fundamentals and Issues of Public-Private Partnership (PPPs). [Video-presentación]. The National Council for Public-Private Partnership, Partners for Progress. (16:44): son, col. Public-Private Partnership is a contractual agreement between a public agency (federal, state or local) and a private sector entity. Through this agreement, the skills and assets of each sector (public and private) are shared in delivering and service or facility for the use of the general public. In addition to the sharing of resources, each party shares in the risk and reward potential in the delivery of the service and- or facility. Disponible en: <http://www.ncppp.org/howpart/PPPfundamentals.html>

¹³ L. CASES PALLARES. *Derecho Administrativo de la Defensa de la Competencia*. Madrid: Marcial Pons. 1995. p. 27

económico los cuales no siempre se logran en un sistema de libre mercado el cual suele estar lleno de imperfecciones de todo tipo, por lo que el Estado se ve obligado a tener una participación más activa ejecutando acciones correctivas y de control en la economía que considere necesarias para corregir el mercado¹⁴. Siendo imprescindible el manifestar que a través de los múltiples roles de regulación e intervención del Estado, fundado en satisfacer intereses sociales, políticos y económicos, puede generar distorsiones en la economía, de mayor gravedad que los que pretende corregir.

1.1.2 Mercados regulados o sectores estratégicos

Se entiende como mercado, la institución en la cual se intercambian libremente bienes y servicios bajo la fiscalización del Estado para poder así garantizar el acceso de los bienes y servicios a todos los consumidores, mediante la existencia del mayor número de oferentes que ofrezcan un mayor número de productos o servicios de calidad que otorguen la capacidad de elegir a los consumidores, generando además mayor capacidad de innovación¹⁵.

Esta concepción de mercado como tal, varía cuando nos referimos a un sector o mercado regulado, ya que en este contexto, se entremezclan intereses vinculados con el bien común y la satisfacción de las necesidades de la población, lo cual motiva para que existan regulaciones que permitan que los mercados funcionen de tal manera que garanticen la prestación de un servicio o la adquisición de bienes a la población en general.

Los Sectores Estratégicos, han mantenido varias denominaciones desde sus orígenes ya sea como “servicio público” o “actividades o servicios de interés general”.

Según el Tratado de Lisboa y la Comunidad Europea, se ha definido a este tipo de servicios como, actividades de servicios, comerciales o no, que por su importancia las autoridades públicas las han considerado de interés general por lo que se encuentran sujetas a obligaciones específicas de servicio público. Estas actividades pueden consistir en servicios no económicos como la educación, seguridad social, justicia entre otras

¹⁴ W. LEGUIZAMÓN ACOSTA. *Derecho Constitucional Económico*. Bogotá: Ediciones Jurídicas Gustavo Ibáñez. 2000. pp. 134 y 135.

¹⁵ R. DROMI. *Competencia y Monopolio. Argentina, Mercosur y OMC*. Buenos Aires: Ciudad Argentina. 1999. p. 17 y 18.

funciones básicas del Estado y actividades de interés económico general como son la energía, telecomunicaciones, transporte y demás¹⁶.

Así también, en el Tratado de Lisboa, en lo que respecta a los servicios de interés económico general, se recalca el papel que desempeña el Estado frente a las mismas estableciendo que cuando se trate del desarrollo de estas actividades, el Estado goza de amplia capacidad de discreción frente a la prestación, encargo y organización de los servicios de interés económico general en cuanto se facilite el acceso y cubra las necesidades de los usuarios y garantice la prestación de un servicio de alto nivel de calidad, seguridad y accesibilidad económica¹⁷.

Con estos antecedentes, ya en el ámbito nacional, se consideran sectores estratégicos según la Constitución Política del Ecuador, a aquellos sectores que mantienen gran influencia económica, política o social dentro de la sociedad por lo que los mismos deben enfocarse al desarrollo y la satisfacción del interés común. En el Ecuador, son sectores estratégicos: la energía, telecomunicaciones, recursos naturales no renovables, el transporte, la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad, el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley¹⁸. (El subrayado me pertenece).

La actividad económica del Estado y el desarrollo de los sectores estratégicos, se hallan estrechamente vinculada con la prestación de servicios públicos y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos de un Estado, siendo esta una característica del Estado intervencionista y regulador contemporáneo, independientemente de que sea una empresa pública o privada quien preste el servicio. Cuando la prestación de un servicio público haya sido delegada a un actor privado, el desempeño de esta actividad económica debe estar sujeta a control y regulación estatal.

¹⁶ Europa Glosario. *Servicios de interés general*. [En línea] [Fecha de consulta: 01 de octubre de 2010]. Disponible en: http://europa.eu/scadplus/glossary/general_interest_services_es.htm

¹⁷ Tratado de Lisboa. Protocolo sobre los Servicios de Interés General. Artículo 1.

¹⁸ Constitución de la República del Ecuador. Artículo 313.- El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.

Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley.

Actualmente, se considera que el servicio público consiste en el desarrollo de una actividad que busca satisfacer las necesidades indispensables de la población, garantizando el acceso más amplio posible e impidiendo la discriminación entre los usuarios ya que, el cumplimiento de esta actividad resulta indispensable para la realización y desarrollo de la interdependencia social¹⁹.

Así también, GASPAR ARIÑO, manifiesta que el servicio público tradicional, hace referencia a, “actividades esenciales que vienen a satisfacer necesidades indispensables de los ciudadanos y tienen carácter estratégico para la económica y la sociedad²⁰.”

Es el Estado como tal, a través de su actividad económica y rol benefactor, quien se constituye como el principal responsable de velar por la provisión de servicios y la satisfacción de las necesidades básicas de la sociedad, buscar el bien común que primordialmente se halla estrechamente vinculado con la prestación efectiva y eficiente de servicios públicos, independientemente de quien preste el servicio, sea una persona jurídica de naturaleza pública o privada; pues lo importante es garantizar a los ciudadanos la provisión y efectiva prestación efectiva del servicio.

Como lo indica DROMI en su obra “*Competencia y Monopolio*”, el Estado contemporáneo es el encargado de orientar y conducir la política de la sociedad para conseguir el bien común, fungir el rol de compatibilizar y armonizar los derechos de los operadores en beneficio de la convivencia social, realizar el rol de defensor de los derechos de la comunidad así como también, regular el desenvolvimiento de los operadores a principios y reglas previamente establecidas²¹.

Es necesario recalcar que el establecimiento de una regulación o intervención, debe hallar una motivación que comúnmente se fundamenta en el orden público, por lo que el propósito es orientar el desenvolvimiento de los operadores que interactúan dentro de dicho mercado, a la satisfacción de ese interés común, realizando un examen objetivo basado en la ponderación costo/beneficio para demostrar que dadas las circunstancias del momento y considerando las necesidades del Estado resulta absolutamente necesario la implementación de regulaciones para poder así conseguir el

¹⁹ H. MAIRAL. El concepto de derecho público en el derecho argentino actual. *Servicio Público, Policía y Fomento*. Buenos Aires: Ediciones RAP. 2005. pp. 229 y 230.

²⁰ G. ARIÑO, y J. CASSAGNE. *Servicios Públicos, Regulación y Renegociación*. Lexis Nexis, Abeledo Perrot. Buenos Aires: 2004.p. 13

²¹ R. DROMI. *Competencia y Monopolio. Argentina, Mercosur y OMC*. Buenos Aires: Ciudad Argentina. 1999. pp. 11-12.

objetivo deseado con el riesgo de que las medidas adoptadas puedan causar otro tipo de consecuencias.

Hoy en día, resulta necesaria la intervención del Estado en ciertos sectores de la economía, sin que ello limite la participación subsidiaria de operadores privados especialmente en lo que respecta a sectores de interés general, pues es el llamado a tutelar el respeto al orden público económico nacional, más aun se legitima cuando existen imperfecciones en el mercado que están generando perjuicios a los ciudadanos.

Es en estos casos donde el Estado debe intervenir con el objetivo de corregir fallas como la prestación ineficiente, cobro de tarifas elevadas y falta de cobertura de servicios públicos en procura del bienestar social. Ahora, lo importante es determinar el grado de intervención que debe tener el Estado sin que esto afecte a la estabilidad, el orden socioeconómico de los ciudadanos y el comportamiento del mercado.

Como manifiesta DROMI, el rol intervencionista del Estado en la economía, se justifica en cuanto sea necesario regular el comportamiento de los operadores económicos que interactúan en el mercado, y crear las condiciones propicias para controlar a los operadores que se encuentren dificultando u obstaculizando el desarrollo de la actividad económica. Tal es el caso de los monopolios naturales los cuales de manera excepcional y suplente, pueden constituirse en procura del bien común²², como se ha dado frecuentemente en sectores de telecomunicaciones y energía, que generalmente son aquellos mercados encargados de la prestación de servicios públicos. Este comportamiento, si bien es cierto, puede producir afectaciones al mercado u operadores económicos, que desencadenen en restricciones a la libre competencia como efecto forzado; sin embargo, de generar beneficios que sobrepasan los efectos negativos de la medida empleada, es aceptado desde la eficiencia del Pareto Potencial, por una autoridad de control de la libre competencia.

La situación de equilibrio denominada equilibrio de Pareto o Pareto Potencial,

Es la que se produce cuando dada una determinada distribución de renta y de riqueza, el propio funcionamiento del mercado conduce a una situación de máximo bienestar que se define en el sentido de que no es posible reorganizar la producción y el consumo de los distintos bienes y servicios para incrementar el bienestar de una o más personas, si no es a costa de reducir el bienestar de las restantes, al menos de una de las

²² *Ibidem.* p 43

restante. De ahí que el óptimo de Pareto sea una situación de máximo bienestar.²³

El Pareto Potencial sostiene que, cuando existe una modificación en el mercado, (como la implementación de una medida, el ingreso o salida de un nuevo operador) que genera a la vez beneficios y perjuicios a los operadores económicos que interactúan en él, se deberá realizar un análisis para determinar las consecuencias. Si de los resultados obtenidos se concluye que los efectos positivos producto de la alteración del mercado, son mayores al nivel de daño ocasionado, resulta conveniente mantener estas condiciones ya que generan eficiencia en el mercado y por ende bienestar social.

Es así como en esta tesis, se analizará el hecho de que si bien el rol de regulación e intervención de un Estado en sectores de interés general o estratégicos, es legítimo, legal y eficiente, puede en ciertas ocasiones a través de la implementación y aplicación de regulaciones o intervenciones legales o paralegales, ser capaz de crear distorsiones o discriminaciones negativas e inconstitucionales; además de producir afectaciones en materia de libre competencia económica.

Es por esto que nos enfocaremos específicamente en dar una revisión al sector estratégico de Transporte Aerocomercial de Pasajeros para determinar si en este mercado, existen restricciones al Derecho de Competencia que se estén generando principalmente por la aplicación, desaplicación o inexistencia de normativa regulatoria en lo referente al método de asignación y control de frecuencias aéreas.

²³ J. PASCUAL Y VICENTE. *Diccionario de Derecho de la Competencia*. Madrid: Civitas. 2002. p. 286.

CAPITULO II

REGULACION Y CONTROL DEL ESTADO EN EL MERCADO DE TRANSPORTE AEREO

2.1. Mercado de Transporte Aéreo

El mercado aéreo, según establece el Artículo 313 de la Constitución Política²⁴ y la Ley de Aviación Civil, norma rectora en materia aeronáutica, ha sido considerado como sector estratégico que en este caso se halla sujeto a la administración del Estado, a través de su autoridad aeronáutica por considerarse que el tráfico aéreo en el país, constituye un segmento económico en función del desarrollo socio económico del país.

De la misma manera, en la Carta Política, se establece en el artículo 394, que el Estado será el encargado de garantizar la libertad del transporte ya sea terrestre, marítimo, fluvial o aéreo sin que existan para esto privilegios de ninguna índole. Además de que será el Estado, el encargado de regular el transporte así como, las actividades portuarias y aeroportuarias.²⁵

²⁴ Constitución de la República del Ecuador. Art. 313.- El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley.

²⁵ Constitución de la República del Ecuador. Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de

En lo que concierne al transporte aéreo, se ha establecido en la Ley de Aviación Civil, que el Estado es el encargado de la planificación, regulación, control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano, en concordancia con lo previsto en la Constitución de la República. Sin embargo, se prevé la posibilidad de que el Estado como regulador, pueda delegar estas funciones a la iniciativa privada, a través de las varias modalidades establecidas para ello²⁶.

El tráfico aéreo en el país, ha sido considerado como elemento económico que deberá ser administrado por el Estado, asignando para ello a la autoridad aeronáutica tal como sucede en el caso de Argentina²⁷, Colombia²⁸, Chile²⁹ y demás países latinoamericanos; Tomando en cuenta esto, el Estado en ejercicio de la facultad administradora, ha decidido ejercer sus funciones mediante la creación de un organismo encargado de desarrollar la Política Aeronáutica, siendo este, el Consejo Nacional de Aviación (CNAC), y como autoridad encargada de mantener el control técnico-operativo de la actividad aeronáutica nacional, se ha designado a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC)³⁰.

transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

²⁶ Ley de Aviación Civil. Art. 1.- Corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Le corresponde la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas, en forma directa o por delegación, según sean las conveniencias del Estado, con arreglo a las disposiciones de esta Ley, del Código Aeronáutico, reglamentos y regulaciones técnicas, que deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, de la cual el Ecuador es signatario.

De acuerdo con la Constitución Política de la República y la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada se podrá delegar a la iniciativa privada, a través de cualquier modalidad reconocida por la ley, los aeródromos y aeropuertos existentes en el país a empresas nacionales o extranjeras que, mediante una licitación, presenten las condiciones más favorables al desarrollo, mantenimiento y mejoras de los actuales, sin excluir la posibilidad de la construcción y operación de nuevos aeródromos o aeropuertos.

Previa autorización del Presidente de la República emitida mediante decreto ejecutivo, los municipios podrán construir, administrar y mantener aeropuertos. Para el efecto, podrán ejercer estas facultades directamente o delegarlas a empresas mixtas o privadas mediante concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual de acuerdo a la ley.

²⁷ Decreto N° 239/2007 - Administración Nacional de Aviación Civil - Poder Ejecutivo Nacional. República de Argentina

²⁸ Código de Comercio. Libro Quinto de la Navegación, Parte Segunda de la Aeronáutica. República de Colombia. 2004.

²⁹ Ley No. 18.196. Código Aeronáutico. República de Chile. 08 de febrero de 1990.

³⁰ Ley de Aviación Civil. Art. 2.- El Estado ejercerá sus atribuciones a través del Consejo Nacional de Aviación Civil, como organismo encargado de la política aeronáutica del país; y, de la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias, como ente regulador, que mantendrán el control técnico-operativo de la actividad aeronáutica nacional.

El artículo 4 de la Ley de Aviación Civil, establece como atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil, entre otras³¹,

- a) Otorgar las concesiones y los permisos de operación a las compañías nacionales y extranjeras de transporte aéreo público y revocarlos, suspenderlos, modificarlos o cancelarlos.

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, los términos técnicos en materia aeronáutica, tendrán los significados previstos en las Regulaciones Técnicas de la Aviación Civil (RDAC), emitidas por la autoridad aeronáutica.

³¹ Ley de Aviación Civil. Art. 4.- Son atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil:

- a) Elaborar y aprobar su presupuesto y sus reglamentos;
- b) Aprobar el Plan de Desarrollo Aeronáutico formulado por la Dirección General de Aviación Civil y velar por su cumplimiento, a la vez que apoyar y estimular las actividades aeronáuticas;
- c) Otorgar las concesiones y los permisos de operación a las compañías nacionales y extranjeras de transporte aéreo público y revocarlos, suspenderlos, modificarlos o cancelarlos. El Consejo podrá reconsiderar las resoluciones tomadas en los casos mencionados en los literales c) y d), a pedido de las partes, dentro del término de ocho días a partir de la fecha en que aprobó la resolución.
El Consejo Nacional de Aviación Civil deberá determinar y considerar la capacidad financiera del solicitante para conducir la operación propuesta;
- d) Conocer y aprobar los convenios o contratos de cooperación comercial que incluyan: Código Compartido, Arreglos de Espacios Bloqueados, Arriendos en Wet Lease e Interlíneas.

La decisión del Consejo Nacional de Aviación Civil deberá estar basada en el interés público, su conveniencia o necesidad, previniendo prácticas injustas, predatorias o anticompetitivas, evitando concentración de la industria aeronáutica y de las frecuencias, dominación del mercado, monopolio. En casos de Código Compartido y Arreglos de Espacios Bloqueados, el transportador aéreo que operara el tramo sujeto a este convenio deberá ser calificado y certificado por su autoridad aeronáutica. Por interés público, el transportador que comercializa o vende un boleto, debe incluir información de quien es el operador del vuelo. En casos de arriendo en Wet Lease, las dos partes deberán ser operadores, a menos que el Consejo Nacional de Aviación Civil determine la necesidad de excepción;

- e) Elaborar anualmente el informe de labores;
- f) Designar las comisiones de representación internacional permanentes;
- g) Emitir dictamen previo a la celebración de convenios o acuerdos de transporte aéreo;
- h) A pedido de la Dirección General de Aviación Civil, aprobar la creación y regulación de tasas y derechos por servicios aeroportuarios, tasas y derechos por facilidades aeronáuticas y utilización de la infraestructura aeronáutica, de los aeropuertos que estén bajo operación y administración de la Dirección General de Aviación Civil;
En los aeropuertos que sean operados y administrados por los municipios, en forma directa o mediante concesión, las tasas y derechos aeroportuarios serán fijados por las propias municipalidades, de conformidad con la ley;
- i) Resolver, en segunda instancia, los casos que por faltas a la ley, Código Aeronáutico, reglamentos o regulaciones técnicas le lleguen en grado;
- j) Aprobar y modificar, a solicitud del Director General de Aviación Civil, el reglamento de seguros aeronáuticos, incluyendo sus montos, cobertura y responsabilidades; y,
- k) Designar al Presidente y miembros de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación (JIA). El Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes será ecuatoriano, mayor de treinta años, acreditará haber aprobado uno o más cursos sobre seguridad en materia de investigaciones de accidentes de aviación.

El Presidente y los miembros de la Junta, deberán tener amplia experiencia en la aviación comercial y no podrán tener acciones o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacionales o extranjeras que operaren en el país.

- b) Aprobar el Plan de Desarrollo Aeronáutico, velar por su cumplimiento, apoyar y estimular las actividades aeronáuticas;
- c) Conocer y aprobar los convenios o contratos de cooperación comercial que incluyan: Código Compartido, arreglos de espacios bloqueados, arriendos en Wet Lease e Interlíneas.

Por otro lado, según el artículo 4 de la Ley de Aviación Civil, a la Dirección General de Aviación Civil, se le ha atribuido varios tipos de funciones de control entre las que para la importancia de este trabajo, resaltan entre otras,

- d) Vigilar y controlar las actividades relacionadas con la aeronáutica civil de las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que operen en el país;
- e) Dictar, reformar, derogar regulaciones técnicas, órdenes, reglamentos internos y disposiciones complementarias de la aviación civil, de conformidad con la presente Ley, el Código Aeronáutico, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las que sean necesarias para la seguridad de vuelo y la protección de la seguridad del transporte aéreo.
- f) Regular el tránsito aéreo, mediante la reglamentación del uso del espacio aeronavegable bajo los términos, condiciones y limitaciones necesarios para garantizar la seguridad de las aeronaves y el uso eficiente del espacio aéreo.
- g) Registrar las tarifas aéreas de pasajeros, de aerolíneas nacionales y extranjeras, así como las de carga;
- h) Registro o matrículas de aeronaves.

La industria del transporte aéreo en el Ecuador se ha desarrollado sobre la base de la iniciativa privada y estatal, ofreciendo una amplia gama de servicios al consumidor como son el transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo; y, el transporte aéreo irregular de pasajeros, carga y correo.

Según el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General, se entiende como servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo, “(...) Aquellos vuelos que se ofrecen al

público y se realizan con sujeción a rutas, frecuencias y horarios prefijados, tales condiciones deben cumplirse en su conjunto (...)”³².

De la misma manera, el artículo 16 del mismo reglamento señala que,

Servicio de transporte aéreo no regular es aquel que se realiza sin sujeción a la conjunción de los elementos que definen a los vuelos regulares y puede ser explotado a través de las siguientes modalidades:

- a) A tiempo fijo;
- b) Taxi aéreo;
- c) Charter; y,
- d) Especiales.

Para la prestación de estos servicios, la autoridad aeronáutica ha establecido la posibilidad de que sean desarrollados por cualquier tipo de empresas siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos para ello y estén sometidas a las reglas de una leal competencia. Es necesario procurar que todos los operadores que vayan a desarrollar cualquiera de estas actividades dentro del mercado, tengan las mismas oportunidades de acceso y participación en igualdad de condiciones y oportunidades.

Para el propósito de este estudio, únicamente se tomará en cuenta el servicio de transporte aéreo comercial regular de pasajeros.

2.2. Mercado de Transporte Aéreo regular de pasajeros en Ecuador

El mercado aeronáutico, se encuentra regulado por las dos principales autoridades que son el Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, quienes son las encargadas principalmente de regular el sector aeronáutico mediante el otorgamiento de concesiones y derechos de tráfico aéreo entre otras atribuciones que les han sido encomendadas, mismas que se encuentran contempladas en la Ley de Aviación Civil y la Decisión 582 de la Comunidad Andina.³³

³² Art. 4.- Se entenderá por servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo en forma combinada o exclusivo de carga, aquellos vuelos que se ofrecen al público y se realizan con sujeción a rutas, frecuencias y horarios prefijados, tales condiciones deben cumplirse en su conjunto.

No obstante, en el caso de vuelos exclusivos de carga, dada la naturaleza y características de este servicio, solamente en caso de imposibilidad, debidamente justificada y probada, de cumplir los horarios aprobados, existirá de parte de la Dirección General de Aviación Civil, la necesaria flexibilidad para aceptar los cambios solicitados.

³³ Decisión 582 de la Comunidad Andina. *Transporte Aéreo en la Comunidad Andina*. Lima, Perú, 4 de mayo del 2004. Artículo 13.- Corresponde a la Autoridad Nacional Competente del País Miembro respectivo conocer y resolver la petición de la línea aérea que pretenda ser designada para explotar servicios regulares de transporte aéreo en el territorio de los Países Miembros. Recibida la petición, la Autoridad Nacional Competente decidirá sobre la misma, así como sobre los pormenores de operación, dentro del plazo máximo de treinta (30) días calendario.

Para esto, el CNAC, ha establecido los parámetros a ser tomados en cuenta al momento de asignar o conceder frecuencias aéreas a los operadores que participan en el mercado de transporte aéreo y son los encargados de prestar el servicio de transporte aerocomercial regular de pasajeros tomando en cuenta lo establecido en la Ley de Aviación Civil, Código Aeronáutico, Principios de Política Aeronáutica y el Reglamento para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos de Operación.

En lo que se refiere a compañías de aviación que prestan este servicio en el territorio nacional, mediante concesiones otorgadas por el Consejo Nacional de Aviación Civil, actualmente se encuentran³⁴:

- a) Aerolíneas Galápagos S.A., AEROGAL S.A.
- b) AEROLANE Líneas Aéreas Nacionales Del Ecuador S.A.
- c) AIR CUENCA S.A.
- d) ICARO S.A.
- e) Servicios Aéreos Ejecutivos. SAEREO
- f) TAME Línea Aérea del Ecuador.
- g) Vuelos Internos Privados S.A., VIP S.A. S.A.

2.3. Método de Otorgamiento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General

El 5 de febrero de 2007, mediante Registro Oficial Suplemento 15 y en atención a la necesidad de regular el procedimiento de concesión y otorgamiento de frecuencias aéreas, se expide el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General. Dicho reglamento, establece las pautas para el otorgamiento de una concesión o permiso de operación para la prestación de un servicio de transporte aéreo público, doméstico o internacional a personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras interesadas en operar en el país.³⁵

El procedimiento de solicitud de concesión a un operador interesado en la prestación del servicio aéreo regular, está comprendido por varios requisitos siendo

³⁴ DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. *Parque Aeronáutico*. [En línea]. (29 de septiembre de 2010) Disponible en: http://www.dgac.gov.ec/Español/Html/REGISTRO_AERO.htm.
Ver Anexo 1

³⁵ Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General. Quito. 5 de febrero de 2007.
Disponible en: <http://www.lexis.com.ec/lexis/>

estos de orden legal, económico y técnico; sin embargo, esto va a depender si la empresa es de nacionalidad ecuatoriana, extranjera o si es de un país miembro de la Comunidad Andina.

2.3.1. Requisitos

Conforme el artículo 5 del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General, se dispone que para obtener una concesión o permiso, la empresa interesada deberá inicialmente realizar el pago de derechos por el trámite correspondiente, ante el CNAC y posteriormente cumplir con los siguientes requisitos:

2.3.1.1 Legales

La empresa interesada³⁶, debe presentar su solicitud ante el Consejo Nacional de Aviación Civil, la cual debe estar suscrita por el representante legal o apoderado. La solicitud debe indicar la denominación o razón social, nombre comercial, número del Registro Único de Contribuyentes (RUC) y domicilio principal de la empresa; en el caso de personas jurídicas se debe presentar copias certificadas de la escritura pública de constitución y reformas a la escritura de ser el caso.

³⁶ Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General. Art. 6.- El interesado deberá presentar los siguientes requisitos de orden legal:

- a. La solicitud suscrita por el representante legal o apoderado, en la que se indicará la denominación o razón social, nombre comercial, número del Registro Único de Contribuyentes (RUC) y domicilio principal de la empresa;
- b. En el caso de personas jurídicas copia certificada de la escritura pública de constitución y de reformas, si existieren.

Si el interesado es una persona natural, se indicará el nombre, nacionalidad, cédula de ciudadanía o identidad, estado civil, profesión, domicilio y matrícula de comercio; y, el compromiso de constituirse en persona jurídica ecuatoriana en un plazo no mayor a seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud y de dar cumplimiento a lo establecido en esta sección;

- c. Certificado actualizado de existencia legal y cumplimiento de obligaciones emitido por la Superintendencia de Compañías;
- d. Certificado actualizado de afiliación a la Cámara de Comercio o de Turismo, de conformidad con la ley;
- e. Nombramiento vigente del representante legal debidamente inscrito en el Registro Mercantil o Poder Especial debidamente otorgado ante Notario Público, con el que el interesado acredita su facultad para intervenir a nombre y en representación de la compañía; y,
- f. Para operaciones internacionales, el interesado relacionará su solicitud con los instrumentos multilaterales, regionales o bilaterales en los cuales fundamenta su pedido. En caso de no existir éstos, solicitará se aplique el principio de reciprocidad flexible.

Si el solicitante es una persona natural, es necesario indicar el nombre, nacionalidad, cédula de ciudadanía o identidad, estado civil, profesión, domicilio y matrícula de comercio; y, el compromiso de constituirse en persona jurídica de nacionalidad ecuatoriana en un plazo no mayor a seis meses.

Además se debe añadir, un certificado actualizado de existencia legal y cumplimiento de obligaciones emitido por la Superintendencia de Compañías; certificado actualizado de afiliación a la Cámara de Comercio o de Turismo; nombramiento vigente del representante legal debidamente inscrito en el Registro Mercantil o Poder Especial debidamente otorgado ante Notario Público.

En caso de que la compañía desee realizar operaciones internacionales, deberá fundamentar su solicitud en instrumentos multilaterales, regionales o bilaterales, de no existir acuerdo alguno, deberá solicitar la aplicación del principio de reciprocidad flexible, que consiste en que de ser del caso que una compañía ecuatoriana solicite la participación en un país extranjero que no haya suscrito convenio con el país, este abrirá sus puertas para las operaciones.

Cuando se trate de empresas extranjeras, el artículo 10 del Reglamento dispone que, se requiere además de lo mencionado anteriormente, que el representante de la compañía sea residente en el Ecuador, que la compañía tenga domicilio en el país o certifique que el proceso se encuentra en trámite; y, un documento oficial que acredite que la aerolínea ha sido designada por la autoridad aeronáutica de su país para prestar el servicio internacional propuesto, con indicación de rutas, número de frecuencias, derechos y equipo de vuelo autorizado.

2.3.1.2 Orden Económico

El artículo 7 del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General dispone que en el caso de que la empresa solicitante sea nueva en el mercado o ya exista en el mercado, además de los requisitos legales, deberá además presentar un estudio económico financiero en el cual se muestre una proyección a cinco años de los flujos de caja correspondientes.

Deben incluir además en el informe, premisas de inversiones, cuentas de ingresos y egresos; detalle de la evaluación financiera del proyecto que comprenda: Valor Actual Neto (VAN), Tasa Interna de Retorno (TIR), Período de Retorno de la Inversión

(Payback), Relación Beneficio Costo (Rb/c); señalar la tasa de descuento aplicada en porcentaje, definir el criterio de adquisición de las aeronaves y sus precios; si la empresa va a desempeñar sus funciones arrendando las aeronaves, deberá indicarse las condiciones del contrato de arrendamiento.

La compañía interesada está en la obligación de demostrar solvencia económica y capacidad financiera para desarrollar el proyecto mediante la presentación de un aval otorgado por una institución del sector financiero ya sea nacional o extranjero. Cuando se trata de empresas extranjeras, se requiere únicamente, la presentación de un estudio del tráfico de pasajeros, carga y correo en forma combinada o de carga exclusiva por rutas a ser operadas. Igualmente, presentará el estudio de tráfico de los derechos de quinta libertad.

2.3.13. Orden Técnico

Para la realización de sus operaciones, cada compañía deberá indicar el tipo y clase de aeronaves a ser utilizadas, modo de adquisición, base principal de operaciones, mantenimiento e infraestructura para las operaciones a ser realizadas. Además, se adjuntará una carta compromiso emitida por la Dirección General de Aviación Civil o los concesionarios de los aeropuertos, manifestando que dentro del aeropuerto existe la capacidad física necesaria para el ejercicio de la actividad aérea. Lo mismo se requiere para el caso de compañías extranjeras, lo mismo se establece para las empresas extranjeras tal como lo dispone el artículo 8 del Reglamento³⁷.

2.3.1.4 Países Miembros de la Comunidad Andina

El Reglamento ha establecido en sus artículos 13 y 14, un régimen especial para las aerolíneas solicitantes fueran miembros de la Comunidad Andina.

Del mismo modo, esta empresa deberá de igual manera cumplir con los requisitos enunciados anteriormente, pero además, estará regida por lo dispuesto en la Decisión

³⁷ Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General. Art. 8.- Se indicará el tipo y clase de aeronaves que pretenden utilizar, su modalidad de adquisición, base principal de operaciones y mantenimiento e infraestructura para las operaciones propuestas.

Así mismo adjuntarán una carta compromiso emitida por la Dirección General de Aviación Civil o los concesionarios de los aeropuertos, según corresponda, en el sentido de que cuenta o que contará con los espacios físicos necesarios para el ejercicio de la actividad propuesta.

582 y la Decisión 360 de la Comunidad Andina referente al Transporte Aéreo en la Comunidad Andina, así como en las resoluciones comunitarias sobre transporte aéreo y demás disposiciones establecidas en el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General.

2.3.2. Procedimiento para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos de Operación

De conformidad con lo establecido en los Principios de Política Aeronáutica, el Consejo Nacional de Aviación Civil, para el otorgamiento de concesiones y permisos de operación, deberá tomar en cuenta el interés nacional, los derechos de los usuarios y las actividades de los operadores aéreos.

Cualquier decisión que tome el CNAC, deberá considerar los siguientes objetivos:

- a) El fomento y desarrollo de la aviación civil comercial, bajo normas que garanticen su seguridad integral, eficiencia, regularidad y economía;
- b) La promoción de un servicio adecuado por parte de las empresas ecuatorianas de transporte y servicios aéreos sin discriminación ni preferencia evitando el monopolio y propendiendo a que las aerolíneas dispongan de aeronaves de la más reciente tecnología, con registros y controles permanentes de mantenimiento, ecológicamente aceptadas, y tripulaciones nacionales adecuadamente entrenadas y calificadas. La competencia desleal será sancionada con arreglo a la ley;
- c) El establecimiento de una eficiente red de transporte aéreo como medio que contribuya al desarrollo económico del país y a las necesidades de la población, de manera que se constituya en una opción conveniente para la transportación de pasajeros y carga; y,
- d) La creación y mantenimiento de los vínculos internacionales y el acercamiento entre los pueblos, mediante la celebración de convenios o acuerdos con base en el principio de reciprocidad que garantice una igualdad de oportunidades. A falta de éste, se observará el principio de reciprocidad flexible³⁸.

Tomando en cuenta esto, en el Título IV del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General, se establece el procedimiento a ser tomado en cuenta, para el otorgamiento de concesiones y permisos de operación a las compañías aéreas interesadas en prestar servicio de transporte aéreo regular en el Ecuador.

³⁸ Principios de Política Aeronáutica. Principios de Carácter General. II. Principios para el Otorgamiento de Derechos. Quito. Registro Oficial # 158 del 29 de agosto de 2003.

El procedimiento dispone que, una vez de que se hayan cumplido con los requisitos, legales, económicos y técnicos, estos deberán ser analizados por el CNAC, quien es la autoridad encargada de llevar a cabo este tipo de procedimientos.

Una vez ingresada la documentación, en un término de 48 horas el Presidente del CNAC, revisará la documentación presentada por la solicitante, verificando que la misma se encuentre completa. En caso de que faltare algún requisito, el Presidente solicitará que la misma sea completada en el término de diez días. En caso de que la documentación no sea completada dentro del término previsto para el efecto, se entenderá que se ha desistido de la solicitud y se archivará el trámite.

De estar la documentación completa, el Presidente dispondrá por una sola vez, la publicación de un extracto de la solicitud en uno de los periódicos de mayor circulación nacional. Cualquier oposición deberá ser presentada en el término de diez días ante la Secretaría General.

Paralelamente a esto, se dispondrá a realizar el respectivo análisis acerca de los requisitos económicos, legales, técnicos así como también, se revisará la política aeronáutica y dentro del término de 15 días, cada dirección emitirá un informe en donde consten sus observaciones. Si existiere la necesidad de que algún punto sea aclarado por parte de la solicitante, se le notificará por escrito y el trámite se suspenderá hasta por diez término o hasta que la información requerida sea entregada ante la Secretaría del Consejo. De no mostrar la información requerida, el informe se presentará con las observaciones del caso.

Cualquier oposición presentada, deberá estar debidamente motivada y contener los fundamentos de hecho y de derecho y ser acompañada de las pruebas de sustento que fueran pertinentes. Las oposiciones presentadas, serán calificadas y de ser pertinente, se convocará a una Audiencia de Interesados en la que se expondrán oralmente los alegatos de las partes.

Solo podrán presentarse oposiciones y, por lo tanto, existir audiencia de interesados respecto de las solicitudes tendientes a obtener una concesión o permiso de operación; y en los casos en que la empresa solicitante, requiera incrementar los

derechos aerocomerciales que posee, tales como rutas, frecuencias y derechos de tráfico³⁹.

Cabe recalcar que no habrá la posibilidad de llamar a "Audiencia de Interesados", para tratar casos de:

- a) Solicitudes de aerolíneas extranjeras de los Países Miembros de la Comunidad Andina, bajo el principio de reciprocidad, para la operación exclusiva en la Subregión;
- b) Solicitudes de aerolíneas ecuatorianas para ejercer derechos Aerocomerciales únicamente dentro de la Comunidad Andina;
- c) Solicitudes de empresas de aviación que pretendan operar amparadas en los acuerdos fronterizos suscritos por el Gobierno del Ecuador; y,
- d) Solicitudes de compañías nacionales encaminadas a obtener una concesión de operación para la prestación de los servicios de transporte aéreo no regular, en la modalidad de taxi-aéreo, con aeronaves con un peso máximo de despegue de 5.700 kilogramos, de conformidad con el informe técnico que se emita para el efecto.

Una vez fijados día y hora para la audiencia, Presidente del Consejo, notificará a las partes y correrá traslado de los informes económico, legal y de la política aeronáutica. Cualquiera de las partes y por una sola vez, podrán pedir al Presidente que se difiera la audiencia por un plazo máximo de ocho días de existir razones para ello caso contrario la fecha y hora se mantendrán.

Si producto de la audiencia surgieren nuevos elementos a ser tomados en cuenta, el Presidente de oficio o a solicitud de parte, podrá abrir un término de prueba de hasta diez días, en el que las partes presentaran las pruebas para sustentar sus argumentos. Posteriormente, a la conclusión del término de prueba, el Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil emitirá una resolución debidamente motivada y

³⁹ Según el Acuerdo de Marrakech, Acuerdo General Sobre El Comercio de Servicios, Anexo. sobre Servicios de Transporte Aéreo, se entiende como "derechos de tráfico", se entiende el derecho de los servicios regulares y no regulares de operar y/o transportar pasajeros, carga y correo, mediante remuneración o alquiler, desde, hacia, en o sobre el territorio de un Miembro, con inclusión de los puntos que han de cubrirse, las rutas que han de explotarse, los tipos de tráfico que han de realizarse, la capacidad que ha de facilitarse, las tarifas que han de cobrarse y sus condiciones, y los criterios para la designación de líneas aéreas, entre ellos los de número, propiedad y control. (15 de octubre de 2010).

Organización Mundial del Comercio.

Disponible en: http://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/26-gats_02_s.htm#top

fundamentada, que autorice o niegue lo solicitado por el interesado, en el término de diez días contados a partir de la recepción de los informes de las unidades administrativas, de la realización de la audiencia o de concluido el término de prueba. La resolución deberá ser notificada a las partes, a la Dirección General de Aviación Civil y publicada en el Registro Oficial una vez que sea un acto firme.

De tratarse de una empresa extranjera, antes de la publicación de la resolución, la compañía debe certificar que la compañía aérea extranjera está domiciliada en el país y existe legalmente además de certificar que ha dado cumplimiento a lo requerido por la Superintendencia de Compañías.

Si alguna de las partes no estuviere conforme con la resolución, tiene la oportunidad de apelar la misma y presentar recurso jerárquico ante el pleno del Consejo Nacional de Aviación Civil, en el término de tres días, contados a partir de la notificación.

El Pleno del Consejo debe resolver si confirmar, revocar o reformar la resolución apelada basándose en el expediente o solicitando nuevamente informes ampliatorios a las unidades administrativas y documentación a las partes. La resolución será publicada en el Registro Oficial.

Una vez realizada la audiencia, se procederá a redactar las resoluciones de concesión o de permiso de operación según el caso de conformidad con el Título VIII, Capítulo II del Código Aeronáutico referente al contenido de concesiones y permisos.

Posteriormente, la compañía aérea deberá iniciar los procedimientos correspondientes ante la Dirección General de Aviación Civil en un plazo no mayor a treinta días desde la fecha de notificación; en casos excepcionales el plazo podrá ampliarse hasta un máximo de treinta días más.

Es importante conocer que a pesar de haberse otorgado el permiso de operación o concesión, la empresa no podrá iniciar operaciones de transporte u otros servicios aéreos sin antes contar con el Certificado de Operador Aéreo (AOC)⁴⁰ y

⁴⁰ Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas. Artículo 2. d) «certificado de operador aéreo (AOC)»: un documento expedido a una empresa o a un grupo de empresas por las autoridades competentes de un Estado miembro en el que se acredite que el operador en cuestión posee la capacidad profesional y la organización necesarias para garantizar la

especificaciones operacionales expedidos por la DGAC, en el que se certifique que el operador se encuentra debidamente equipado para realizar sus funciones.

Al tratarse de compañías extranjeras, la autoridad aeronáutica evaluará las instalaciones con que cuenta para su operación en el país, así como el documento otorgado por la autoridad competente del país de bandera de la operadora, el cual servirá de base para la expedición de la autorización técnica correspondiente.

Por otro lado, la compañía aérea solicitante está en la obligación de rendir garantía económica a favor de la DGAC, para responder en caso de incumplimiento de las estipulaciones establecidas en su concesión o permiso de operación.

2.3.3 Método para la Renovación y Modificación de las Concesiones o Permisos de Operación

En el Título IV, Capítulo 2 del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General, se establece el procedimiento de renovación o modificación de una concesión y permiso de operación. El procedimiento indica que para esto, se realizará el mismo trámite previsto para el otorgamiento pero, adicionalmente se requiere la actualización de la información proporcionada por la empresa solicitante.

La solicitud de renovación debe ser presentada ante al CNAC, con al menos noventa días de anticipación a la fecha de vencimiento de la concesión o permiso ya que una vez vencida la vigencia, no se podrá renovar.

Cuando las empresas deseen modificar su concesión o permiso de operación, deben presentar ante el CNAC, la respectiva solicitud adjuntando la documentación que corresponda. Sin embargo, hay que tomar en cuenta que únicamente se admitirán modificaciones de las concesiones y permisos de operación cuando se trate de⁴¹:

operación de aeronaves en condiciones seguras para las actividades aeronáuticas especificadas en el mismo. 23 de julio de 1992

Disponible en:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R2407:ES:HTML>

⁴¹ Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General. Art. 60.- Las empresas interesadas en modificar su concesión o permiso de operación, presentarán al Consejo Nacional de Aviación Civil la respectiva solicitud adjuntando la documentación que corresponda en los siguientes casos:

- a. Empresas nacionales.- Se sujetarán en lo pertinente a lo establecido en los Arts. 5, 6, 7 y 8 de este reglamento;

- a) Incremento o disminución de derechos aerocomerciales;
- b) Cambio de la modalidad del servicio, de regular a no regular o viceversa; y,
- c) Aumento o cambio de tipo de equipo de vuelo a operar dentro de las rutas y frecuencias autorizadas.

2.3.4 Revocaciones, Suspensiones y Cancelaciones

El Título IV, Capítulo 3 del Reglamento en mención, con fundamento en las atribuciones otorgadas mediante la Ley de Aviación Civil, el CNAC, establece que se podrá suspender, revocar o cancelar, total o parcialmente, las concesiones o permisos de operación, mediante el procedimiento establecido y previa convocatoria a audiencia previa de interesados cuando,

- a) El operador pierda la capacidad legal, técnica o económica financiera bajo la que fue otorgada la concesión o permiso de operación;
- b) El explotador no rinda caución en los montos fijados o no la repone en los plazos establecidos;
- c) Las operaciones no se inicien en la fecha o prórroga señalada por la Dirección General de Aviación Civil, cumplidos que sean los requerimientos previstos en el Art. 116 del Código Aeronáutico;
- d) La empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución conforme a la ley y no ofrece, a criterio de la autoridad aeronáutica respectiva, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios;
- e) La concesión o permiso de operación es cedido, transferido o explotado en contravención a lo dispuesto en el Código Aeronáutico, Ley de Aviación Civil, reglamentos o regulaciones técnicas;
- f) No se cuenta con los seguros obligatorios establecidos en la Ley de Aviación Civil y el reglamento para el otorgamiento de concesiones y permisos de operación;

b. Empresas extranjeras.- Se sujetarán en lo pertinente a lo establecido en los Arts. 9, 10, 11 y 12 de este reglamento; y,

c. Empresas de la Comunidad Andina.- Se sujetarán en lo pertinente a lo establecido en el Art. 14 de este reglamento.

- g) Cuando se verifique la falta de reciprocidad por parte de otro Estado para la concesión de similares derechos aerocomerciales a los otorgados por el Ecuador a la empresa extranjera;
- h) Exista interrupción o no utilización, por más de noventa días, de una o más de las rutas y/o frecuencias otorgadas, sin causa justificada y sin autorización de la autoridad aeronáutica correspondiente, previo el informe de la DGAC; (el subrayado me pertenece.
- i) Si no culminan los procedimientos técnicos ante la DGAC en el plazo concedido; y,
- j) Por cualquier otra causa establecida en la legislación aeronáutica o en su concesión o permiso de operación.

La aerolínea a la cual, se le haya cancelado o revocado una concesión o permiso de operación, no podrá solicitar nuevamente una concesión o permiso de operación antes de haber transcurrido por lo menos seis meses desde que la resolución emitida, se ejecutorie.

De la misma manera, el CNAC podrá proceder a la suspensión total o parcial de una concesión o permiso de operación cuando el operador interesado así lo solicitare, previo análisis correspondiente.

La solicitud de suspensión, deberá contener una motivación clara y detallada de las razones en que la aerolínea basa su pedido de suspensión y el tiempo de duración del mismo. Debe acompañar la solicitud con una declaración juramentada mediante la cual, la empresa se compromete a cumplir con las obligaciones derivadas de los contratos de transporte afectados. El trámite deberá iniciarse con al menos, sesenta días de anticipación a la fecha tentativa de inicio de la suspensión.

Antes de la entrega de la resolución que autoriza la suspensión, la compañía aérea deberá publicar el extracto entregado por el CNAC, durante tres días consecutivos, en uno de los periódicos de mayor circulación nacional, con al menos treinta días de anticipación a la suspensión.

Una vez realizado todo este procedimiento, la empresa interesada, deberá solicitar ante el CNAC, la asignación o renovación de un número determinado de frecuencias a ser operadas dentro de las rutas en las que muestre interés.

Sin embargo, para la asignación de frecuencias y renovación de las mismas, la autoridad encargada no ha establecido un método claro que permita conocer con facilidad los argumentos y parámetros tomados en consideración por el CNAC, para la asignación, renovación o negativa de concesión de frecuencias aéreas a las aerolíneas que operan en el sector.

2.3.5 Criterios a para la asignación de frecuencias

Según se establece en los Principios de Política Aeronáutica, el Consejo Nacional de Aviación Civil antes de tomar cualquier decisión respecto al otorgamiento de concesiones, deberá tomar en consideración los siguientes objetivos:

- a) El fomento y desarrollo de la aviación civil, bajo normas que garanticen su seguridad integral, eficiencia, regularidad y economía;
- b) La promoción de un servicio adecuado por parte de las empresas ecuatorianas de transporte y servicios aéreos sin discriminación ni preferencia, evitando prácticas monopólicas y oligopólicas, (...);
- c) La aplicabilidad de iguales consideraciones para las empresas extranjeras, de conformidad con sus respectivas legislaciones;
- d) La prevención de prácticas de competencia desleal con arreglo a la ley.
- e) El establecimiento de una eficiente red de transporte aéreo como medio que contribuya al desarrollo económico del país y a las necesidades de la población, de manera que se constituya en una opción conveniente para la transportación de pasajeros y carga; y,
- f) El otorgamiento de derechos aerocomerciales con observancia a los tres factores fundamentales que intervienen en la actividad: los fines del Estado, los derechos de los usuarios y los intereses de las líneas aéreas.⁴²

Sin embargo, además de tomar en cuenta y procurar el cumplimiento de estos objetivos fundamentales de la actividad aeronáutica, ya al momento de decidir respecto de la concesión de una frecuencia, para el servicio de transporte interno o doméstico⁴³, la decisión que tome el CNAC deberá procurar que el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros, satisfaga las necesidades de los usuarios en cumplimiento a

⁴² Resolución CNAC No. 014/2009. Principios de Política Aeronáutica. Principios para el Otorgamiento de Derechos. Registro Oficial 559 de 30 de marzo de 2009

⁴³ Principios de Política Aeronáutica Política VI. Registro Oficial # 158 del 29 de agosto de 2003.

lo mandado por la Constitución de la República que reconoce y garantiza a los ciudadanos el acceso a bienes y servicios eficientes y de calidad. Y es en base a estos principios que decidirá qué número de frecuencias otorgar a una aerolínea en determinadas rutas.

Al momento de asignar las frecuencias y rutas, el CNAC deberá considerar lo establecido en los Principios de Política Aeronáutica⁴⁴ procurando la interconexión Aero comercial entre los distintos puntos del país mediante la prestación del servicio de transporte aéreo. Entre estos principios, se ha establecido además, la posibilidad de realizar una discriminación en cuanto a las empresas que van a prestar el servicio de transporte por cuanto manifiesta que el servicio será brindado por operadores aéreos exclusivamente nacionales; y para ello se considerarán entre otras, las siguientes políticas⁴⁵:

- a) Atender la necesidad de intercomunicación entre las diferentes regiones y puntos del país, asegurando en todo momento la eficiente atención de los usuarios;
- b) Considerar una mayor apertura a nuevas rutas y frecuencias en lugares donde exista déficit de servicios, considerando el comportamiento del mercado;
- c) Se fomentará la competencia a través de una flexibilización en el otorgamiento de concesiones y permisos de operación a nuevos operadores aéreos, para estimular la prestación de los servicios en el mercado nacional, evitando los monopolios y oligopolios, proporcionando la creación y desarrollo de nuevas rutas, utilizando aeronaves adecuadas al tamaño de tales mercados;
- d) Brindar una continuidad en el tráfico y una mejor y equitativa utilización del mismo, en beneficio de los usuarios y de las empresas;
- g) Dar especial atención a las rutas que no estén adecuadamente servidas por aerolíneas regulares;
- h) Para el incremento de servicios en una ruta determinada se deberá comprobar fehacientemente la evidencia de la necesidad del servicio, de tal

⁴⁴ Resolución CNAC No. 014/2009. Principios de Política Aeronáutica. Principios para el Otorgamiento de Derechos. Registro Oficial 559 de 30 de marzo de 2009.

⁴⁵ Resolución CNAC No. 014/2009. Principios de Política Aeronáutica. Principios para el Otorgamiento de Derechos. Registro Oficial 559 de 30 de marzo de 2009. Políticas para el servicio de transporte interno o doméstico.

manera que la justifique evitando la competencia desleal y ruinosa, siendo uno de los parámetros a considerarse cuando los índices de ocupación sean superiores al setenta por ciento del promedio anual;

l) Priorizar la inversión nacional a la extranjera de conformidad con lo previsto en la Constitución de la República. (Los subrayados me pertenecen)

Como se explicó anteriormente, una empresa que muestre interés en obtener derechos de concesión o permisos de operación, deberá cumplir con los tramites señalados anteriormente; sin embargo, es importante analizar el método de asignación de frecuencias y el criterio empleado por el CNAC con base a los Principios de Política Aeronáutica y determinar si estos parámetros están generando algún tipo de restricción a la libre competencia dentro del mercado aeronáutico nacional.

CAPITULO III

AFECTACIONES A LA LIBRE COMPETENCIA

MEDIANTE LA APLICACION DEL PROCEDIMIENTO

DE CONCESION O ASIGNACION DE FRECUENCIAS

EN EL MERCADO DOMESTICO DE TRANSPORTE

AEREO REGULAR DE PASAJEROS

3.1 Qué es el Derecho de Competencia

Según manifiesta PASCUAL Y VICENTE, el Derecho de Competencia, es el conjunto de normas legales destinadas a garantizar la competencia en el sistema económico. Comúnmente, se ha venido desarrollando mediante dos sistemas legales distintos. El primero que se encarga de regular y proteger la libertad de competencia, sancionando el comportamiento de los agentes u operadores económicos que restringen la competencia en el mercado y; por otro lado tenemos la regulación de la competencia desleal, la cual comprende el conjunto de normas sancionadoras de las conductas realizadas por los empresarios en el mercado, en el cual se reputan como incorrectas o desleales⁴⁶.

Lo óptimo es que un mercado se regule por sí mismo, es decir por las fuerzas de la oferta y la demanda, por el comportamiento natural de los operadores que intervienen en él, de tal manera que no surja la necesidad de intervención de un agente externo. Sin embargo, en algunos casos en que el mercado no se desenvuelve de manera correcta y existen en él imperfecciones, debe entrar a regular un operador externo capaz de corregir las fallas y son en esas ocasiones en que el Estado interviene e

⁴⁶J. PASCUAL Y VICENTE. *Diccionario de Derecho de la Competencia*. Madrid: Civitas. 2002. p 188.

impone regulaciones que restablezcan la competencia en el mercado, regulaciones que generalmente se materializan con la imposición de normativa o en ciertos casos mediante la participación directa a través de una empresa estatal.

PINKAS FLINT manifiesta al respecto,

(...) la competencia no puede dejarse al libre albedrío de los agentes económicos. Igualmente que el mercado carece de los mecanismos de autorregulación que impidan distorsiones por conductas anticompetitivas y que en esos casos el Estado debe intervenir como árbitro con reglas claras y transparentes.⁴⁷

El Estado puede intervenir para corregir las distorsiones del mercado sin que esto implique distorsionar los principios del libre mercado y por medio de esta intervención, producir resultados beneficiosos. Generalmente las imperfecciones que requieren intervención estatal son aquellos casos en que se han producido alteraciones como altos costos de transacciones comerciales, posiciones monopólicas o ejercicio de prácticas restrictivas de la competencia, cuando los operadores económicos no poseen información suficiente que les permita tomar decisiones o también cuando existen externalidades en el consumo y producción de los bienes. Es entonces, principalmente en estos casos en que el rol del Estado debe enfocarse en regular estas situaciones mediante el control de las prácticas restrictivas de la competencia y la protección del consumidor.⁴⁸

La labor que desempeñe el Estado en este campo, debe ser subsidiaria y limitarse a evitar que se produzcan fallas como las mencionadas anteriormente cuando es evidente que el mercado por sí mismo es incapaz de corregirlas en un tiempo prudente y sin consecuencias adversas.

Las distorsiones que pueden surgir dentro de un mercado, se entienden como prácticas anticompetitivas, las cuales consisten en un gran número de conductas comerciales que tienen por objeto y efecto la restricción de la competencia entre las empresas que interactúan en un mercado determinado; la categorización de las mismas así como la sanción, se establece mediante la legislación pertinente y puede variar

⁴⁷ P. FLINT. *Tratado de Defensa de la Libre Competencia*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú Fondo Editorial. 2002. p. 23.

⁴⁸ *Ibídem* p. 29

conforme el país. El objetivo de la sanción es restablecer la libre competencia en el mercado.⁴⁹

La Libre Competencia procura mantener el orden económico general, garantizando el libre ejercicio de la actividad empresarial encaminada a la producción de bienes y servicios para el mercado. Es por eso que se han establecido normas protectoras de los operadores que interactúan en el mercado para evitar que los competidores renuncien al libre ejercicio de la actividad económica y opten por realizar prácticas que tengan como propósito excluir o limitar la libre competencia.

El Derecho de la Competencia, busca proteger el desarrollo de la economía del mercado mediante la necesidad de proporcionar al Estado normas que permitan mantener el control sobre los excesos de los ofertantes en la producción, así como también, reprimir y castigar los excesos sentando la base para lograr un buen funcionamiento de la competencia en el mercado y evitar que además se afecte directa o indirectamente al consumidor del bien o servicio que se oferte.

Se entienden como conductas atentatorias a la libre competencia, según el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, artículo 81, a toda conducta incompatible con el mercado común y todo acuerdo entre empresas, decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear la libre competencia dentro del mercado común.

En el Ecuador hasta el día de hoy, no existe una norma legal nacional en materia de Competencia; sin embargo para la investigación, juzgamiento y sanción de las prácticas anticompetitivas dentro del mercado, se toma en cuenta lo establecido en la Decisión 608 de la Comunidad Andina que es la norma rectora respecto a la protección y promoción de la libre competencia en la Comunidad Andina.

La Decisión 608 de la CAN, resulta aplicable en el Ecuador a raíz de la emisión de la Decisión 616, en la cual, se autoriza a la República del Ecuador a aplicar las normas relativas a la Competencia en el territorio nacional mediante la creación de la respectiva autoridad en materia de Competencia.

En la Decisión 608, artículos 7 y 8, se reconocen como prácticas restrictivas a la libre competencia,⁵⁰

⁴⁹ *Ibidem* p. 318

Artículo 7.- Se presumen que constituyen conductas restrictivas a la libre competencia, entre otros, los acuerdos que tengan el propósito o el efecto de:

- a) Fijar directa o indirectamente precios u otras condiciones de comercialización;
- b) Restringir la oferta o demanda de bienes o servicios;
- c) Repartir el mercado de bienes o servicios;
- d) Impedir o dificultar el acceso o permanencia de competidores actuales o potenciales en el mercado; o,
- e) Establecer, concertar o coordinar posturas, abstenciones o resultados en licitaciones, concursos o subastas públicas.

Se excluyen los acuerdos intergubernamentales de carácter multilateral.

Artículo 8.- Se presumen que constituyen conductas de abuso de una posición de dominio en el mercado:

- a) La fijación de precios predatorios;
- b) La fijación, imposición o establecimiento injustificado de la distribución exclusiva de bienes o servicios;
- c) La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o arreglo al uso comercial, no guarden relación con el objeto de tales contratos;
- d) La adopción de condiciones desiguales con relación a terceros contratantes de situación análoga, en el caso de prestaciones u operaciones equivalentes, colocándolos en desventaja competitiva;
- e) La negativa injustificada, a satisfacer demandas de compra o adquisición, o a aceptar ofertas de venta o prestación, de productos o servicios;
- f) La incitación a terceros a no aceptar la entrega de bienes o la prestación de servicios; a impedir su prestación o adquisición; o, a no vender materias primas o insumos, o prestar servicios, a otros; y,
- g) Aquellas conductas que impidan o dificulten el acceso o permanencia de competidores actuales o potenciales en el mercado por razones diferentes a la eficiencia económica.

Sin embargo puede surgir la necesidad de sancionar una serie de comportamientos y prácticas restrictivas de la competencia que no se hallan debidamente tipificadas en normas jurídicas y que aparecen súbitamente por la continua evolución de las prácticas comerciales, que dan origen a nuevas prácticas anticompetitivas imprevistas. Es por esto que se ha creado este concepto para de esta manera impedir que la normativa vigente quede obsoleta y una conducta sin sanción.⁵¹

A pesar de que una conducta no se encuentre establecida en la legislación, una práctica comercial que vulnere la libre competencia puede ser sancionada bajo el

⁵⁰ Decisión 608 de la Comunidad Andina. Normas para la protección y promoción de la libre competencia en la Comunidad Andina.

⁵¹ N. REMOLINA ANGARITA. Competencia desleal. InterAm Database. *National Law Center for Inter-American Free Trade*. 1996.

Disponible en:

<http://www.natlaw.com/pubs/spcoat1.htm>

criterio establecido en la ley siempre que genere los mismos efectos negativos que cualquier práctica anticompetitiva produzca, lo que se conoce en la doctrina como la “cláusula general prohibitiva o cláusula paraguas”.

Sin embargo, es importante recalcar que para que la “cláusula general”, pueda ser aplicada, esta debe estar previamente reconocida por la legislación ya sea de manera textual o que existan disposiciones que permitan su aplicación, tal como se encuentra previsto en el artículo 7 de la Decisión 608 de la CAN, en el que se dispone que, se presumen que constituyen conductas restrictivas a la libre competencia, entre otros, los acuerdos que tengan el propósito o el efecto de (...). (El subrayado me pertenece).

Al respecto, PINKAS FLINT manifiesta que,

La lista de conductas anticompetitivas no es taxativa sino que pueden añadirse a ella aquellas conductas o actos que sean análogos o similares a los señalados como anticompetitivos. Sin embargo, es usual que en este sistema de represión de la competencia desleal mediante una ley se incluya una cláusula general prohibitiva y a continuación una enumeración de supuestos concretos de comportamientos sancionables. Claramente podemos deducir que la ventaja inmediata de esta forma de legislar es la de evitar que con el tiempo las normas taxativas queden obsoletas, permitiendo mediante esta fórmula de cláusula general el que se pueda tener en cuenta situaciones que al momento de legislar no se contemplaron o que siendo las prácticas comerciales cambiantes, estas originen conductas desleales nuevas.⁵²

Lo anterior nos indica que la legislación ha optado por incluir en las normas, disposiciones que designen de manera enunciativa las conductas que se encuentran prohibidas por ser contrarias a la competencia, inversamente a la lista taxativa que se realizaba con anterioridad, basados en el principio de tipicidad y legalidad. Sin embargo, se debe reconocer que con la implementación de la cláusula general se ha logrado sancionar varias prácticas que per se, no se hallan contempladas o tipificadas pero que de igual manera, afectan al mercado y que para determinarlas, se debe hacer un análisis del caso específico.

Lo importante es evitar que los operadores económicos dentro de un mercado, sigan incurriendo en estas prácticas que atentan contra la libre competencia en el mercado.

⁵² P. FLINT. *Tratado de Defensa de la Libre Competencia*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú Fondo Editorial. 2002. p.108

Mediante la sanción de estas prácticas y el establecimiento normas regulatorias, lo que se pretende es generar reglas claras de juego para todos los operadores que intervienen en el mercado.

El objetivo de la regulación del mercado, el juzgamiento y sanción de las prácticas anticompetitivas, es básicamente la protección del mercado y de la libre competencia en general, propugnando la generación de incentivos para que las empresas que interactúan en un mercado determinado, obtengan ventajas competitivas sobre las demás, basadas en buenas prácticas comerciales sin tener la necesidad de recurrir al cometimiento de las prácticas enunciadas anteriormente y evitar que con este comportamiento se termine afectando al consumidor.

Una vez que se han dado a conocer qué son las prácticas restrictivas de la competencia y la afectación que pueden ocasionar en un mercado, resulta necesario analizar el mercado aeronáutico en estudio y determinar si específicamente en el procedimiento de concesión o asignación de frecuencias aéreas se están dando este tipo de distorsiones que pueden afectar este mercado, a los operadores que interactúan en él y a los consumidores como producto de la aplicación de la normativa existente.

3.2 Barreras de Entrada

Según manifiesta PEDRO ESCOBAR, en materia de competencia económica, se consideran barreras de entrada al mercado a,

(...) aquellos factores que impiden o dificultan la entrada de nuevas empresas a competir en un sector proporcionando ventajas competitivas a las empresas ya instaladas en él. De esta forma, se convierten en una característica importante de la estructura de mercado de cualquier industria.⁵³

Las barreras de entrada, según el autor se miran como obstáculos que impiden y desmotivan la entrada de nuevos competidores a un sector determinado, estas barreras pueden clasificarse en dos grupos: naturales y estratégicas.

⁵³ P. ESCOBAR RAMÍREZ. Exposición Cartagena de Indias: Seminario Internacional. 24 al 25 de marzo, 2008. p.317. citado por P. FLINT. *Tratado de Defensa de la Libre Competencia*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Fondo Editorial. 2002. p.224.

Las barreras naturales se originan en las características básicas de la industria, como son por ejemplo la tecnología, los costos fijos⁵⁴ y hundidos,⁵⁵ y la demanda, variables que no son controladas por las firmas que dominan un mercado y que no pueden ser alteradas dado que corresponden a la misma estructura del mercado, limitan e impiden la libre competencia.

Por otro lado, las barreras estratégicas son aquellas creadas por el propio comportamiento de las empresas con el propósito de desincentivar el ingreso de un nuevo competidor por vías ilegales como por ejemplo los acuerdos colusorios, abuso de posición de dominio, cárteles entre otros.

La Fiscalía Nacional Económica de Chile, ha establecido que se entiende como barrera a la entrada, el impedimento al ingreso de nuevos competidores o la ventaja de costos que tiene una empresa previamente establecida en el mercado frente al operador que intenta entrar en el mercado.⁵⁶

El modo de operar de las empresas, principalmente radica en una serie de contratos, arreglos y políticas que contrariamente a lo que se piensa, estas en vez de favorecer la competencia pueden en algunos casos, servir de impulso para la posición de dominio de un determinado operador; por lo que constituyen barreras artificiales que impiden el acceso a la nueva competencia o la potencial constituyendo una barrera al libre mercado de manera particular cuando es realizado por empresas que gozan de una posición de dominio o que al menos pretenden acceder a ella mediante la eliminación de nuevos competidores, situación que contraviene al libre mercado que busca garantizar la libre entrada y salida de operadores económicos de un mercado al menor costo evitable.

⁵⁴ Según PASCUAL Y VICENTE, son costos fijos, los “gastos en que se incurre para la producción de un bien o servicio. Este concepto hace referencia, en principio, al *coste total* del producto, que viene dado por la suma de dos valores monetarios de todos los *inputs* utilizados en su obtención”. J. PASCUAL Y VICENTE *Diccionario de Derecho de la Competencia*. Madrid: Civitas. 2002. p. 178.

⁵⁵ Entiéndase por costes hundidos, “los costes fijos que la empresa no puede recuperar. Estos costes están vinculados a ciertas actividades que exigen activos especializados que no pueden ser afectados a otros usos. Los costes hundidos son siempre costes fijos, pero no todos los costes fijos son hundidos”. J. PASCUAL Y VICENTE. *Diccionario de Derecho de la Competencia*. Madrid: Civitas. 2002 p 179 y 180.

⁵⁶ Requerimiento del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia a la Fiscalía Nacional Económica, contra Bertonati vehículos especiales Ltda. y, otros.

Disponible en:

<http://www.tdlc.cl/DocumentosMultiples/Requerimiento%20Rol%20C%20163-08.pdf>

Conforme las define PASCUAL Y VICENTE, se consideran como barreras de entrada

a,

(...) las dificultades y costes asociados que una empresa tiene que salvar para entrar en un nuevo sector productivo. Las barreras de entrada pueden clasificarse en dos grandes grupos: I) Barreras legales y reglamentarias. II) Barreras Inherentes al propio mercado. Entre las segundas, cabe distinguir: a) Economías de escala o ahorro en los costes medios unitarios que se obtienen al elevar el volumen de la producción, que frenan o dificultan el acceso al sector de nuevas empresas por el gran tamaño inicial con que habrían de establecerse. b) Inversiones de capital necesarias para crear la empresa que pueda entrar en el nuevo sector. c) Diferenciación del producto de las empresas establecidas, existente cuando éstas cuentan con marcas propias y una clientela leal. d) Dificultad de acceso a los canales de distribución. e) Costes de adaptación de las estructuras productivas y costes de adiestramiento del personal a la nueva actividad (...).⁵⁷

En Economía se sostiene que las barreras de entrada a un mercado, son un factor que se mantiene permanentemente y constituye cualquier clase de obstáculo que sea necesario salvar por parte de una empresa para poder acceder, permanecer o salir de un mercado. Mientras que por otro lado, están quienes consideran que las barreras de entrada que son indiscutibles, son las barreras legales que han sido creadas por los poderes públicos al momento en que la autoridad exige una autorización administrativa o cuando aplican modalidades de reglamentación que resultan restrictivas a la competencia que se esconden tras la figura de protección y regulación del mercado.

Al estarse tratando en esta tesina el método para la asignación de frecuencias por parte del CNAC en base a la reglamentación existente, se hará referencia a las barreras de carácter legal, es decir aquellas que se derivan de la aplicación de las leyes y normas establecidas para el otorgamiento de derechos aeronáuticos a los operadores dentro del sector que generan impedimentos al momento de ingresar a un mercado. Sin embargo, eventualmente estas barreras legales pueden servir de estrategia a los operadores económicos existentes en el mercado para generar barreras artificiales que de la misma manera impidan el ingreso de un nuevo operador.

En una política de competencia la función del Estado es la de controlar y asegurar la defensa de los intereses públicos como la prestación de servicios, que son necesarios para el buen funcionamiento del sistema. La regulación consiste en normas

⁵⁷ J. PASCUAL Y VICENTE. *Diccionario de Derecho de la Competencia*. Madrid: Civitas. 2002. p. 115.

gubernamentales que obligan a las empresas a alterar su comportamiento y adaptarse a las exigencias que demandan los consumidores o usuarios.

En ocasiones, el simple hecho de establecer requisitos para el ejercicio de una actividad económica, es vista como una barrera de entrada al mercado ya que de cierta manera está restringiendo el acceso de los potenciales operadores a un mercado; sin embargo, al ser el Estado el encargado de regular y controlar los sectores estratégicos o de interés general, ha considerado necesario el establecimiento de ciertos parámetros a ser cumplidos con el propósito de garantizar que los operadores en este caso, del sector aeronáutico presten a los consumidores, un servicio de transporte aéreo de calidad.

Tomando en cuenta este propósito, nos damos cuenta de que la regulación del mercado, enmarcado en este aspecto, es correcto, sin embargo resulta absolutamente necesario el hecho de que además, la normativa regulatoria, a la cual está obligado a cumplir un operador interesado en acceder al mercado, sea clara y precisa ya que de lo contrario, pueden constituir barreras de acceso. En ese mismo sentido, puede existir la posibilidad de que las actuaciones de la Administración, producto del empleo de la normativa correspondiente, al no estar debidamente establecidos los parámetros, permite cierto rango de arbitrariedad por parte de la Autoridad, recayendo en actuaciones que se encuentran prohibidas por el ordenamiento jurídico ecuatoriano.

En el caso del método para el otorgamiento de concesiones y permisos de operación podemos evidenciar empíricamente y mediante entrevistas a los funcionarios competentes del Consejo Nacional de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil, que efectivamente los requisitos y criterios empleados para éste son imprecisos, discrecionales y en algunos casos carentes de fundamento técnico, sin embargo se mantienen; como es el caso de la discriminación a las empresas extranjeras y la concesión de derechos aeronáuticos basados en el método expuesto anteriormente, siendo materia de análisis detallado, a continuación.

3.3. El procedimiento de concesión o asignación de frecuencias como barrera de entrada al mercado

3.3.1 De los requisitos legales, económicos y técnicos

Se puede decir que los requisitos legales, económicos y técnicos contemplados en el Reglamento para el Otorgamiento de Derechos y Permisos de Operación solicitados por parte del Consejo Nacional de Aviación Civil sirven para demostrar a la Autoridad, que efectivamente la empresa solicitante se encuentra en capacidad para poder prestar el servicio de transporte aéreo de pasajeros de manera adecuada.

En el caso de los requisitos legales, la Autoridad los solicita en cuanto estos permiten verificar que la empresa efectivamente se encuentra debidamente constituida en el país de tal manera que de surgir algún inconveniente exista un responsable frente a los problemas que puedan darse en un futuro ya sea en el ámbito civil o económico, incluso frente a los reclamos que puedan darse por parte de consumidores y usuarios.

En cuanto a los requisitos económicos, nos permiten conocer con certeza numérica la capacidad financiera de la empresa solicitante de tal manera que demuestre que tiene los medios económicos suficientes que le permitan adquirir el equipo necesario a nivel de aeronaves y personal para poder prestar el servicio de una manera adecuada de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General;⁵⁸ de la misma manera la empresa está en la obligación de demostrar de que efectivamente las rutas y frecuencias que pretende operar resultan rentables y van a permitir recuperar la inversión realizada tomando en cuenta que el propósito de toda empresa, es la obtención de lucro ya que para una empresa privada lo importante es la obtención de beneficios a cambio de la prestación del servicio a diferencia de la pública.

⁵⁸ Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General. Art. 7.- Para el caso de nuevas empresas, se deberá adjuntar a la solicitud un estudio económico financiero, que deberá ser suscrito por una empresa consultora especializada que contemple una proyección a cinco años de los flujos de caja correspondientes. Para el caso de compañías aéreas existentes que soliciten operaciones complementarias, se deberá adjuntar un estudio económico financiero que deberá ser suscrito por el profesional del área o por una empresa consultora especializada, que contemple una proyección a cinco años de los flujos de caja correspondientes.

En ambos casos, estos estudios incluirán el detalle de las premisas de inversiones, cuentas de ingresos y egresos; debiendo calcular los indicadores de la evaluación financiera del proyecto: Valor Actual Neto (VAN), Tasa Interna de Retorno (TIR), Período de Retorno de la Inversión (Payback), Relación Beneficio Costo (Rb/c); señalar la tasa de descuento aplicada (porcentaje) y definir su criterio, y, además, especificar la forma de adquisición de las aeronaves y sus precios; al tratarse de aeronaves en arrendamiento, se indicará las condiciones del contrato y sus cánones. De conformidad con lo dispuesto en el último inciso del numeral 3 del Art. 3 de la Ley Reformatoria de la Ley de Aviación Civil, en ambos casos la compañía interesada demostrará la solvencia económica y capacidad financiera para el desarrollo del proyecto, lo cual se acreditará con un aval otorgado por una institución del sector financiero nacional o extranjero.

En lo que respecta a los requisitos técnicos, estos tienen como objetivo el demostrar la capacidad física y operacional de la empresa en lo que concierne a capacidad adquisitiva de los equipos necesarios, los cuales le permitan contar con un determinado número de aeronaves que le facilite cumplir con las frecuencias solicitadas y transportar el número de pasajeros estimado. Además, la aerolínea interesada, debe presentar la certificación respectiva que demuestre que los aeropuertos de los que vaya a hacer uso la aerolínea, tengan la capacidad debida que permita la entrada, permanencia y salida de las aeronaves en el mismo sin inconveniente, de manera que no perjudiquen las operaciones de la aerolínea.

Como podemos darnos cuenta, este tipo de requisitos lo que buscan es obtener la certeza de que el servicio de transporte regular de pasajeros prestado por una aerolínea, pueda efectivamente ser proporcionado sin inconveniente alguno, por lo que la solicitud de estos requisitos por parte de la Autoridad Aeronáutica, resultan absolutamente necesarios, considerando que es el CNAC el encargado de garantizar la prestación de un servicio adecuado y eficaz por parte de una empresa; además de procurar el cumplimiento de los Principios de Política Aeronáutica.

3.3.2 De la Política aeronáutica

En los Principios de Política Aeronáutica se han planteado entre otras cosas, una serie de principios fundamentales que buscan promover el desarrollo de la aviación civil en el país mediante la prestación de un servicio de transporte aéreo eficiente, que principalmente promueva la libre competencia y evite discriminaciones. Para lograr cumplir con la misión encomendada el Consejo Nacional de Aviación Civil, deberá procurar en cada uno de sus actos cumplir con los objetivos planteados.

Sin embargo, en los mismos Principios de Política Aeronáutica, existen algunos parámetros a considerar al momento de otorgar una concesión o un permiso de operación a una aerolínea, los cuales podrían estar causando afectaciones al mercado y de manera particular en materia de competencia económica.

No discutiendo el derecho a intervención del Estado en un mercado a través de la regulación y/o control de actividades de interés económico general, existe la posibilidad de que se generen distorsiones en este caso, dentro del mercado aéreo de

transporte regular de pasajeros, específicamente en el método empleado para el otorgamiento de frecuencias, las mismas que se analizarán a continuación.

3.3.2.1 Discriminación a empresas extranjeras

En las Políticas para el Servicio de Transporte interno doméstico, que forman parte de la Política Aeronáutica, se establecen los principios rectores que la Autoridad Aeronáutica debe considerar al momento de otorgar una concesión o permiso de operación mediante la aplicación del Reglamento expedido para el efecto. En la Política Aeronáutica, se manifiesta que la prestación del servicio de transporte aéreo dentro del territorio nacional, deberá realizarse exclusivamente por empresas de nacionalidad ecuatoriana, haciendo una discriminación negativa a las empresas extranjeras que pretenden acceder al mercado aeronáutico y prestar el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros en el Ecuador ya que claramente se dice,

Con respecto al transporte aéreo doméstico, se propenderá a la vinculación aerocomercial entre los diferentes puntos del país, mediante la utilización de servicios de operadores aéreos exclusivamente nacionales (...).⁵⁹

Sin duda alguna, esto resulta una posición discriminatoria hacia las empresas extranjeras por parte de la Autoridad ya que con esta medida, se están mermando derechos constitucionalmente garantizados como es la libre empresa, el derecho a desarrollar una actividad económica con libertad, incluso el derecho al trabajo a pesar de que en el artículo 339 de la Constitución de la República se establece que,

El Estado promoverá las inversiones nacionales y extranjeras, y establecerá regulaciones específicas de acuerdo a sus tipos, otorgando prioridad a la inversión nacional. (...). La inversión extranjera directa será complementaria a la nacional, estará sujeta a un estricto respeto del marco jurídico y de las regulaciones nacionales, a la aplicación de los derechos (...).

Si bien es cierto, como se ha manifestado anteriormente, en el artículo 316 de la Constitución de la República del Ecuador⁶⁰ se indica que la prestación de servicios por

⁵⁹ Resolución CNAC No. 014/2009. Principios de Política Aeronáutica. Principios para el Otorgamiento de Derechos. Registro Oficial 559 de 30 de marzo de 2009. Políticas para el servicio de transporte interno o doméstico.

⁶⁰ Art. 316.- El Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria. La delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico.

parte de la empresa privada se realizará de manera subsidiaria, lo establecido por la Política Aeronáutica, resulta contradictorio con la Carta Magna ya que en ella se reconoce el derecho a la inversión extranjera, por lo que prevalece el derecho constitucionalmente reconocido y garantizado.

Resulta además contradictorio en cuanto en el Reglamento para el Otorgamiento de Concesiones y permisos de Operación, no se hace distinción alguna al momento en que se hace referencia a los requisitos para la prestación de servicio regular sino que por el contrario, se establece un régimen especial para el caso en que la solicitante sea una empresa extranjera; sin embargo no se manifiesta una discriminación taxativa.

Esta discriminación, puede ser entendida siempre y cuando la Autoridad presente los fundamentos necesarios que permitan justificar que esta política busca por ejemplo, promover el desarrollo de la empresa nacional como efectivamente se establece en el mismo punto, en el literal l) del artículo antes citado que dispone, “Priorizar la inversión nacional a la extranjera de conformidad con lo previsto en la Constitución de la República”; sin embargo, esto no implica que se deba excluir la inversión extranjera en su totalidad sino que, en todo caso, las empresas nacionales tendrán preferencia al momento de ser tomadas en cuenta para la concesión. Es por estos motivos que esta situación constituye una discriminación arbitraria que genera una barrera de acceso al mercado a la empresa extranjera.

Según manifiesta FERNANDOIS, los requisitos para acceder a los beneficios establecidos por una norma, deben ser los mismos para todos los interesados en este caso, para todos los operadores que se encuentren realizando actividades similares, por lo que lo correcto sería que,

(...) la misma norma o razón debe regular a quienes están ubicados en la misma disposición o situación objetiva. De este modo, será arbitrariamente discriminatoria la norma o acción que imponga requisitos distintos a personas objetivamente iguales. (...).⁶¹

El Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley.

⁶¹ REVISTA CHILENA DE DERECHO. [En línea]: La igualdad, la discriminación arbitraria y la diferenciación justa. Santiago. v. 33. n.3. Dic. 2006 pp. 596–599.

Disponible en:

www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-34372006000300009&script=sci_arttext#n20

ISSN 0718-3437

Al no existir un fundamento claro y debidamente sustentado de porqué se realiza esta discriminación en contra de las empresas extranjeras parte de las Autoridades, podemos afirmar que se trata de una discriminación arbitraria que constituye una barrera de ingreso al mercado.

Además de estas disposiciones, en la misma Política Aeronáutica se han determinado que son también lineamientos a ser tomados en cuenta al momento de la concesión de derechos aeronáuticos, que el CNAC, deberá realizar todos los actos conducentes para fomentar la libre competencia mediante la flexibilización en el otorgamiento de concesiones y permisos de operación a nuevos operadores aéreos interesados en prestar el servicio en el ámbito nacional, para de esta manera evitar conductas atentatorias a la competencia, especialmente en lo que respecta al abuso de monopolios y oligopolios, por lo que al momento de hacer esta discriminación ante las empresas extranjeras, están siendo vulnerados estos principios.

Al encontrarnos con un disposición constitucional y un principio de Política Aeronáutica, que son contrarios entre sí, resulta necesario realizar una ponderación de los mismos tomando en consideración el objeto jurídico protegido. En el caso del principio de Política Aeronáutica para la asignación de frecuencias aéreas, podemos decir que el bien jurídico protegido es la adecuada asignación de derechos aeronáuticos; sin embargo cuando nos referimos a los principios relacionados con la libre competencia, tenemos que el bien jurídico protegido no solo radica en la libertad de empresa, el bienestar del mercado, el acceso a los mismos por lo que, a demás de ser este un principio reconocido constitucionalmente en el artículo 336 que dispone,

El Estado impulsará y velará por el comercio justo como medio de acceso a bienes y servicios de calidad, que minimice las distorsiones de la intermediación y promueva la sustentabilidad.

El Estado asegurará la transparencia y eficiencia en los mercados y fomentará la competencia en igualdad de condiciones y oportunidades, lo que se definirá mediante ley.

Por lo que es importante manifestar que al existir dos principios contenidos en la misma normativa, deberá prevalecer aquel que mantenga concordancia con las normas jerárquicamente superiores, como se evidencia en este caso, con lo establecido en la Constitución de la República, la normativa comunitaria como es la Decisión 608 de la CAN y sobre todo con el interés común y el orden público económico.

Es importante recalcar que esta restricción o barrera de acceso al mercado, impide que el mismo funcione de manera eficiente ya que los competidores actuales no temen a la entrada de un nuevo operador en el mercado, sea este nacional o extranjero; y al no existir una oferta variada no tienen razones para mejorar la calidad del servicio prestado, perjudicando de esta manera a los consumidores y usuarios.

En la Decisión 582 de la Comunidad Andina, se establece la posibilidad de que un operador extranjero en este caso, un operador con nacionalidad de algún estado miembro preste el servicio de transporte aéreo regular, mediante acuerdos de cooperación, código compartido, alianzas, entre otros mecanismos empleados para el efecto,⁶² lo que significa que en el caso ecuatoriano, una aerolínea extranjera podrá realizar operaciones dentro del país, solamente en el caso que exista una alianza con una empresa nacional.

Entonces, el operador nacional, solicitará la concesión de frecuencias aéreas para operarlas en código compartido con la empresa extranjera y de este modo acaparar un mayor número de frecuencias. Este es el caso de Aerogal quien ha optado por realizar una alianza con Avianca para de esta manera permitir la operación de la aerolínea extranjera dentro del mercado doméstico de la ruta UIO-GYE.

La disposición contenida en la Decisión 582 de la Comunidad Andina, podría decirse que contradice la disposición establecida en los Principios de Política Aeronáutica pues en ella se dice claramente la imposibilidad de que una aerolínea extranjera opere estas rutas en el mercado doméstico, por lo que podría decirse que esta constituye una estrategia empleada por los operadores para de esta manera ganar participación en el mercado, constituyendo así una barrera legal mas dentro del mercado.

Es así que la discriminación a las empresas extranjeras, establecida en los Principios de Política Aeronáutica contrarían las disposiciones de la Constitución de la

⁶² Decisión 582 de la Comunidad Andina. Transporte Aéreo en la Comunidad Andina. Artículo 23.- Las líneas aéreas andinas podrán prestar los servicios de transporte aéreo regulados en la presente Decisión, a través de acuerdos de cooperación celebrados entre sí, tales como: código compartido, bloqueo de espacio, fletamento parcial o total de aeronaves, o arreglos similares. Estos acuerdos se aprobarán siempre que cumplan las formalidades requeridas.

Los acuerdos comerciales entre líneas aéreas andinas y aerolíneas de países no miembros quedarán sujetos a la decisión de la Autoridad Nacional Competente de cada País Miembro conforme a su política y, en ningún caso, comprometerán la aprobación de las demás autoridades aeronáuticas de la Subregión.

República, las Decisiones 582 y 608 de la Comunidad Andina, normas de mayor jerarquía que promulgan el trato igualitario a todos los operadores independientemente de la nacionalidad que ostenten.

La posición de los demás países respecto a la no permisibilidad de la operación de empresas extranjeras se halla dividida pues mientras existen legislaciones que apoyan este criterio, hay otras que no realizan esta discriminación y contrarían la posición adoptada por el Ecuador, así lo reconocen legislaciones como la mexicana⁶³ y chilena, en la que mediante la Ley de Aviación Comercial Decreto Ley n° 2.564 de 1979 se estableció,

Artículo 1°.- Los servicios de transporte aéreo, sean de cabotaje o internacionales, y toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial, podrán realizarse por empresas nacionales o extranjeras, siempre que cumplan con los requisitos de orden técnico y seguro que establezcan las autoridades nacionales. (...).

Cabe recalcar que de por sí la reglamentación jurídica constituye una barrera de ingreso al mercado por el hecho de que todos los operadores que pretendan ingresar al mercado deben necesariamente cumplir con los requisitos previamente establecidos; sin embargo, esta discriminación, como se ha analizado, no puede considerarse como una barrera natural sino que claramente es una forma de segregación a los potenciales operadores.

3.3.2.2 Coeficiente de ocupación

Dentro de las Políticas para el servicio de transporte interno o doméstico, establecidas en los Principios de Política Aeronáutica,⁶⁴ al momento de asignar las frecuencias aéreas, se dice en el literal h) que,

⁶³ Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Estados Unidos Mexicanos. Nuevo Reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre de 1998. Capítulo II. De los requisitos y condiciones para operar los servicios de transporte aéreo. Sección primera. Del servicio sujeto a concesión. Artículo 18.

⁶⁴ Ley de Aviación Civil. Art. 2.- El Estado ejercerá sus atribuciones a través del Consejo Nacional de Aviación Civil, como organismo encargado de la política aeronáutica del país; y, de la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias, como ente regulador, que mantendrán el control técnico-operativo de la actividad aeronáutica nacional.

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, los términos técnicos en materia aeronáutica, tendrán los significados previstos en las Regulaciones Técnicas de la Aviación Civil (RDAC), emitidas por la autoridad aeronáutica.

Para el incremento de servicios en una ruta determinada se deberá comprobar fehacientemente la evidencia de la necesidad del servicio, de tal manera que la justifique evitando la competencia desleal y ruinosa, siendo uno de los parámetros a considerarse cuando los índices de ocupación sean superiores al setenta por ciento del promedio anual.

Por lo que, el Consejo Nacional de Aviación Civil al momento de asignar, incrementar o negar el incremento de frecuencias dentro de una ruta determinada, además de considerar los requisitos, deberá solicitar a la Dirección General de Aviación Civil, analizar si en la ruta que un operador desea prestar sus servicios existe un porcentaje determinado de demanda de pasajeros que se encuentra insatisfecha.

Según mandan los Principios de Política Aeronáutica, únicamente en el caso en que el valor X sobrepase el 70%, significa que existe la necesidad de incrementar las frecuencias a las aerolíneas ya que según el CNAC, a pesar de que la oferta está en capacidad de cubrir con la demanda, se pueden incrementar nuevas frecuencias para poder así brindar más opciones al consumidor en una ruta determinada.

Técnicos de la Dirección General de Aviación Civil, manifiestan que se ha considerado como coeficiente de ocupación óptimo el 70%, por el hecho de que este es el porcentaje de pasajeros que debe tener como mínimo una aeronave para obtener rentabilidad en sus operaciones de acuerdo a lo que demuestra cada compañía aérea en el informe económico presentado ante el CNAC al momento de solicitar el otorgamiento de frecuencias.

Según estos informes, las compañías aéreas indican que una aeronave deberá operar con un porcentaje de ocupación de al menos 70% ya que de hacerlo con un porcentaje menor en algunos casos no le permitirá cubrir con los costos de operación o simplemente no genera rentabilidad⁶⁵.

La DGAC, siguiendo lo establecido en la Política Aeronáutica, el porcentaje de demanda dentro de una ruta determinada mismo que justifica el incremento de frecuencias, se logra conocer a través del cálculo del coeficiente de ocupación, el cual se consigue realizando un ejercicio que consiste en multiplicar por cada aerolínea que opera en la ruta determinada, el número de asientos ofertados según la capacidad del avión utilizado y esto por el número de frecuencias semanales asignadas en la ruta a la compañía según el contrato de concesión.

⁶⁵ Anexo 2. Porcentaje de ocupación de la aeronave, para que la operación sea rentable. AEROLANE.

Producto de esta operación matemática, tenemos el número de oferta semanal por aerolínea. Si multiplicamos esto por cuatro semanas conseguimos el valor mensual de la oferta y este a su vez multiplicado por doce, nos da a conocer el valor anual de oferta de la compañía aérea que opera en la ruta. Ahora si sumamos los resultados obtenidos de cada empresa en la misma ruta, tenemos el número total de la oferta en ese mercado.

Por otro lado, para conocer el número de demanda, únicamente se recurre a los reportes que obtiene la DGAC, respecto al número de pasajeros transportados en la ruta por aerolínea, información que es otorgada por cada empresa mensualmente.

Ahora, para conocer el porcentaje de ocupación, lo que se hace es una regla de tres simple con estos datos, de la siguiente manera:

$$\begin{array}{ccc} \text{Nro. Asientos Ofertados} & \times & 100\% \\ \text{Nro. Pax Transportados} & & X \end{array}$$

Esta operación, se debe realizar en cada una de las rutas concesionadas.

Considerando este proceso, podemos deducir preliminarmente que se están considerando incorrectamente los datos empleados en esta fórmula matemática, debido a que la DGAC está tomando en cuenta al momento de calcular la oferta, el número de frecuencias semanales asignadas a cada aerolínea cuando lo correcto, debería ser que considere el número de frecuencias que en realidad están siendo operadas. El inconveniente radica en que al utilizar como dato el número de frecuencias otorgadas, no se está calculando la oferta real de asientos ya que según el informe de cumplimiento de las frecuencias presentado mes a mes por la DGAC,⁶⁶ nos damos cuenta de que hay un alto porcentaje de frecuencias asignadas a las compañías aéreas que no están siendo utilizadas, por lo que no pueden considerarse para este cálculo más aun cuando el reporte indica que estas frecuencias en algunos casos no están siendo operadas regularmente en su totalidad sino que incluso en algunos casos jamás han sido utilizadas.

Consecuentemente, si tenemos en cuenta que estos son los criterios tomados en consideración, podemos concluir que la decisión emitida por el Pleno del Consejo

⁶⁶ Anexo 3. Informe de cumplimiento.

Nacional de Aviación Civil, al momento de conceder las frecuencias a una aerolínea va a ser equivocada ya que como vemos los parámetros tomados en cuenta para esto, son erróneos además de que, no se basan en un estudio completo de mercado que indique y permita conocer el estado real, mediante el cálculo de la ocupación de una ruta tomando en consideración no solamente el número de frecuencias asignadas sino el cumplimiento de éstas por cada operador de conformidad a lo establecido en los contratos de concesión.

Una vez analizados estos aspectos es importante examinar desde la óptica del derecho de competencia, como la aplicación parcial de la normativa aeronáutica apegada al principio de legalidad, se encuentra restringiendo o limitando la libre competencia, impidiendo la entrada y salida de operadores económicos en el mercado aerocomercial de pasajeros en el Ecuador, sin dejar de lado, la afectación evidente al consumidor y al orden público económico en general.

3.3.2.3 Análisis de la tasa de crecimiento de las frecuencias asignadas en el mercado de la ruta Quito-Guayaquil y vv.

Tomando en cuenta el procedimiento mencionado anteriormente, es importante revisar como se han venido aplicando estos criterios y las consecuencias que han causado de manera puntual en materia de libre competencia.

Dentro del período 2005-2010, en el mercado doméstico de la ruta Quito-Guayaquil y vv., han prestado el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros las siguientes aerolíneas⁶⁷:

- a) Aerogal;
- b) Aerolane;
- c) Icaro
- d) Tame;
- e) Saereo;
- f) Vip S.A.; y,
- g) Austro aéreo⁶⁸.

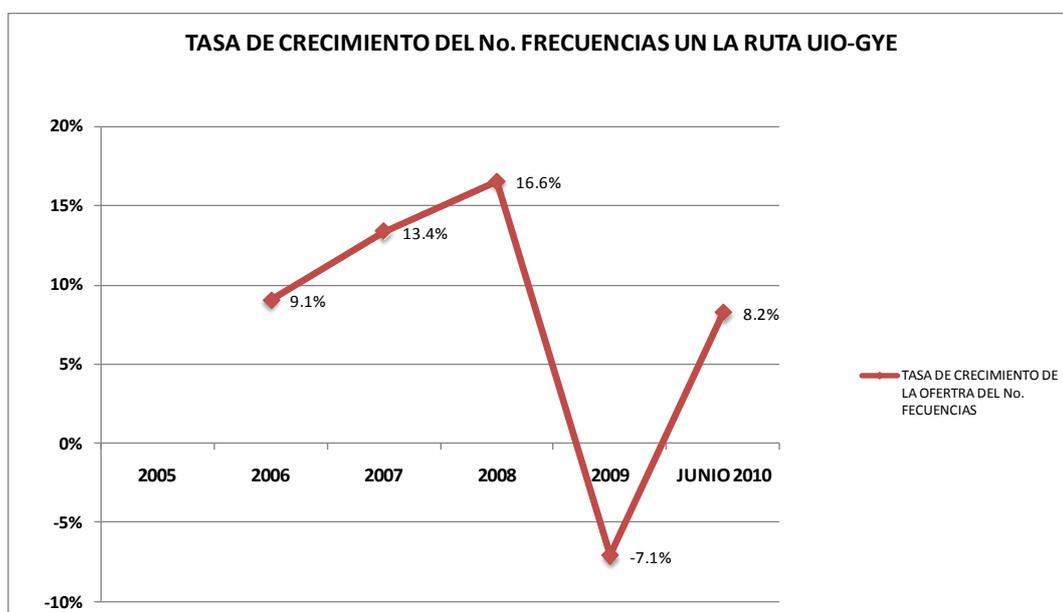
⁶⁷ Air Cuenca opera dentro del mercado nacional sin embargo no tienen frecuencias asignadas dentro de la ruta UIO-GYE y vv., por lo que no se considerará para este estudio.

⁶⁸ Según información proporcionada por la Dirección General de Aviación Civil, los derechos de operación de la compañía Austro Aéreo, fueron concedidas en el año 2002 con una vigencia hasta el 22

Según datos estadísticos, el Consejo Nacional de Aviación Civil, durante el período 2005-2010, se han incrementado 114⁶⁹ frecuencias en el mercado de transporte aéreo regular de pasajeros dentro de la ruta Quito-Guayaquil y vv., las mismas que han sido repartidas entre un promedio de siete aerolíneas que han venido operando dentro de esta ruta.⁷⁰

El porcentaje de crecimiento de frecuencias en el período analizado, varía abruptamente cada año sin mantener un comportamiento uniforme tal como se muestra a continuación.

GRÁFICO 1



Fuente: DGAC

Elaboración: Propia.

Según los resultados del gráfico, se puede deducir que durante este período debió haber existido alguna anomalía que provocó el incremento o disminución irregular de

de septiembre de 2007. Sin embargo, sus itinerarios son suspendidos por falta de seguros ACFTS el 12 de diciembre de 2005.

⁶⁹ Anexo 4. Número de frecuencias asignadas y utilizadas por los operadores en el período 2005-junio 2010 en todas las rutas dentro del mercado aéreo nacional.

⁷⁰ Anexo 5. Cálculo del crecimiento de frecuencias en la ruta Quito-Guayaquil, período 2005-junio 2010.

las frecuencias dentro del mercado doméstico de transporte aéreo regular de pasajeros en la ruta UIO-GYE y vv.

El CNAC, para justificar el incremento o disminución de las frecuencias asignadas dentro de esta ruta, debe tomar en consideración el comportamiento de la demanda pues únicamente en el caso en que esta aumente de manera considerable, según los Principios de Política Aeronáutica, se permite la concesión de nuevos derechos aéreos con el propósito de satisfacer las necesidades de los usuarios.

Para determinar si la demanda del servicio de transporte regular de pasajeros está siendo satisfecha por la oferta existente, el CNAC deberá tomar como parámetro de determinación, el coeficiente o porcentaje de ocupación del mercado dentro de una ruta, mismo que se encuentra establecido en los Principios de Política Aeronáutica que como se explicó anteriormente permite un incremento en el número de frecuencias dentro de una ruta en el caso de que el porcentaje de ocupación supere el 70%.

Para analizar si el método empleado es el más adecuado, se tomará como ejemplo el cálculo del coeficiente de ocupación dentro de la ruta más demandada durante el período 2005- 2009, siendo esta la Quito-Guayaquil y vv.⁷¹ (UIO-GYE y vv.), para de esta manera conocer si efectivamente se está tomando en consideración este parámetro para la asignación de frecuencias aéreas dentro de esta ruta.

3.3.2.3.1. Cálculo del coeficiente de ocupación dentro de la ruta Quito-Guayaquil y vv., período 2005-2010

Para el cálculo del coeficiente de ocupación, la Dirección General de Aviación Civil, toma como datos la demanda y oferta de asientos por cada aerolínea dentro de la ruta determinada en el período de un año.⁷²

3.3.2.3.1.1 Determinación de la oferta

Para conocer la cantidad de oferta presentada por aerolínea, se toma en cuenta el número de pasajeros (pax) que pueden ser transportados por la aeronave autorizada en

⁷¹ Anexo 6. Pasajeros transportados en la ruta UIO-GYE y vv. promedio período 2005-2009: 1'267.221 pasajeros.

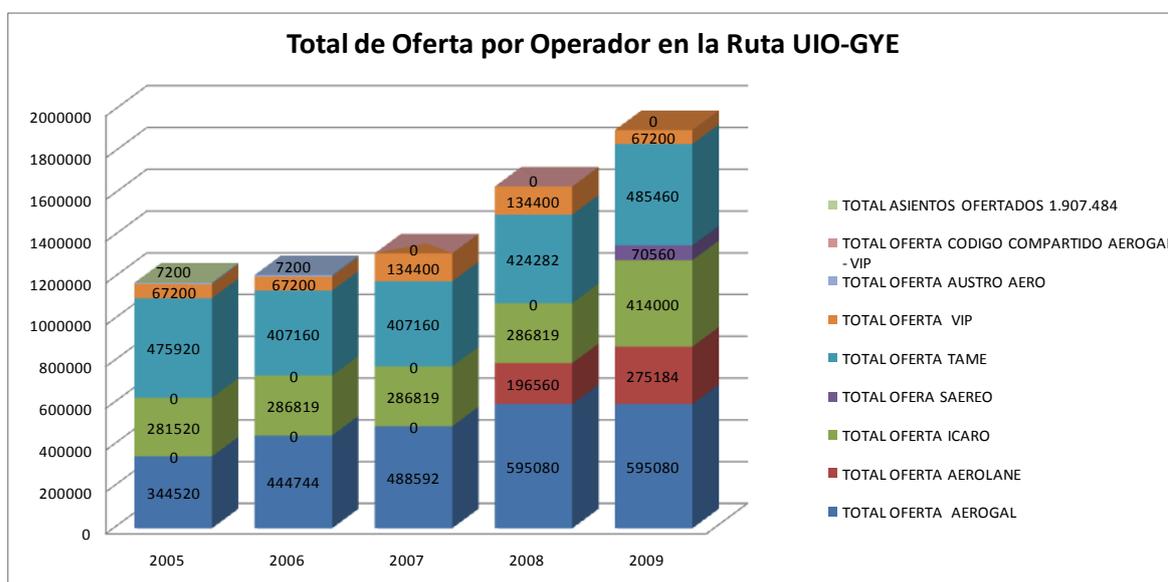
⁷² Reunión mantenida el 16 de octubre de 2010 con el Eco. Alfonso Laso, Jefe del Departamento de Transporte Aéreo del Consejo Nacional de Aviación Civil

relación con la capacidad de ocupación de la misma.⁷³ Cabe indicar que dentro de la información que presenta la compañía aérea, se indica el tipo de aeronave con la cual pretende prestar el servicio así también sus características.⁷⁴

Además, es necesario conocer el número de frecuencias asignadas a cada aerolínea dentro de la ruta en estudio, siendo esta la UIO-GYE y vv. Es importante recalcar que para esta determinación, se deben tomar en cuenta además de las rutas directas, aquellas que tienen como destino final una ciudad distinta⁷⁵ pero que para su cumplimiento deben realizar escala en las ciudades de Quito y/o Guayaquil; así como también, aquellas rutas que son operadas en código compartido, pues de esta manera ha sido delimitado el mercado relevante en el caso *Quantas*.⁷⁶

Una vez obtenidos estos datos, empleamos el método descrito anteriormente lo que se hace es multiplicar el número de frecuencias semanales por la capacidad de asientos por aeronave y tenemos como resultados, lo siguiente:⁷⁷

GRÁFICO 2



Fuente: DGAC

Elaboración: Propia.

⁷³ Anexo 7. Capacidad Parque Aeronáutico.

⁷⁴ En el caso en que la DGAC haya autorizado varios tipos de aeronaves para una misma ruta, para el cálculo del número de asientos, se saca un promedio de la capacidad de las aeronaves entre los distintos modelos.

⁷⁵ Anexo 8. Rutas UIO-GYE y sus variantes.

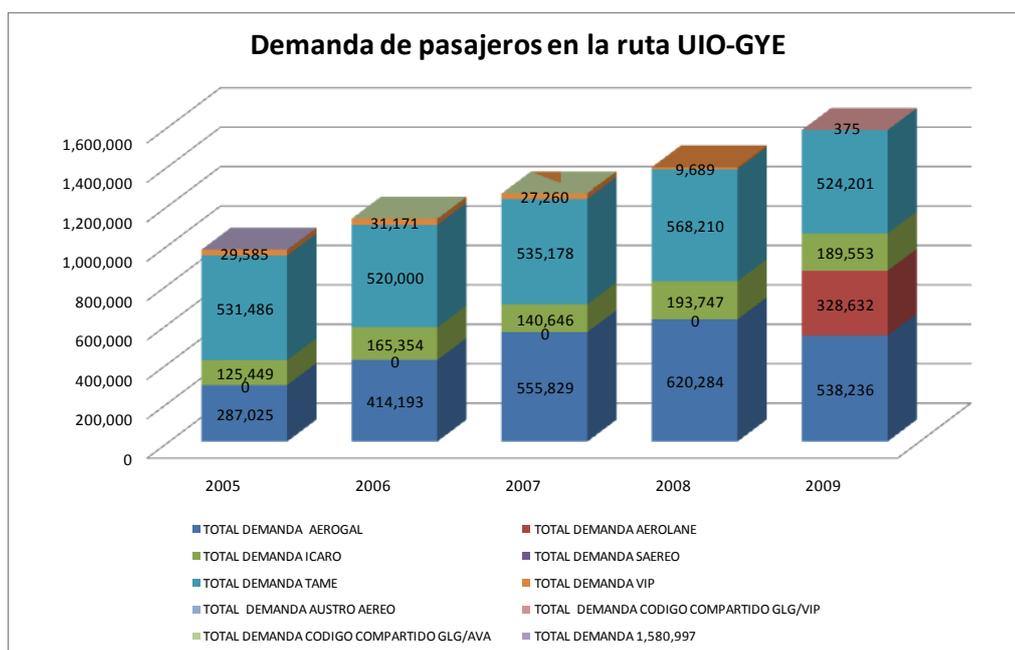
⁷⁶ Australian Competition and Consumer Commission vs. Quantas. Forsyth, P., 2005.

⁷⁷ Anexo 9. Cálculo Oferta.

3.3.2.3.1.2 Determinación de la demanda.

Para conocer la demanda existente dentro de la ruta UIO-GYE y vv., se toma en cuenta el número de pasajeros transportados por año, información que es entregada mensualmente por cada aerolínea a la DGAC para su recopilación y estudio siendo la siguiente: ⁷⁸

GRÁFICO 3



Fuente: DGAC

Elaboración: Propia.

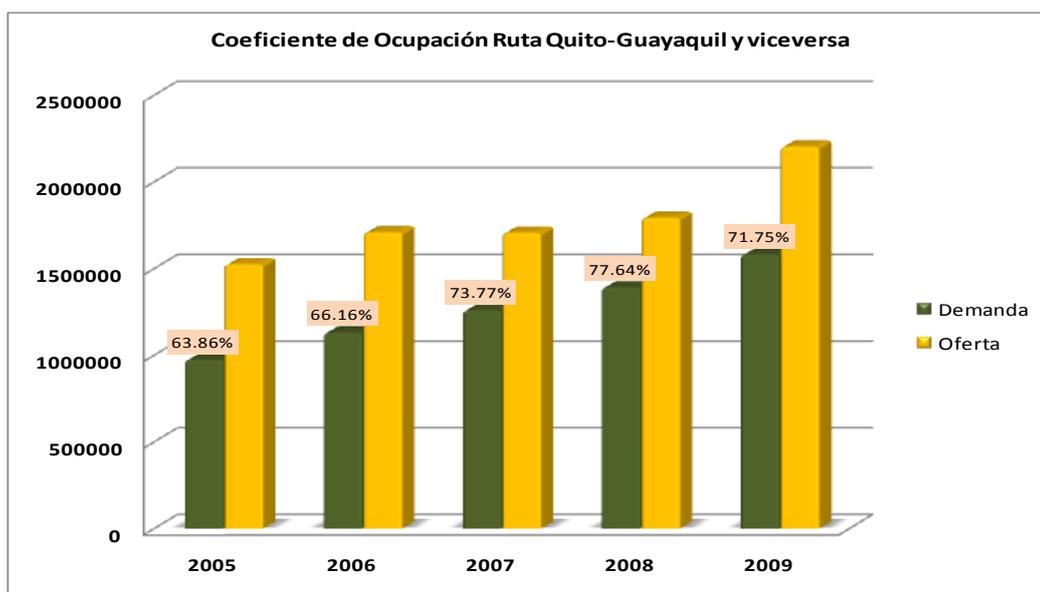
Una vez obtenida esta información para conocer el porcentaje de ocupación o demanda en consideración al porcentaje ofertado, lo que se hace es emplear una regla de tres simple de la siguiente manera:

$$\begin{array}{ccc} \text{Nro. Asientos Ofertados} & \times & 100\% \\ \text{Nro. Pax Transportados} & \times & X \end{array}$$

⁷⁸ Anexo 10. Cálculo Demanda.

Producto de la operación matemática, tenemos como resultados del cálculo del porcentaje de ocupación durante el período 2005-2010, los porcentajes son los siguientes:

GRÁFICO 4



Fuente: DGAC

Elaboración: Propia.

Según los datos obtenidos y considerando lo establecido en los Principios de Política Aeronáutica respecto al coeficiente de ocupación o crecimiento de la demanda, tenemos como resultado que el CNAC únicamente debió haber otorgado derechos aeronáuticos dentro de la ruta UIO-GYE y vv., en los años 2008, 2009 y 2010 ya que en los años anteriores a estos, el porcentaje de ocupación superó el 70% que manda la normativa lo cual justifica que para el año siguiente se dé un incremento de frecuencias dentro de la ruta determinada; mientras que para los otros años, no existía la necesidad de incrementar mas frecuencias por el hecho de que el porcentaje de ocupación se encontraba por debajo del 70%.⁷⁹ Esto se debe a que, para asignar nuevas frecuencias, se mira el comportamiento del mercado durante el año anterior para de esta manera conocer si justifica o no el incremento o disminución de frecuencias dentro de una ruta determinada.

⁷⁹ Anexo. 11 Cálculo de coeficiente de ocupación, método DGAC.

El cálculo del coeficiente o porcentaje de ocupación, es realizado por la DGAC y posteriormente esta información es remitida al CNAC para que pueda conocer las cifras que le permitan emitir un criterio aceptando o negando la solicitud de las compañías aéreas sobre la concesión de frecuencias aéreas dentro de una ruta en específico.

Sin embargo, se puede evidenciar que a pesar de los estudios y recomendaciones realizadas por la DGAC, el CNAC ha otorgado concesiones sin tomar en consideración los resultados, lo que nos indica que no se está acatando las disposiciones normativas establecidas en los Principios de Política Aeronáutica respecto a los parámetros a considerar para el incremento de frecuencias dentro de una ruta, en este caso la ruta UIO-GYE y vv., tal como se muestra en el cuadro a continuación; es decir, la Autoridad, se encuentra actuando arbitrariamente contraria a la potestad discrecional, generando de este modo una barrera de acceso al mercado de la ruta a nuevos competidores en caso de que negare la concesión de nuevas frecuencias conociendo de que la demanda lo requiere; o a su vez, fomentando el fortalecimiento de las aerolíneas que tienen posición de dominio dentro de él, mediante actuaciones carentes de una motivación razonable.

En el cuadro a continuación, se muestra el número de frecuencias que fueron asignadas durante cada año, lo cual no concuerda con el porcentaje que según el cálculo del porcentaje de ocupación determinado por la DGAC.

CUADRO 5

AÑOS	Coeficiente Ocupación	Porcentaje excedente del 70% Coeficiente Ocupación	No. Frecuencias que se debe concesionar	No. Frecuencias concesionadas incrementadas
2005	63.9%	0.0%	0	0
2006	66.2%	0.0%	0	23
2007	73.8%	3.8%	12	37
2008	77.6%	7.6%	29	59
2009	71.7%	1.7%	7	23

Fuente: DGAC

Elaboración: Propia.

Por otro lado, es importante recalcar que hasta el día de hoy tanto el CNAC como la DGAC no han establecido un método que permita calcular exactamente el número

de frecuencias a ser concesionadas, por lo que actualmente la decisión acerca de la concesión del número de frecuencias depende únicamente del criterio de la Autoridad tomando como base la solicitud que realiza la aerolínea. Dicho criterio será analizado posteriormente para determinar si es adecuado o no.

Una vez analizado este punto, es importante hacer notar que dentro de este procedimiento se puede encontrar algunas irregularidades en cuanto a los datos empleados para el cálculo del porcentaje de ocupación que genera afectaciones al mercado, en cuanto a que su errónea aplicación puede llegar a constituir una barrera de entrada al mercado aeronáutico, la cual a su vez, distorsione la asignación eficiente de frecuencias aéreas.

Podemos presumir que el método de asignación de frecuencias conjuntamente con el criterio empleado por la Autoridad Aeronáutica, constituyen una barrera de entrada al mercado ya que, al momento de calcular el coeficiente o porcentaje de ocupación, la DGAC toma como parámetro base para esta operación, el número de asientos por cada aerolínea dependiendo de la aeronave multiplicado por el número de frecuencias asignadas.

Es aquí donde radica el inconveniente ya que al momento de tomar en cuenta los datos tal como se lo hace actualmente, no se puede obtener un dato real sobre la oferta debido a que las aerolíneas no operan todas las frecuencias que les han sido asignadas sino que estas se reducen en un porcentaje considerable (situación que se explicará más adelante), por lo que lo ideal sería considerar el número de asientos por aeronave pero multiplicar esta cifra por el número de frecuencias efectivamente operadas, información que se obtiene del reporte de cumplimiento manejado por la DGAC. De no realizar de esta manera el cálculo, se estaría empleando una metodología inapropiada, la cual utiliza información errónea que conduce a resultados equivocados, los cuales al ser considerados como parámetro para el otorgamiento de derechos económicos a los particulares, generan limitaciones claras a estos derechos que se ven limitados; por lo que, esta actuación restringe el crecimiento económico del sector y el nivel de eficiencia en la prestación de servicios al consumidor, que constituyen bienes jurídicos tutelados por el Derecho de Competencia.

El error en la toma de datos constituye una barrera artificial de ingreso al mercado debido a que, al estar calculando el coeficiente de ocupación, únicamente de verificarse

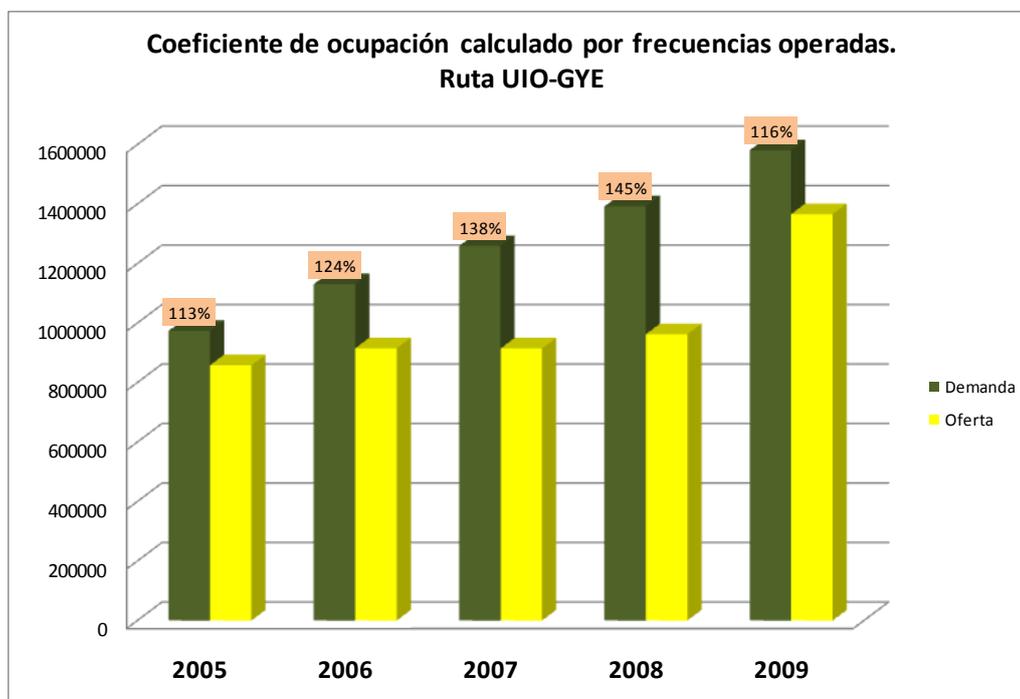
que el porcentaje de ocupación supera el 70%, el CNAC va a autorizar un incremento de frecuencias y por el contrario, de no ser así impedirá el incremento o el ingreso de un nuevo operador en el mercado.

Un ejemplo palpable de esta realidad se dio en el caso de Aerolane a quien en el año 2008 le fueron otorgadas 35 frecuencias de 74 que había solicitado. Por cuanto el CNAC considero que no existía la necesidad de incrementar en un mayor número las frecuencias dentro de la ruta UIO-GYE y vv., a pesar de que los informes técnicos y financieros le eran favorables.

Debería considerarse de esta manera ya que solo utilizando este dato, se puede conocer la oferta real y se podrá comparar con la demanda para obtener un coeficiente o porcentaje de ocupación de acuerdo a la realidad del mercado y se pueda reflejar sus necesidades.

Realizando el mismo ejercicio sobre el cálculo del coeficiente de ocupación, tomando en cuenta el número de frecuencias operadas durante el año, tenemos los siguientes resultados:

GRÁFICO 6



Fuente: DGAC

Elaboración: Propia.

Como podemos evidenciar, los resultados han variado abruptamente y como conclusión tenemos que si tomamos en consideración la oferta real de frecuencias⁸⁰ nos damos cuenta de que el porcentaje de ocupación varía abruptamente con relación al anterior, lo que nos indica que efectivamente existe un gran porcentaje de demanda que se encuentra insatisfecha, la cual no ha sido identificada debido a que actualmente se utiliza una metodología errónea, por lo que es necesario reformar el reglamento que actualmente es utilizado para la asignación de frecuencias, concesión de derechos y permisos de operación.

3.3.2.3.2. Discrecionalidad o Arbitrariedad en la asignación de frecuencias por parte del Consejo Nacional de Aviación Civil

El Consejo Nacional de Aviación Civil al ser la entidad encargada de la regulación del Sector Aeronáutico en el Ecuador, es considerada como un órgano o institución sometida al derecho público por lo que está obligada a someter sus actuaciones al principio de legalidad entre otros, lo cual implica que cualquier actuación deberá estar sometida a derecho, basado en las atribuciones y competencias que la ley ha conferido al órgano en razón del territorio, materia y grado y, su respectiva motivación.

La voluntad de la Administración se expresa mediante un acto administrativo que deriva del ejercicio de las potestades que le han sido otorgadas al órgano mediante una norma jurídica. Para que un acto administrativo tenga los efectos deseados, debe estar debidamente motivado manifestando de esta manera su apego a la ley.

La resolución emitida por el Consejo Nacional de Aviación Civil por la cual otorga concesiones y permisos de operación a una aerolínea, es un acto administrativo ya que es una declaración de la autoridad que produce efectos jurídicos individuales de forma directa.⁸¹

Las potestades conferidas a un órgano pueden ser de dos tipos, regladas o discrecionales.

Una potestad es reglada cuando la norma jurídica es quien predetermina la conducta del órgano, no puede apartarse de lo que las disposiciones normativas le

⁸⁰ Anexo 12. Cálculo coeficiente de ocupación, propuesto.

⁸¹ A. GORDILLO. *Tratado de Derecho Administrativo*. Tomo 1. Parte General. Buenos Aires: Fundación de Derecho Administrativo. 5ta. edición. 2000. p. X-11.

permiten en una situación determinada⁸². De la misma manera, lo reconoce GORDILLO al manifestar que se entiende que las actividades de un órgano administrativo son regladas cuando la norma jurídica determina específicamente y de manera detallada la conducta o el procedimiento que el órgano debe seguir en un caso concreto sin tener en cuenta una opción distinta.

Por otro lado, tenemos que la potestad de la administración es discrecional cuando se le faculta al órgano a decidir con libertad más o menos limitada, tomando en consideración para ello, el interés público⁸³ y pueda el órgano de esta manera tomar una decisión oportuna y eficaz dentro de los fines previstos en la ley.⁸⁴ El órgano administrativo, puede ejercer esta facultad únicamente cuando el ordenamiento jurídico lo permita y le otorgue cierta libertad para elegir entre una u otra opción u optar por una alternativa distinta a la prevista.⁸⁵

Cuando el órgano, vaya a hacer uso de la potestad discrecional, debe buscar emitir la mejor decisión o la más conveniente para la colectividad y el interés público; es por eso que la autoridad debe tener varias soluciones justas de las cuales pueda decidir la más conveniente al objetivo deseado, solo de esta manera se verifica el ejercicio discrecional.

GORDILLO indica que,

(...) la ley permite al administrador que sea él quien aprecie la oportunidad o conveniencia del acto a los intereses públicos; ella no predetermina cual es la situación de hecho ante la que se dictará el acto, o cual es el acto que se dictará ante una situación de hecho. El órgano administrativo tiene elección, en tal caso, sea de las circunstancias ante las cuales ella dictará el acto, sea del acto que dictará ante unas circunstancias.⁸⁶

Puede afirmarse que en todo acto administrativo existen elementos reglados y elementos discrecionales en mayor o menor medida unos de otros por el hecho de que

⁸² R. DROMI. *Derecho Administrativo*. Buenos Aires-Madrid: Ciudad Argentina. 10ma. edición. 2004. p 273.

⁸³ J. ARAUJO-JUAREZ. *Derecho Administrativo-Parte General*. Caracas: Ediciones Paredes. 2001. p.119. El interés público es considerado un concepto jurídico indeterminado. Según JOSÉ ARAUJO-JUAREZ, los conceptos jurídicos indeterminados se diferencian de la discrecionalidad administrativa en que en este caso, la Administración no es libre de elegir entre varias posibilidades sino que se trata de la aplicación de la ley en un caso concreto y que por lo tanto admite una solución única, justa y correcta.

⁸⁴ *Ibidem* p. 273.

⁸⁵ A. GORDILLO. *Tratado de Derecho Administrativo*. Tomo 1. Parte General. Buenos Aires: Fundación de Derecho Administrativo. 5ta. edición. 2000. p. X-14.

⁸⁶ *Ibidem*. p. X-14.

es importante que al momento de tomar una decisión, la Administración realice un análisis del caso concreto y tomando en consideración los hechos particulares que lo rodean, pueda emitir una decisión acertada.

En realidad, nunca las atribuciones de un órgano administrativo podrán ser totalmente regladas o totalmente discrecionales; es posible en la práctica e inconveniente-prever hasta el último detalle de lo que el órgano debe hacer: siempre quedará algún pequeño margen que deberá dejarse necesariamente al arbitrio del funcionario actuante.⁸⁷

La Corte Suprema de Justicia citando a García de Enterría⁸⁸ así mismo ha manifestado que la discrecionalidad de un acto no puede referirse a la totalidad de los elementos de este sino por el contrario, únicamente a alguno o algunos de este. Los actos discrecionales deben necesariamente estar determinados por ley y cumplir con los cuatro elementos reglados de toda potestad discrecional que son,

- a) Existencia de la potestad;
- b) Extensión limitada, nunca podrá ser absoluta;
- c) Competencia para actuar; y,
- d) Finalidad, ya que todo poder es conferido por ley como instrumento para la obtención de una finalidad específica, la cual estará normalmente implícita y se referirá a un sector concreto de las necesidades generales, una finalidad pública.

En base a estos elementos se determinará, si el acto emitido por la Administración es producto o no de un exceso de poder, es decir si el órgano está haciendo uso abusivo de sus potestades y actuando arbitrariamente.

Concatenando con lo mencionado anteriormente, al conocer que el Consejo Nacional de Aviación Civil ejerce sus potestades de conformidad con lo que establece la Ley de Aviación Civil y los Principios de Política Aeronáutica, normativa en la que se establecen sus atribuciones dentro de las cuales se encuentran el otorgar las

⁸⁷ *Ibíd.* p. X-26.

⁸⁸ *Gaceta Judicial*. Año CIII. Serie XVII. No. 9. Página 2966 (Quito, 31 de mayo de 2002)

Disponible en:

http://www.lexis.com.ec/LexisWeb/eSilecPro/System/jurisVisualizer/jurisVisualizer.aspx?id=CASACION-ACTOS_DISCRECIONALES_DE_LA_ADMINISTRACION_17920020531&art=&index=1&query=discrecional

concesiones y los permisos de operación a las compañías nacionales y extranjeras de transporte aéreo público así como también, revocarlos, suspenderlos, modificarlos o cancelarlos de acuerdo a los informes que emita la Dirección General de Aviación Civil. Es así que las decisiones respecto a la concesión de derechos aeronáuticos, no pueden ser en sí, producto de una actuación arbitraria de la Autoridad sino que por el contrario, es parte del ejercicio de una potestad reglada que la norma establece.

Se puede considerar que lo actuado por el CNAC, se apega a su potestad reglada en cuanto se encuentra cumpliendo con el procedimiento establecido en el Reglamento para el Otorgamiento de Derechos y Permisos de Operación en General y en base a este y los parámetros definidos, decide si conceder o no derechos aeronáuticos a una aerolínea.

Sin embargo, al momento de determinar el número exacto de frecuencias a ser otorgadas a un operador dentro de una ruta, la Autoridad ha decidido tomar una decisión sin considerar un los informes técnicos que muestran efectivamente las necesidades del mercado y que en este caso, constituyen la motivación del acto o de la resolución emitida por la Autoridad Aeronáutica. Por el contrario de no ser acogidos estos informes, existe la obligación por parte del CNAC, de motivar esta resolución manifestando porqué se tomaron en cuenta aspectos diferentes y demostrando por qué la Autoridad ha decidido actuar de esta manera.

Es importante añadir que un órgano, en este caso el CNAC, además de tomar en consideración los informes técnicos presentados por parte de la DGAC, debe tener presente las limitaciones que se han establecido legal y doctrinariamente para de esta manera evitar ir más allá del mandato legal, evitando caer en la arbitrariedad.

Con el propósito de proteger que con el empleo de la potestad discrecional, se vulneren los derechos de los administrados, se han fijado ciertas limitaciones a la potestad discrecional siendo las siguientes:⁸⁹

- a) Razonabilidad.

La razonabilidad hace referencia a la necesidad de que el acto emitido se encuentre debidamente motivado o sustentado fácticamente además de que debe basarse en los hechos aportados al expediente así como también, es necesario que la

⁸⁹ A. GORDILLO. *Tratado de Derecho Administrativo*. Tomo 1. Parte General. Buenos Aires: Fundación de Derecho Administrativo. 5ta. edición. 2000. pp. 24-27

resolución y el criterio empleado guarde una adecuada proporción entre los medios y el fin que desea conseguir.

b) Proporcionalidad

En lo que respecta a esta limitación se dice que el acto debe estar encaminado a alcanzar la finalidad deseada que se reduce prácticamente en la consecución del bien común.

c) Desviación de poder

Se considera que un acto está desviado del poder cuando se encuentra orientado a satisfacer un fin personal o también, cuando el acto tiene como propósito la consecución de un objetivo que siendo legal resulta ser distinto al requerido.

d) Buena fe

e) *Alterum non laedere*, no perjudicar a nadie.

El acto administrativo no debe usarse como artimaña para la consecución de un engaño o un acto de corrupción ya que ese tipo de conductas resulta incompatible con lo que debe ser el ejercicio de la administración pública.

Con el propósito de establecer limitaciones legales a los actos de la administración en el año 2002, se expidió en el Ecuador el Reglamento para el Control de la Discrecionalidad. Es así que en el artículo 2 de dicho reglamento se establecen, las razones y limitaciones por las cuales se permite el ejercicio de la potestad discrecional, de la siguiente manera,

La potestad discrecional de la administración en la producción de actos administrativos se justifica en la presunción de racionalidad con que aquella se ha utilizado en relación con los hechos, medios técnicos y la multiplicidad de aspectos a tener en cuenta en su decisión, a fin de que la potestad discrecional no sea arbitraria, ni sea utilizada para producir una desviación de poder sino, antes al contrario, ha de fundarse en una situación fáctica probada, valorada a través de previos informes que la norma jurídica de aplicación determine e interpretados y valorados dentro de la racionalidad del fin que aquella persigue.(...).⁹⁰

⁹⁰ Reglamento para el Control de la Discrecionalidad en los Actos de la Administración Pública. Artículo 2.- DE LOS ACTOS DISCRECIONALES.- La potestad discrecional de la administración en la producción de actos administrativos se justifica en la presunción de racionalidad con que aquella se ha utilizado en relación con los hechos, medios técnicos y la multiplicidad de aspectos a tener en cuenta en su decisión, a fin de que la potestad discrecional no sea arbitraria, ni sea utilizada para producir una desviación de poder sino, antes al contrario, ha de fundarse en una situación fáctica

Por otro lado, es importante dejar en claro las diferencias que radican entre el acto administrativo discrecional y el acto administrativo arbitrario. Respecto al primero, MARIENHOOF indica que el propósito de un acto discrecional es el satisfacer los fines de la ley y el interés público mientras que, el acto arbitrario aparentando incluso en ciertos casos legitimidad, se aparta de la necesidad perseguida por el acto, es de ahí que proviene la desviación del poder ya que se busca evadir o contrariar de la finalidad de la ley, ya que es el producto del ejercicio de una libertad desenfrenada y mal orientada.⁹¹

Con fundamento en lo establecido en la doctrina y la normativa pertinente, podemos afirmar que efectivamente las resoluciones emitidas por el Consejo Nacional de Aviación Civil respecto a la decisión de otorgar concesiones, se encuentran amparadas tanto en la potestad reglada que le ha sido conferida, por lo que puede decirse que las decisiones se encuentran debidamente amparadas en derecho, pero que sin embargo a pesar de que toman en cuenta los requisitos legales, económicos y de orden técnico que manda el Reglamento, por otro lado, se están dejando de lado los principios rectores que constituyen los objetivos a ser conseguidos mediante el ejercicio del rol regulador de la Autoridad dentro de los cuales, se encuentran aquellos principios que tienen como propósito la liberalización del mercado y la promoción de la libre competencia, los cuales guardan relación directa con el Orden Público Económico, que se encuentran establecidos en la Decisión 608 de la Comunidad Andina.

Al momento en que el CNAC, otorga concesiones en razón de la necesidad de incrementar frecuencias actúa en conformidad con el reglamento respectivo; sin embargo, ya al momento de determinar exactamente el número de frecuencias a ser concesionadas a un operador, no existe fundamentación técnica que le permita verificar efectivamente cual es la cantidad adecuada de conformidad con las exigencias del mercado por lo que actúa arbitrariamente debido a que el número de frecuencias son asignadas indiscriminadamente.

probada, valorada a través de previos informes que la norma jurídica de aplicación determine e interpretados y valorados dentro de la racionalidad del fin que aquella persigue. La discrecionalidad respaldada por el derecho implica la elección de una entre varias opciones igualmente válidas, dentro de los límites de la potestad y de la competencia del órgano. Todo acto administrativo dictado en ejercicio de la potestad discrecional reglada es impugnabile en vía administrativa o judicial.

⁹¹ M MARIENHOOF. *Tratado de Derecho Administrativo* Tomo II. Buenos Aires: Abeledo-Perrot. 4ta. edición. 2010. p. 389.

Es así que, toda actuación administrativa no puede pretender apartarse de los principios generales del derecho en un caso concreto por el hecho de que la potestad legal que confiere a la administración la facultad de regular, no implica que se le ha otorgado la posibilidad de violentar el ordenamiento jurídico y sus múltiples fuentes y mucho menos el interés común de los ciudadanos, por el hecho de intentar beneficiar a unos pocos.

3.3.2.3.3. Control de las frecuencias asignadas

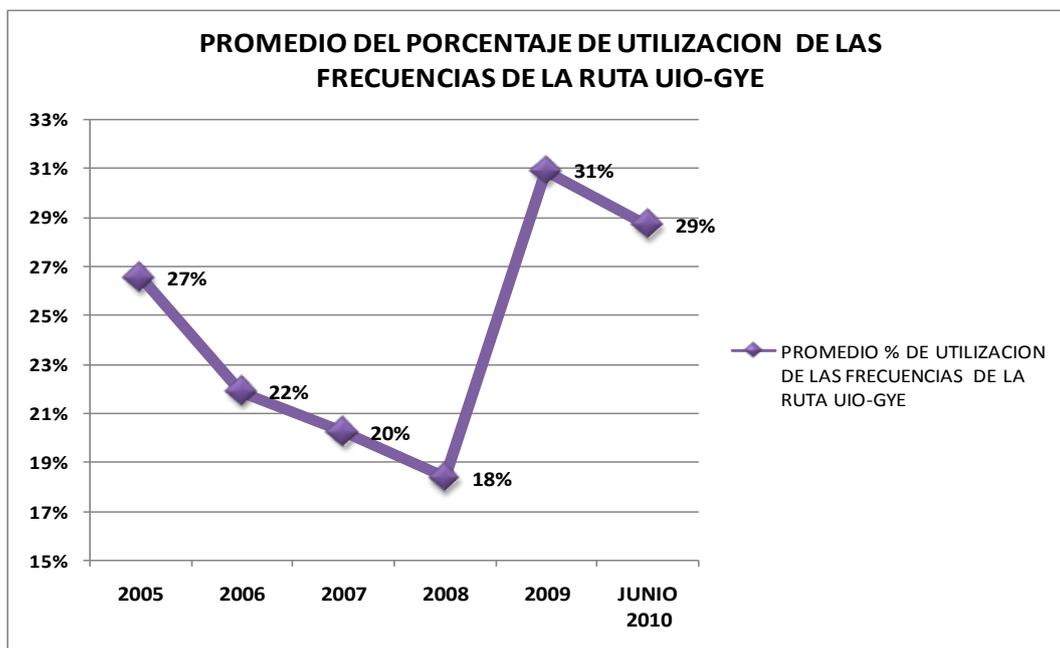
La Dirección General de Aviación Civil, es la encargada de mantener el control técnico-operativo de la actividad aeronáutica nacional, por lo que, dentro de sus funciones se encuentran el controlar el cumplimiento efectivo de las frecuencias asignadas por parte de las aerolíneas a las cuales se les otorgó derechos aeronáuticos.⁹²

Según información proporcionada por la DGAC acerca del reporte de cumplimiento, nos damos cuenta de que existen graves problemas en este aspecto, debido a que el porcentaje promedio de cumplimiento de las frecuencias asignadas son bajos, especialmente en la ruta Quito-Guayaquil y vv., tal como se muestra en el cuadro a continuación.⁹³

⁹² Art. 6.- Son atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil, las siguientes:
f) Vigilar y controlar las actividades relacionadas con la aeronáutica civil de las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que operen en el país;

⁹³ Anexo 13. Cálculo de ocupación de la ruta UIO-GYE.

GRÁFICO 7



Fuente: DGAC

Elaboración: Propia.

Como se puede evidenciar, únicamente dentro de esta ruta durante el período 2005-jun 2010, existe un bajo porcentaje de cumplimiento por la mayoría de las aerolíneas que operan, alcanzando un promedio de apenas el 25%, considerando de que antes del ingreso al mercado de la compañía Aerolane, el porcentaje de cumplimiento tenía una tendencia decreciente y a partir del inicio de operaciones de este nuevo operador se evidencia un incremento en el cumplimiento, pero que sin embargo, no alcanza siquiera al 50% de cumplimiento de las rutas asignadas a todos los operadores.

En algunos casos se logra justificar esta situación ya que muchas veces las condiciones atmosféricas en determinado momento, impiden que las aeronaves puedan cumplir con el vuelo, sin embargo, esto no ocurre habitualmente sino que las causas son otras como por ejemplo en el caso de que las aeronaves se encuentren en mantenimiento, entre otras. Pero por otro lado, es alarmante verificar que en la mayoría de casos, las aerolíneas no reportan ninguna de estas excusas, lo cual indica que simplemente no operan.

Al no realizarse un control efectivo por parte de la DGAC, estas frecuencias continúan siendo concesionadas a pesar de que incluso en algunos casos como por ejemplo, el más evidente, Austro aéreo, quien a pesar de haber tenido concesión por cinco años y habersele asignado 10 frecuencias semanales, jamás inició siquiera operaciones dentro de la ruta.

Lo grave de esta situación, es que la Autoridad Aeronáutica de control (DGAC) jamás se pronunció acerca de esta irregularidad sino después de transcurridos los cinco años de duración que tenía el contrato de concesión, criterio que se confirmó en la reunión mantenida con miembros del CNAC, en la que se afirmó que la DGAC, no realiza un control habitual o continuo sobre el cumplimiento de los derechos aeronáuticos y frecuencias sino que este se hace al momento en que la aerolínea presenta la solicitud de renovación de frecuencias a pesar de que el incumplimiento es causal de revocación o cancelación de los derechos aeronáuticos de acuerdo al Reglamento para el Operación y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General.⁹⁴ Sin embargo, únicamente se revisa el cumplimiento de la aerolínea solicitante más no de todas las aerolíneas que intervienen en el mercado, a pesar de que el Reglamento dispone que en el caso en que un operador interrumpa o no utilice por más de noventa días una frecuencias otorgada, sin causa justificada y sin autorización de la autoridad aeronáutica, se le revocará la concesión previo el informe de la DGAC

Esta situación resulta inquietante ya que la DGAC, no se encuentra cumpliendo adecuadamente con sus funciones que se encuentran establecidas en la Ley de Aviación Civil además que debido a la falta de control se ha creado una barrera legal que se encuentra generando distorsiones en el mercado siendo esta la causa principal.

⁹⁴ Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General. Art. 63.- Las concesiones o permisos de operación caducan al vencimiento del plazo establecido en ellos.

El Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil podrá suspender, revocar o cancelar, total o parcialmente, las concesiones o permisos de operación, siguiendo el procedimiento de convocatoria de audiencia previa de interesados, en los siguientes casos:

h. En el caso de interrupción o no utilización, por más de noventa días, de una o más de las rutas y/o frecuencias otorgadas, sin causa justificada y sin autorización de la autoridad aeronáutica correspondiente, previo el informe de la Dirección General de Aviación Civil;

El no ejercicio parcial o total de los derechos otorgados a un operador constituye también causales de revocación de las concesiones o permisos de operación en otras legislaciones como la mexicana que dispone,⁹⁵

Artículo 15. Las concesiones o los permisos se podrán revocar por:

1. No ejercer los derechos conferidos durante un período mayor de ciento ochenta días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento.

Por lo que, se puede decir que efectivamente la no utilización de los derechos aéreos conferidos a un operador son causales de revocación de los permisos de operación; sin embargo, en nuestro país, a pesar de contar con la disposición normativa que castiga el incumplimiento, esta no se aplica.

La falta de control sobre el cumplimiento de las frecuencias aéreas asignadas a una aerolínea, conjuntamente con la inadecuada metodología establecida para el cálculo del porcentaje de ocupación dentro de una ruta, constituye una barrera de ingreso al mercado aeronáutico en la ruta UIO-GYE y vv., sin descartar que la misma situación se esté generando en las demás rutas domesticas, la cual se encuentra afectando principalmente a los potenciales competidores y además perjudica a los consumidores. Es importante recalcar que esta situación se evidencia en las demás rutas dentro del mercado aéreo doméstico por el hecho de que se aplica el mismo método de asignación y control de frecuencias.

Es así que las actuaciones que ha tomado la Autoridad Aeronáutica por el hecho de no estar apegados a la normativa establecida, se encuentran afectando y distorsionando la actividad desarrollada por los operadores que intervienen dentro del mercado en cuestión, además de que se encuentran afectando a la eficiente asignación de recursos y bienes jurídicos tutelables, especialmente en materia de competencia generando así una barrera derivada de la aplicación de este método de asignación de frecuencias, lo cual puede impedir el ingreso a nuevos competidores que se encuentren interesados en participar dentro del mercado de transporte aéreo regular de pasajeros y de manera particular dentro de la ruta UIO-GYE.

Como se dijo anteriormente, el objetivo de la regulación, es buscar la protección del mercado y garantizar el ejercicio de la libre competencia mediante la generación de

⁹⁵ Ley de Aviación Civil. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995. Última reforma publicada DOF 05-07-2006 México.

incentivos que permitan a los operadores que interactúan en el mercado desarrollarse plenamente; sin embargo, como se ha demostrado, en este caso, la aplicación de la normativa para el otorgamiento de concesiones por parte de las Autoridades Aeronáuticas se encuentra reprimiendo el normal desenvolvimiento del mercado aéreo y distorsionando la libre competencia mediante el establecimiento de barreras de entrada que impiden el ingreso de nuevos competidores.

Se puede afirmar además que, aquellos operadores que tienen posición de dominio dentro del mercado aeronáutico, se encuentran haciendo uso de esta barrera para poder abusar de su posición y de esta manera afectar a los operadores ya existentes dentro del mercado así como también a aquellos que pretenden ingresar en él, conducta conocida como abuso de derecho la cual se encuentra sujeta a sanción si se llegase a demostrar que estos operadores han actuado de mala fe con el propósito de perjudicar a otros operadores; conducta que se explicará posteriormente.

3.3.2.4 Posición de dominio

Se dice que un operador económico se encuentra en posición de dominio en un mercado determinado cuando tiene o tuvo durante su permanencia en éste, poder económico e independencia de comportamiento suficiente que le permita actuar sin considerar las reacciones de los competidores o consumidores y, así estar en la capacidad de modificar a su conveniencia el precio u otra característica del bien o servicio que ofrece.⁹⁶

La Decisión 285 de la Comunidad Andina, en su artículo 5, dispone,

Se considera abuso de posición de dominio en el mercado:

⁹⁶ Resolución del TDC español del 30 – IX - 1999, Expediente R-362/99 Bacardi. Boletín económico de ice n° 2635. del 22 al 28 de noviembre de 1999. (Fecha de consulta: 12 de octubre de 2010)

Disponible en:

http://www.revistasice.com/cmsrevistasICE/pdfs/BICE_2635_6064_9E6A2D377F97591BEAB7AB19467D544F.pdf

Vid. asimismo, Resoluciones del TDC español del 10 – V - 1999 (Expediente R-344/98 Aluminios de Navarra) y del 7 – VI - 1999 (Expediente 441/98 Electra Avellana). Más recientemente, la Resolución del 27 – VII - 2000 (Expediente 465/99, Propiedad Intelectual Audiovisual), establece: La posición de dominio de un operador económico en un mercado determinado expresa su aptitud para modificar provechosamente, respecto de la situación de competencia, el precio o cualquier otra característica del producto. El que un operador tenga esa aptitud dependerá de que se beneficie de una serie de circunstancias que cabe resumir en poder en independencia en el mercado, en grado suficiente como para poder adoptar sus comportamientos sin tomar en consideración las posibles reacciones de los competidores o los usuarios y, de esta manera, ser capaz de modificar en su provecho el precio u otras características del bien o servicio.

- a) La manipulación indebida o imposición directa o indirecta de precios u otras condiciones de comercialización, en términos discriminatorios con relación a los que hubieran prevalecido en operaciones comerciales normales;
- b) La limitación o el control de la producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones. Asimismo, las limitaciones o prohibiciones de exportar, importar o competir;
- c) La negativa injustificada de satisfacer las demandas de compra de productos, entre otros, el no abastecimiento de insumos a empresas con las que se compite por el mercado del producto final;
- d) La aplicación en las relaciones comerciales o de servicios, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que coloquen a unos competidores en situación desventajosa frente a otros;
- e) La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a la costumbre mercantil, no guarden relación con el objeto de tales contratos; y,
- f) Otros casos de efectos equivalentes

La posición de dominio ha sido interpretada por la jurisprudencia comunitaria europea ya en 1978 (Sentencia caso United Brands⁹⁷) como,

[La] situación de poder económico que ostenta una empresa que le da la facultad de obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado de referencia, proporcionándole la posibilidad de comportamientos en medida apreciable independientes respecto de sus competidores, sus clientes y, en definitiva, los consumidores.

Con respecto a la posición de dominio, la normativa comunitaria andina manifiesta que,

Se entenderá que uno o más agentes económicos tienen posición de dominio en el mercado relevante, cuando tengan la posibilidad de restringir, afectar o distorsionar, en forma sustancial, las condiciones de la oferta o demanda en dicho mercado, sin que los demás agentes económicos competidores o no, potenciales o reales, o los consumidores puedan, en ese momento o en un futuro inmediato, contrarrestar dicha posibilidad.⁹⁸

De acuerdo a CABANELLAS DE LAS CUEVAS, pueden existir tres tipos de posición dominante:

- a) La derivada de la existencia de un único oferente en el mercado relevante.
- b) La derivada de la falta de competencia sustancial en el mercado relevante.

⁹⁷ Sentencia del Tribunal de Justicia de la CE, de 14 –II- 1978, Caso 27/76, (1978) E.C.R. p. 207, Negarse a vender bananas a una empresa que lo ofendió al promover una marca competidora de bananas. “se trata de una conducta desleal e irracional hacia un sujeto que necesariamente demanda la provisión del producto por parte del empresario en posición de dominio y que a la vez, se trata de una conducta destinada a castigar a su distribuidor por su deslealtad”. (14 de octubre de 2010)

Disponible en:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61976J0027:EN:HTML>

⁹⁸ Decisión 608. Normas para la protección y promoción de la libre competencia en la Comunidad Andina. Artículo 9.

c) La derivada de la posibilidad de excluir a un competidor del mercado.⁹⁹

El primero, cuando la empresa que ha obtenido mediante Ley una posición de dominio y abusa de ella por su sola voluntad. En este caso, la responsabilidad del Estado tendría origen en su negligencia al haber otorgado una posición de dominio en el mercado sin establecer las adecuadas garantías en evitación de abusos.

El segundo supuesto correspondería a una situación en la que el Estado, al otorgar legalmente una posición de dominio, induce a abusar de ella. Tal sería el caso si la posición de dominio se otorgase a una empresa en un mercado conexo con otro en el que la misma empresa tuviera, a su vez, una posición de dominio previa.

El tercer supuesto sería el de una empresa a la que se le otorgara legalmente una posición de dominio que condujera inevitablemente al abuso. Sería el caso de la concesión de un monopolio a una empresa incapaz de satisfacer la demanda existente.

Es importante recalcar que el hecho de que un operador tenga posición de dominio en un mercado determinado, esto no implica, que esta deba ser sancionada per se, sino cuando independientemente de las causas que expliquen la posición que ostenta, el dominante tiene la obligación de no impedir, con su comportamiento, el desarrollo de una competencia efectiva y no falseada en el mercado¹⁰⁰ es decir, cuando se esté haciendo abuso de esta posición.

Es así que el abuso del derecho no solamente se da cuando el titular del derecho subjetivo tiene el ánimo de dañar a alguien, sino también cuando se actúa en el ejercicio del derecho, situación que deberá ser determinada por la autoridad competente, analizando el caso concreto.

ATIENZA, manifiesta que, considerando que el ordenamiento jurídico está constituido por reglas y principios, es ahí donde se genera un abuso del derecho, cuando una regla se opone a un principio del sistema, generándose una inadecuación de conducta lícita pero contraria a un principio.

⁹⁹ G. CABANELAS DE LAS CUEVAS. *Derecho antimonopólico y de la defensa de la competencia*. Tomo 2. Buenos Aires: Heliasta. 2005. p.182

¹⁰⁰ Sentencia del TJCE de 9 –XI- 1983, Michelin/Comisión, caso 322/81, Rec. p. 3461, considerando 57. 12 de octubre de 2010.

Disponible en:

<http://eur->

[lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&lg=en&numdoc=61981J0322](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&lg=en&numdoc=61981J0322)

Para que una conducta constituya abuso del derecho, debe contener los siguientes elementos:¹⁰¹

- a) Conducta en un inicio permitida por una norma jurídica.
- b) Producción de un daño, intencional o no de esa acción.
- c) Daño injustificado a la luz de los principios inspiradores del sistema.
- d) Posterior emisión de una norma que califique como prohibida la conducta abusiva, que anteriormente parecía permitida.

Es así que la conducta abusiva resulta ilícita por el hecho de que se ha transgredido un deber jurídico derivado de una prohibición genérica establecida en la norma. El acto abusivo comienza siendo lícito, pero deviene ilícito precisamente por afectar un deber jurídico de respecto al interés de los demás; por lo que, puede decirse que un acto ilícito no es solo aquella conducta que contraría la norma sino un comportamiento que, aun encontrándose en consonancia con una regla formal, resulta contrario a lo prescrito en los principios generales del derecho como la buena fe y las buenas costumbres. Principios morales de los que se nutre el sistema jurídico

Es por eso que, se debe exigir responsabilidad no solo al operador que actúa al margen de la ley, sino también a quien actúa en ejercicio de un derecho propio ya sea que por acción u omisión, cause daño.

Basado en lo anteriormente mencionado, corresponde al juzgador discernir si el uso o no de ese derecho resulta abusivo a las normas y principios consagrados en la Constitución de la Republica, limitando el legítimo derecho adquirido por el particular.

3.3.2.4.1. Abuso de Posición de Dominio

La Decisión 285 de la Comunidad Andina, en su artículo 5 dispone,

Se considera abuso de posición de dominio en el mercado:

- a) La manipulación indebida o imposición directa o indirecta de precios u otras condiciones de comercialización, en términos discriminatorios con relación a los que hubieran prevalecido en operaciones comerciales normales;
- b) La limitación o el control de la producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones. Asimismo, las limitaciones o prohibiciones de exportar, importar o competir;

¹⁰¹ ATIENZA, MANUEL Y JUAN RUIZ MANERO. *Ilícitos Atípicos*. Madrid, Trotta, 2000. Citado por E. RENJIFO GARCÍA. *Del abuso del derecho al abuso de la posición dominante*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2002. p. 57

- c) La negativa injustificada de satisfacer las demandas de compra de productos, entre otros, el no abastecimiento de insumos a empresas con las que se compite por el mercado del producto final;
- d) La aplicación en las relaciones comerciales o de servicios, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que coloquen a unos competidores en situación desventajosa frente a otros;
- e) La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a la costumbre mercantil, no guarden relación con el objeto de tales contratos; y,
- f) Otros casos de efectos equivalentes

Así mismo, la Decisión 608 de la Comunidad Andina dispone en su artículo 9,

Se entenderá que uno o más agentes económicos tienen posición de dominio en el mercado relevante, cuando tengan la posibilidad de restringir, afectar o distorsionar, en forma sustancial, las condiciones de la oferta o demanda en dicho mercado, sin que los demás agentes económicos competidores o no, potenciales o reales, o los consumidores puedan, en ese momento o en un futuro inmediato, contrarrestar dicha posibilidad.

La Unión Europea a través de sus autoridades de competencia, ya sea la Comisión Europea de Competencia o el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea, han definido el abuso de posición de dominio como, “(...) el ejercicio del poder de dominio para la obtención de ventajas que no se habría podido tener de haber reinado una competencia efectiva”.¹⁰²

A través del abuso de una posición de dominio,

(...) la empresa o las empresas que se encuentran en esta situación se aprovechan de ella para procurarse, en perjuicio de sus proveedores, competidores y consumidores una ventaja que la libre competencia no les habría permitido obtener.¹⁰³

Se pueden distinguir entre dos tipos de abusos de posición de dominio, el abuso de carácter explotativo y el abuso exclusorio.

El abuso explotativo, es la conducta que desarrolla el operador económico que ostenta una posición dominante para así beneficiarse de los consumidores a quienes ofertan productos o servicios con precios excesivos, de escasa calidad, generando así discriminación o coacción de su libertad de elección.¹⁰⁴

¹⁰² UNIÓN EUROPEA. Memorando sobre las concentraciones económicas en el Mercado Común de 1965.

¹⁰³ GOLDMAN, *Droit commercial European*. Troisieme Edition. Paris, Dalloz : 1975. p. 417.

¹⁰⁴ ANDRADE TORRES, P., *Abuso de la posición dominante en el mercado relevante*, Novedades jurídicas, 2010 p.11.

Por otro lado, el abuso de posición de dominio de carácter exclusorio, consiste en el desarrollo de una conducta con el propósito de evitar la entrada de potenciales competidores al mercado o eliminar a los que todavía permanecen en él.¹⁰⁵ Esta tipología, ha sido definida por la Comisión Europea de Competencia como,

Aquellos comportamientos que pueden impedir total o parcialmente la expansión o la entrada en el mercado de competidores reales o potenciales y que, en última instancia pueden perjudicar a los consumidores. La exclusión puede desincentivar – o impedir- la entrada o la expansión de los competidores o incentivar su salida.¹⁰⁶

Se considera que la exclusión de un operador mediante el empleo de estrategias diferentes a las comerciales y de leal competencia, distorsiona el mercado ya que impide el mantenimiento del nivel de competencia y su desarrollo a través del empleo de mecanismos que son sancionados por el derecho de la Competencia al no ser consideradas como buenas prácticas comerciales.

Por su parte, se considera que hay un efecto exclusorio cuanto mayor sea la idoneidad del comportamiento del operador y más sólida sea su posición dominante ya que de ser así, tendrá mayor probabilidad de generar un efecto exclusorio, eliminando o impidiendo la competencia.¹⁰⁷

Los criterios utilizados para determinar si existe abuso de posición de dominio mediante prácticas exclusorias otorgan un amplio margen de discrecionalidad al momento de decidir si un comportamiento es abusivo por parte de la Autoridad. Así, la Comisión Europea de Competencia, ha establecido que,

Cuando no cabe duda de que un determinado comportamiento exclusivo no constituye un ejercicio de la competencia en igualdad de condiciones –por ejemplo, un comportamiento que no produce beneficios y sólo impide la competencia residual- se presume que dicho comportamiento es abusivo.¹⁰⁸

¹⁰⁵ *Ibidem*. p.12.

¹⁰⁶ Sentencia del Tribunal de Justicia de 13-II-1979, *Hoffmann LaRoche v. Comisión*, apartado 38. (15 de octubre de 2010).

Disponible en:

http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&numdoc=61976J0085&lg=en

¹⁰⁷ L. PACE. *Derecho europeo de la competencia, prohibiciones antitrust, control de las concentraciones y procedimientos de aplicación*. Barcelona: Marcial Pons. 2007

¹⁰⁸ *Ibidem*.

Así también, la doctrina francesa señala que una conducta es considerada abusiva:

- a) Cuando busca eliminar a un competidor o la competencia en general; o
- b) Cuando confiere una ventaja anormal que el juego normal de la competencia no permitiría adquirir.¹⁰⁹

Una empresa goza de una posición dominante cuando representa una parte importante o relevante del mercado pertinente y le corresponde una cuota de mercado considerablemente superior a la de su mayor competidor. No obstante, hay que tener en cuenta que una posición de dominio no per se contraria a la competencia.

El poder de mercado consiste en la capacidad de una empresa (o un grupo de empresas actuando conjuntamente) de aumentar y mantener lucrativamente los precios por encima del nivel de competencia durante un período considerable de tiempo. El ejercicio de esta práctica se traduce en una disminución de la producción y una pérdida de bienestar económico.¹¹⁰

Es así que, en varias ocasiones, se relaciona íntimamente la figura de abuso de posición dominante con la de abuso de derecho por el hecho de que consiste en un ejercicio irregular del derecho legalmente adquirido.¹¹¹

Para conocer si uno o varios operadores, se encuentran en una posición dominante, es necesario calcular mediante un índice de concentración, que según PASCUAL Y VICENTE, son instrumentos creados por la economía para describir la estructura de un mercado y poder de esta manera determinar el poder que tiene una empresa dentro del mismo. Los índices de concentración esencialmente miden el número y la distribución estadística de las empresas.¹¹²

El índice más utilizado para medir la concentración, es el Índice Herfindahl – Hirschman. El índice de Herfindahl-Hirschman,

(...) mide el grado de concentración que existe entre las diversas empresas de un sector. Su expresión matemática viene dada por la suma de los cuadrados de

¹⁰⁹ Competition Bureau Canada. “Abuse of Dominance”. 03 de marzo de 2010

Disponible en:

http://www.bureaudelaconcurrence.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/h_00511.html

¹¹⁰ NACIONES UNIDAS. *Comentarios a la Ley tipo de defensa de la Competencia, publicaciones de la UNCTAD sobre temas relacionadas con el derecho y la política de la competencia*. Nueva York. 2007

¹¹¹ G. CABANELLAS DE LAS CUEVAS. *Derecho antimonopólico y de defensa de la competencia*. Buenos Aires: Heliasta. 2005 p. 218.

¹¹² J. PASCUAL Y VICENTE. *Diccionario de Derecho y Economía de la Competencia*. Índices de Concentración. Madrid: Civitas. 2002. pp.235 y 236.

las cuotas de mercado¹¹³ de todas las empresas presentes en el mercado (...). En una industria con una sola empresa (monopolio), el índice será igual a 1. Este índice se puede calcular sobre una base 1 o sobre otras, como 1.000 ó 10.000.¹¹⁴

Siendo la fórmula empleada la siguiente,

$$HH = \sum_i \left(\frac{X_i}{T} \right)^2$$

Los límites comúnmente¹¹⁵ usados para determinar el grado de concentración del mercado son:

- a) Mercados desconcentrados: HHI menor a 1.000
- b) Mercados moderadamente desconcentrados: HHI entre 1.000 y 1.800;
- c) Mercados altamente concentrados: HHI superior a 1.800.

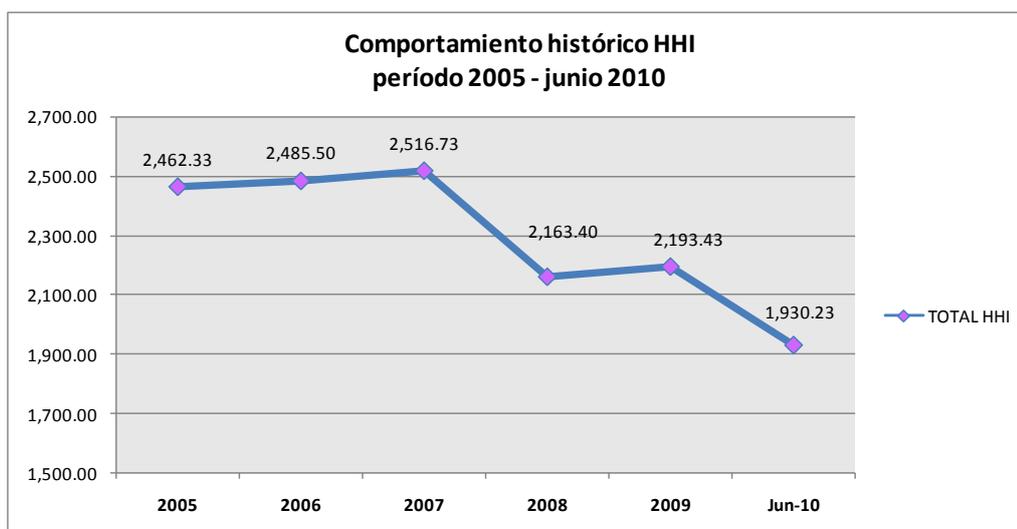
Realizando este ejercicio dentro del mercado aéreo regular en la ruta UIO-GYE y vv., tenemos los siguientes resultados.

¹¹³ Cuota de mercado o peso relativo, hace alusión al porcentaje de participación de una empresa dentro del mercado, la cual se obtiene mediante una regla de tres simple.

¹¹⁴ *Ibidem.* p.35.

¹¹⁵ El *Justice Department Merger* de los EE. UU, quien se encarga de analizar fusiones, dividió los grados de concentración las tres áreas detalladas.

GRÁFICO 8



Fuente: DGAC

Elaboración: Propia.

Ahora, a partir de los resultados obtenidos del Índice de Concentración¹¹⁶, se calcula el índice de Dominancia. El Índice de Dominancia (ID) fue propuesto en función de disponer de un indicador cuyo resultado dependa del tamaño relativo de los operadores económicos que se concentran y de la estructura particular del mercado¹¹⁷. Esto se logra, en tanto el indicador no aumenta cuando se concentran operadores económicos relativamente pequeños, pero sí lo hace en caso de concentraciones entre operadores económicos relativamente grandes.

La fórmula para calcular este índice es la siguiente:

$$ID = \sum_i h_i^2 \quad \text{Ecuación (1) donde,}$$

$$h_i = q_i^2 / HHI \quad \text{Ecuación (2)}$$

$$\sum_i q_i = 1 \quad \text{Y} \quad \sum h_i = 1$$

En la Ecuación (2) h_i representa la contribución del agente económico; i , al valor total de HHI. Por lo tanto, ID es un promedio de las participaciones de cada agente

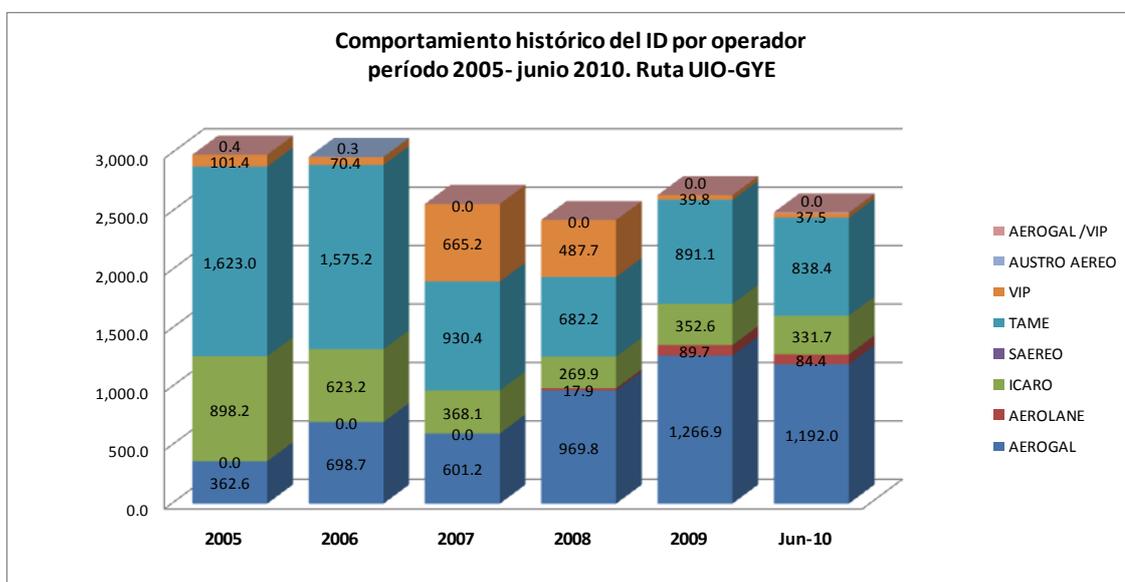
¹¹⁶ Anexo 14. Cálculo HHI.

¹¹⁷ P. GARCÍA ALBA IDUÑATE. *Un índice de dominación para el análisis de la estructura de los mercados. El Trimestre Económico* 61(3). Julio-septiembre de 1994. pp. 499-524.

económico en la concentración medida a través de HHI. El índice ID considera el cuadrado de la contribución de cada agente económico al valor de HHI. De la misma manera que se realiza en el HHI, se elevan al cuadrado los valores para dar mayor ponderación a los agentes económicos de mayor tamaño.

Realizando este cálculo con los índices de concentración dentro del mercado de la ruta UIO-GYE y vv., tenemos los siguientes resultados.¹¹⁸

GRÁFICO 9



Fuente: DGAC

Elaboración: Propia.

Cabe recalcar que se considera que un mercado se encuentra moderadamente concentrado cuando el índice de dominancia supera los 1000 puntos y actualmente Aerolíneas Galápagos S.A., Aerogal, alcanza los 1,192.02.

Como podemos darnos cuenta, del gráfico anterior se desprende que la aerolínea con mayor poder de mercado dentro de la ruta UIO-GYE y vv., tomando en cuenta el número de frecuencias, es la compañía Aerogal, quien durante el período 2005-2010 ha mantenido un promedio de índice de dominancia de 848.53, seguido de Tame quien por lo contrario, ha venido perdiendo mercado considerablemente.

¹¹⁸ Anexo 15. Cálculo del ID. por empresa, período 2005-2010.

Además, es importante hacer notar que a partir del año 2009, Aerogal opera conjuntamente en código compartido con VIP por lo que al índice de dominancia que mantiene Aerogal, se le debe sumar la participación que posee VIP, alcanzando de esta manera a 1, 306,7. Esto se debe a que en materia de Competencia económica para fines como este, de establecer el porcentaje de ocupación, es imprescindible hacer notar que en el mercado a pesar de que dos compañías, en este caso Aerogal y VIP, figuren como personas jurídicas distintas y mantengan un capital separado, los accionistas son los mismos y su comportamiento es similar; por lo que, se puede decir que estos operadores son partes relacionadas que son consideradas como un mismo operador por lo que se puede afirmar que tienen poder de control dentro de este mercado.

Se entiende por poder de control,

(...) la unificación de dos o más empresas bajo un control, una dirección o una gestión común, conservando cada una su propia personalidad jurídica, o bien que surge con la unificación de varias empresas por una sola que adquiere el poder de dominar y controlar a las demás con el fin de hacerlas perder toda independencia económica.¹¹⁹

Este poder de control en el mercado en estudio, puede dar paso a la consolidación de un posición dominante colectiva que consiste en la situación en la que dos o más operadores económicos, sin necesidad de pacto, adaptan sus conductas modificando en beneficio propio cualquier característica del bien o servicio por tener conjuntamente una relativa independencia económica frente a clientes, proveedores o demás competidores.¹²⁰

Es así que, este particular incrementa de sobre manera la posición de dominio de Aerogal. Es así que puede decirse, que la posición de Aerogal como Tame, les permite actuar con independencia de los demás operadores, fijando de cierta manera las reglas del juego, es así que, las decisiones que tomen estos operadores individual o conjuntamente, dentro del mercado, van a afectar considerablemente a los demás participantes.

Esta posición de dominio adquirida por Aerogal, se deriva de la falta de competencia sustancial dentro del mercado relevante¹²¹ de la ruta UIO-GYE y vv.,

¹¹⁹ J. PASCUAL Y VICENTE. *Diccionario de Derecho de la Competencia*. Madrid: Civitas. 2002. p. 297.

¹²⁰ *Ibidem*. p 297

¹²¹ CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. *Manual para la formulación y aplicación de las leyes de Competencia*. Nueva York y Ginebra: Publicaciones de Naciones

situación que se genera precisamente del método de asignación de frecuencias que se utiliza actualmente, el cual a su vez facilita la posibilidad de que los operadores que ostentan una posición de dominio, estén en la posibilidad de excluir a un competidor del mercado.

Al ocurrir esto, per se existe un riesgo en el mercado ya que como se explicó anteriormente se puede generar una distorsión en el mismo ya sea de manera consciente o inconsciente. Ahora, si analizamos como esta dominancia en el mercado de la ruta ha venido afectando, nos damos cuenta que efectivamente derivado de la falta de control del cumplimiento de las frecuencias por parte de la Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Nacional de Aviación Civil, los operadores económicos con mayor posición dentro del mercado se encuentran haciendo uso de su poder para de esta manera impedir, dificultar y restringir el ingreso de operadores por el hecho de que como se mostró en el gráfico anterior existe una concentración de frecuencias a pesar de que no todas efectivamente son operadas.

Es así que, derivado de un derecho legal y legítimamente otorgado, los operadores con dominancia en el mercado, se encuentran manipulando la oferta de frecuencias de tal manera el mercado que amparados en sus derechos están creando barreras artificiales dentro del mercado, para cumplir con el propósito de mantener su posición en el mercado de la ruta afectando de esta manera a los potenciales competidores principalmente.

Al no existir un debido control en cuanto al cumplimiento de las frecuencias asignadas por parte de la Autoridad Aeronáutica, se continúan otorgando frecuencias aéreas indiscriminadamente, lo cual en este caso ha coadyuvado a que las compañías Aerogal conjuntamente con VIP y Tame principalmente, mantengan una posición de dominio, la misma que a su vez, ha sido utilizada por estos operadores para ahuyentar a los competidores ya que continúan solicitando el incremento de frecuencias y la DGAC, como se mostró antes, con el método erróneamente empleado para el cálculo del porcentaje de ocupación, no refleja la realidad del mercado, permitiendo que las frecuencias sigan incrementándose sin medida y afianzando el poder de mercado de

Unidas, Edición 2004. p. Se entiende por mercado relevante, a la rama del comercio en que se ha restringido la competencia y la zona geográfica correspondiente, de tal forma que abarque todos los productos o servicios sustituibles, todos los competidores inmediatos, a los que el consumidor podría acudir. p. 35.

ciertos operadores facilitando que los demás operadores o los nuevos queden limitados en sus operaciones.

Esta situación se vio claramente reflejada en el caso de Aerolane quien al inicio de sus operaciones, según se indica en su contrato de concesión, solicitó 77 frecuencias dentro de la ruta UIO-GYE sin embargo, le fueron otorgadas únicamente 35. Ese mismo año Aerogal conjuntamente con Vip S.A., solicitaron también la concesión de frecuencias para operar en código compartido, y un incremento por separado, relegando la posibilidad de que a Aerolane pueda acceder a todas las rutas que había solicitado en concordancia con su capacidad de operación.

Como ha manifestado la doctrina, puede decirse que la conducta desarrollada por las empresas dominantes dentro del mercado, constituye abuso de derecho, ya que los operadores económicos, se están aprovechando de su posición para perjudicar a otros, basados en una conducta que en un inicio se encuentra permitida por una norma jurídica (concesiones), pero que con el paso del tiempo, se han convertido en instrumento para la generación de daño, en este caso intencional e injustificado para poder mantener y obtener ventajas a coste del perjuicio de los demás, Conducta que hoy en día es sancionada por ser considerada abusiva y prohibida por el derecho de la Competencia y de manera particular por el Artículo 8 de la Decisión 608 de la Comunidad Andina.

3.4. Aplicabilidad del Razonamiento Jurídico de la Sentencia N° 44/2006. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, República de Chile, en el caso ecuatoriano

En la República de Chile, el procedimiento de asignación de frecuencias nacionales e internacionales, se basa en un sistema de licitación pública. De manera específica, el procedimiento de asignación de frecuencias internacionales, se encuentra establecido en el “Decreto Ejecutivo 102, Reglamento de Licitación Pública para Asignación de Frecuencias Internacionales a Empresas Nacionales” el cual constituye materia de una demanda.

El 21 de junio de 2005, la empresa Sky Service S.A., presentó una demanda ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en contra del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), Lan Airlines S.A. y Lan

Cargo S.A., por considerar que el reglamento empleado para la adjudicación de derechos aeronáuticos constituye una barrera de entrada al mercado para los operadores que intentan adquirir frecuencias internacionales.

A pesar de que el método empleado por la JAC es distinto al utilizado por la DGAC en el Ecuador, existen ciertos parámetros similares que son analizados en esta sentencia, los cuales guardan una estrecha relación con los aspectos considerados en el presente estudio.

Respecto al proteccionismo a las empresas nacionales, en la legislación chilena, se ha establecido al igual que en la normativa ecuatoriana, que el sistema de asignación de frecuencias actual, al pretender proteger a las empresas nacionales, constituye una eficaz barrera de entrada debido a que, las autoridades se encuentran protegiendo de la competencia extranjera a sus empresas nacionales de aviación de manera injustificada, generando de esta manera una restricción legal, de acuerdo al sistema internacional vigente, de limitación a la libre competencia con fines proteccionistas. Normativa que contraría la misión de la JAC según se manifiesta en la sentencia de la siguiente manera,

(...) la JAC (...) expone que su misión consiste en ejercer la dirección superior de la aviación civil en Chile, lo que implica fijar las grandes directrices del quehacer aeronáutico y administrar la política aerocomercial chilena. Esta última es una política de cielos abiertos, definida desde 1979, consistente en aplicar los principios de libre mercado a la aviación comercial. Su objetivo es contar con servicios aéreos de la mejor calidad, eficiencia y al menor costo, estimulando para ello la competencia sana y leal de las aerolíneas nacionales y extranjeras. Para conseguir estos objetivos, nuestra legislación establece tres principios básicos: el libre ingreso a los mercados, la libertad de precios y la mínima intervención de la autoridad aeronáutica.¹²²

Por lo que a partir de la aplicación de esta posición proteccionista, la JAC, se encuentra violando los principios aeronáuticos consagrados tal como lo reconoce el TDLC.

Es importante recalcar que la discriminación con el propósito de proteger a las empresas nacionales, si bien es cierto que puede resultar perjudicial a los demás operadores, no es prohibida per se por la legislación; sin embargo, es necesario que exista una adecuada motivación que sustente el criterio adoptado por la Administración, lo cual no existe en el caso ecuatoriano.

¹²² Sentencia No. 44/2006. República de Chile. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. Santiago, 23 de septiembre de 2003. p. 5.

Así también, establece que en el caso en que dentro del mercado en estudio, exista una empresa que mantenga una posición de dominio, al existir un parámetro único a ser tomando en consideración al momento de la asignación de las frecuencias, como la capacidad económica del licitante, en el caso chileno este,

(...) establece o fortalece un monopolio, cuya consecuencia es que un solo operador concentra la totalidad de los derechos de tráfico hacia un país, lo que no sólo restringe, si no que impide absolutamente la competencia.¹²³

Esta posición coincide plenamente con lo que actualmente ocurre en el mercado de la ruta UIO-GYE y vv., en el que la compañía Aerogal, quien con el actual método de asignación de frecuencias, empleado por la DGAC, está siendo beneficiada ya que se encuentra aprovechándose de la falta de transparencia en los criterios para así fortalecer su posición dominante de manera particular en el mercado de la ruta UIO-GYE y vv., sin que esto implique que la misma situación se encuentre ocurriendo en otras rutas.

Es por esto que el demandante en este caso, incita a que se establezcan parámetros adicionales, como el establecimiento de cuotas máximas para poder así evitar la concentración de frecuencias en un solo operador.

En cuanto a las fusiones u operaciones en código compartido, se dice que la JAC, a pesar de haber advertido que las aerolíneas chilenas de mayor poder dentro del mercado, una vez fusionadas, no podrían enfrentar en igualdad de condiciones un proceso de asignación en base a ofertas en dinero ya que su poder económico no podía ser comparado con el de los demás operadores; en ese entonces, no se modificó el sistema porque la autoridad prefirió cumplir con el principio de no intervención en las asignaciones, lo cual con el tiempo se comprobó que era una posición errónea ya que al no ser corregida a tiempo la falla, esta propició la consolidación de LAN como empresa dominante.

Sin embargo, es innegable el hecho de que las fusiones entre aerolíneas generan beneficios al mercado en general por el hecho de que,

(...) dependiendo de sus características, pueden disminuir en términos teóricos los costos de aquéllas y aumentar la demanda por sus vuelos, al racionalizar las

¹²³ Sentencia No. 44/2006. República de Chile. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. Santiago, 23 de septiembre de 2003. p. 4

redes de tráfico de manera conjunta por las aerolíneas que adoptan los acuerdos, aumentando las alternativas de conexiones, pudiendo, por lo tanto, aumentar la eficiencia del mercado. Por otro lado, estos acuerdos pueden reducir la competencia y aumentar el poder de mercado de las aerolíneas que lo poseen, cuando la mayoría de las rutas servidas son relativamente similares.¹²⁴

Esta situación se relaciona con el mercado aéreo ecuatoriano dentro de la ruta en estudio en cuanto como se ha evidenciado con lo sucedido con la alianza Aerogal-Vip, el mercado se encuentra altamente concentrado según se desprende del cálculo del Índice de Dominancia, lo cual ha permitido que estas compañías se vean beneficiadas de su fusión, especialmente Aerogal, ya que esto le ha permitido controlar de cierta manera el mercado desde su posición dominante, manteniendo ventajas competitivas sobre otras líneas aéreas nacionales que participan en el mercado sin que esto implique que, producto de la alianza, se hayan generado beneficios a los consumidores o al mercado en sí.

De la misma manera, el TDLC indica que, los acuerdos de código compartido, resultan beneficiosos a los operadores en cuanto permiten a una aerolínea asistir destinos que individualmente no los podría cubrir debido a los altos costos que esto implica o también permiten a las aerolíneas ofertar un mayor número de frecuencias.

Sin embargo, esto resulta provechoso al consumidor cuando se operan rutas donde las empresas no eran originalmente competidoras directas, mientras que los resultados sobre el bienestar de los consumidores son menos evidentes en el caso contrario; por lo que se evidencia que un acuerdo de este tipo como el de Aerogal y Vip dentro de esta ruta, no se fundamenta en la posibilidad de prestar un mejor servicio al consumidor sino que únicamente se ha utilizado esta figura de la fusión para contrarrestar el poder de los demás operadores mediante el acaparamiento de las frecuencias, impidiendo de esta manera que estas sean operadas por otras aerolíneas. Es así que se crean barreras a la entrada en el mercado relevante, al limitar el número y tipo de frecuencias disponibles producto de la aplicación de la normativa existente para ello y además se permite que los operadores que ostentan una posición de dominio, abusen de su derecho creando barreras artificiales a la entrada de nuevos operadores.

¹²⁴ Sentencia No. 44/2006. República de Chile. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. Santiago, 23 de septiembre de 2003. p. 8

En base a lo anteriormente mencionado, dada la situación presentada en el mercado chileno, el TDLC consideró que,

(...) el mecanismo de asignación de frecuencias internacionales restringidas favorece a la empresa dominante, LAN, en detrimento de las empresas de segunda línea¹²⁵ o potenciales entrantes, enfrentando estas últimas una barrera difícilmente superable para ingresar a aquellos mercados que, producto de negociaciones internacionales, presentan un número de frecuencias semanales restringidas.¹²⁶

De la misma manera dispone, que una vez realizada una investigación preliminar por parte de la JAC, sobre los métodos de asignación de frecuencias internacionales, es necesario diseñar un método que haga más competitivo el mercado, la industria aeronáutica comercial chilena, tanto en su segmento nacional como internacional al encontrarse estos relacionados y, generando mayor oferta al consumidor.

Tomando en cuenta estas consideraciones, el TDLC, resuelve acoger la demanda parcialmente y declarar que,

(...) el D.S. N° 102, que el Reglamento Licitación Pública para Asignar Frecuencias Internacionales a Empresas Aéreas Nacionales., presenta características que restringen la libre competencia en la asignación de frecuencias internacionales restringidas; y, en consecuencia, proponer su modificación a la Presidenta de la República, por intermedio del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.¹²⁷

Para que de esta manera, en el futuro la concesión de frecuencias aéreas se realicen de conformidad con los “principios de libre competencia, transparencia, no discriminación, y de eficiencia asignativa en la adjudicación, uso, abandono y relicitación de las frecuencias”,¹²⁸ posición que debería ser tomada en cuenta en el Ecuador para de esta manera evitar que, derivado de la aplicación del Reglamento para el otorgamiento de derechos aeronáuticos y permisos de operación, surja la posibilidad del cometimiento de prácticas anticompetitivas por la por parte de los operadores que interactúan dentro del mercado o que, debido a la falta de

¹²⁵ Entiéndase como empresas de segunda línea, aquellas que participan simultáneamente en el mercado aéreo, pero que no tienen una posición dominante.

¹²⁶ Sentencia No. 44/2006. República de Chile. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. Santiago, 23 de septiembre de 2003. p. 32

¹²⁷ *Ibidem.* p. 34

¹²⁸ *Ibidem.* p. 33.

establecimiento de parámetros claros y definidos en el método de asignación de frecuencias, se generen barreras de entrada al mercado.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Del estudio realizado se desprende que el Estado en ejercicio de las potestades que le han sido conferidas, tiene la facultad de intervenir en la economía del país mediante la administración y regulación de los sectores estratégicos o mercados de interés general con el propósito de garantizar a los ciudadanos la satisfacción de las necesidades y la efectiva prestación de un servicio.

Para cumplir con este propósito, el Estado ha diseñado entidades que se encarguen de controlar y regular este tipo de sectores, mediante el establecimiento de normas y principios que permitan al Consejo Nacional de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil respectivamente cumplir con las funciones que les han sido encomendadas.

Como producto del ejercicio de la potestad que posee el Estado para administrar, controlar y regular el sector de transporte aéreo a través de las Autoridades Aeronáuticas, se ha emitido la normativa respectiva entre las cuales se encuentra el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General, que determina los requisitos de orden legal, económico y técnico a ser tomados en cuenta por el Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil al momento de otorgar concesiones y asignar frecuencias aéreas dentro del mercado nacional.

En el mismo sentido, se establecen las condiciones y exigencias que deben cumplir los operadores extranjeros, miembros de la Comunidad Andina para prestar el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros en el mercado regional, dejando claro que se excluye taxativamente la posibilidad de que un operador extranjero pueda obtener la concesión para

operar rutas domésticas en el mercado ecuatoriano, lo cual constituye una discriminación negativa que no se halla debidamente justificada, debido a que se está brindando un trato diferenciado a sujetos iguales.

Si bien es cierto, podría decirse que este trato diferenciado es una medida proteccionista a las empresas nacionales; sin embargo, al no existir una debida motivación que sustente dicha posición, no se puede afirmar que las ventajas de esta medida resultan superiores a los perjuicios ocasionados. La aplicación de este criterio constituye una barrera de entrada al mercado por cuanto impide el libre ingreso de un operador extranjero al mercado y a su vez, contradice las disposiciones constitucionales respecto al trato igualitario y no discriminatorio entre iguales.

Mientras que en el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General se establece el procedimiento para la asignación de frecuencias a un operador nacional, en los Principios de Política Aeronáutica, se determinan los parámetros a ser considerados por las Autoridades de tal manera que les permita determinar mediante el cálculo del coeficiente de ocupación dentro de una ruta determinada, si efectivamente existe la necesidad de incrementar las frecuencias ofertadas por los operadores para cubrir con la demanda insatisfecha.

El mecanismo empleado por la DGAC para el cálculo del coeficiente de ocupación no es el adecuado debido a que, producto de la aplicación de un criterio incorrecto este refleja un porcentaje irreal de ocupación dentro de una ruta determinada, resultando imposible comparar con la demanda de pasajeros y así determinar si efectivamente existe la necesidad de incrementar las frecuencias dentro de una ruta determinada. Es así que al no existir información real sobre el mercado en estudio, la Autoridad Aeronáutica se encuentra actualmente asignando frecuencias aéreas sin un fundamento técnico correcto, hecho que da la oportunidad a los operadores ya existentes en el mercado para abusar de sus derechos legal y legítimamente conferidos.

Por otro lado, ni el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General ni los Principios de Política Aeronáutica, establecen el mecanismo técnico y económico que deberá emplear el Consejo Nacional de Aviación Civil para en caso de ser necesario, asignar un número exacto de frecuencias conforme a la demanda del mercado, lo cual constituye un problema grave por el hecho de que la Autoridad se encuentra otorgando arbitrariamente el número de

frecuencias que considere pertinente sin tomar como fundamento el estudio técnico realizado por la DGAC.

Esta inconsistencia, ha venido dando origen a la generación de barreras artificiales de acceso al mercado a nuevos competidores por el hecho de que ha permitido que los operadores que actualmente prestan sus servicios de transporte aéreo regular, mas aún aquellos que ostentan una posición de dominio en el mercado, saquen provecho de esto y abusando de su posición, solicitan el incremento de frecuencias sin existir la necesidad, para de esta manera acaparar el mercado, realizando operaciones abusivas estratégicas, impidiendo que un nuevo operador tenga opción de entrar en él.

Concatenado con lo mencionado anteriormente se ha detectado otro factor que incide considerablemente en la generación de barreras artificiales que impiden el ingreso de competidores en el mercado aeronáutico nacional y es precisamente la falta de control sobre el cumplimiento de las frecuencias asignadas a los operadores. Según información proporcionada por la DGAC, en el período 2005-junio 2010, el porcentaje de cumplimiento de las frecuencias dentro de la ruta UIO-GYE y vv., es totalmente deficiente pues únicamente alcanza un promedio de apenas el 25%, sin embargo las Autoridades Aeronáuticas no toman en consideración esta información al momento de asignar o renovar las frecuencias a los operadores existentes en el mercado, tomando en cuenta de que el incumplimiento o la falta de operación de los derechos otorgados a una aerolínea, constituyen causales de revocación de las frecuencias, pudiendo ser estas adquiridas por un operador diferente. Sin embargo, al no realizar un control de cumplimiento adecuado, las aerolíneas continúan acumulando frecuencias a pesar de que en ocasiones, nunca han sido operadas o peor aún, se ha determinado que las aerolíneas no cuentan con la capacidad física para prestar el servicio.

El acaparamiento de las frecuencias por parte de los operadores con poder de mercado, coadyuvan a que estos fortalezcan su posición de dominio dentro del mercado y de esta manera fortalecer las barreras artificiales. Además, se ha demostrado que existen operadores como Aerogal y VIP que figuran como personas jurídicas distintas sin embargo, se ha llegado a determinar que son partes relacionadas que mantienen un comportamiento estratégico similar basado en el intercambio de información, por lo que son consideradas como un único operador para fines de determinar el porcentaje de poder dentro del mercado, constituyendo una posición

dominante colectiva; situación que potencialmente puede conducir al cometimiento de conductas colusorias y abusivas.

De esta manera queda claramente demostrada la existencia de barreras de entrada tanto legales como artificiales, las cuales generan altos costes para el ingreso de un nuevo operador económico en el mercado. Estas barreras principalmente tienen su origen en la falta de claridad de los parámetros establecidos en la normativa a ser aplicada para la asignación de frecuencias en rutas domésticas ya que no se determina específicamente aspectos técnicos-económicos como por ejemplo el método a ser empleado para el cálculo del coeficiente de ocupación por parte de la Dirección General de Aviación Civil.

Este criterio es corroborado por la Comisión Nacional de Competencia, quien en el Informe sobre la gestión colectiva de derechos de Propiedad Intelectual¹²⁹ afirma que, la falta de claridad en los requisitos para la obtención de derechos por parte de los operarios, introduce incertidumbre, lo que puede constituir como barrera de entrada de nuevos operadores y perjudicar a la competencia más aun cuando estos otorguen potestades discrecionales a la autoridad reguladora.

Una vez identificadas claramente las barreras tanto legales como estratégicas dentro del mercado aeronáutico doméstico, resulta necesario complementar este estudio realizando algunas recomendaciones que permitan restablecer la competencia en el mercado.

Para evitar la discriminación a operadores extranjeros en la prestación de servicios aéreos en el mercado nacional y considerando que el propósito de la Autoridad Aeronáutica es proteger a los operadores nacionales, se podrían considerar otras alternativas que conlleven al mismo fin, como es el caso de las ayudas públicas. Es importante que la Administración Pública provea a los operadores económicos que considere más vulnerables, una serie de ayudas públicas temporales que permitan a estos competir en igualdad de condiciones en el mercado común

¹²⁹ COMISIÓN NACIONAL DE COMPETENCIA. Informe sobre la Gestión Colectiva de Derechos de Propiedad Intelectual. *Un nuevo Impulso*. [En línea]. Madrid: 2009. [Fecha de consulta: 20 de octubre de 2010].

Disponible en:

http://www.google.com.ec/#hl=es&source=hp&biw=1362&bih=563&q=Informe+sobre+la+Gesti%C3%B3n+Colectiva+de+Derechos+de+Propiedad+Intelectual.+Comisi%C3%B3n+Nacional+de+Competencia&aq=f&aqi=&aql=&oq=&gs_rfai=&fp=a0881a733f5a4e88

La doctrina ha determinado que las ayudas públicas, deben cumplir necesariamente con una serie de condiciones,¹³⁰

- a) Concederse una sola vez.
- b) Estar vinculadas a un plan de reestructuración del mercado cuya aplicación debe ser evaluada y verificada.
- c) El Gobierno, debe comprometerse a abstenerse de de toda injerencia en las decisiones comerciales del operador beneficiado.
- d) Los demás operadores, no deben sufrir perjuicios.

A estas condiciones se les debe agregar además el elemento de la temporalidad ya que las ayudas públicas son un incentivo a los operadores y deberán mantenerse durante un tiempo determinado o el tiempo que dure la necesidad.

A su vez, otra solución podría ser el otorgar temporalidad a la medida de exclusión a los operadores extranjeros para de esta manera otorgar cierta ventaja a los operadores nacionales y obtengan una ventaja competitiva antes de que ingresen los operadores extranjeros. Además se puede optar por limitar los cupos a ser llenados por los operadores extranjeros para evitar la exclusión total de los mismos dentro del mercado doméstico.

Se demuestra así que existen diversas opciones para privilegiar a las empresas nacionales sin que exista la necesidad de excluir totalmente a las empresas extranjeras y de esta manera restablecer la competencia entre estos operadores.

El CNAC, al no tener una potestad claramente establecida y no haber emitido una resolución que regule la aplicación de los parámetros determinados en la normativa el cual permita determinar el número exacto de frecuencias a ser otorgadas, actúa arbitrariamente debido a que no utiliza fundamentos técnicos que motiven sus resoluciones, por lo que lo óptimo sería que la DGAC implemente un método similar al utilizado en el ejemplo práctico presentado en esta tesina, el cual permita definir con exactitud el número de frecuencias a ser incrementadas, considerando las necesidades del mercado.

¹³⁰ S. GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ. *Los mercados de interés general: Telecomunicaciones y postales, energéticos y de transportes*. Granada: Editorial Comares, S.L., 2001. pp. 398

Es importante recalcar que la existencia de barreras a la entrada tanto legales como estratégicas y las ventajas que ellas proporcionan a quienes ya están en el mercado, no deben considerarse como un hecho anticompetitivo per se sino que debe demostrarse como en este caso, como la aplicación del Reglamento para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos de Operación en General y los Principios de Política Aeronáutica, se encuentran restringiendo la competencia en el mercado de transporte aéreo regular de pasajeros y en ciertos casos como permite el fortalecimiento y abuso de la posición de dominio de ciertos operadores.

Sin embargo, como política de sana competencia se debe evitar que algunas prácticas por parte de la Autoridad o de los operadores económicos, tengan como principal motivación y consecuente efecto, el bloqueo del ingreso de competidores en el mercado.¹³¹ De este modo, la identificación y entendimiento de cómo las distintas barreras a la entrada afectan la competencia en el mercado de transporte aéreo regular de pasajeros es útil para implementar intervenciones regulatorias concretas que permitan corregir las distorsiones en el mercado aéreo nacional.

Actualmente, se puede afirmar que el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General y los Principios de Política Aeronáutica contienen disposiciones que violan los principios y normas de libre competencia y transparencia en los mercados reconocidos por la legislación comunitaria y la Constitución de la República.

Producto del estudio realizado, y tomando en consideración lo establecido en el artículo 19 de la Decisión 582 de la Comunidad Andina que dispone, la necesidad de unificar los procedimientos y requisitos previstos para el otorgamiento de derechos de transporte aéreo en la Comunidad Andina, resulta necesario recomendar la reforma del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General y los Principios de Política Aeronáutica, legislación empleada para el otorgamiento de frecuencias y permisos de operación, de tal manera que se establezcan claramente los parámetros legales y elementos técnicos a ser tomados en consideración por las Autoridades Aeronáuticas, como la unificación del método para el cálculo del coeficiente de ocupación dentro de una ruta y la determinación del número exacto de

¹³¹ G. ALDO. *Barreras de entrada al mercado aéreo*. Santiago: Facultad Economía y Derecho, Universidad de Chile, Departamento de Economía. Mayo, 2008.

frecuencias a ser incrementadas en una ruta tomando en cuenta las exigencias del mercado, para de esta manera evitar que la legislación en sí constituya o sea empleada para la generación de barreras de ingreso y permanencia a los operadores dentro del mercado.

Es por este motivo que considerando las afectaciones a la libre competencia analizadas en esta, se recomienda realizar una reforma de los preceptos contenidos tanto en el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General y los Principios de Política Aeronáutica de tal manera que sea posible el restablecimiento de la libre competencia en el mercado de transporte aéreo regular de pasajeros tomando en cuenta las observaciones presentadas en este estudio y lograr de esta manera que la normativa reguladora del sector aeronáutico, guarde concordancia con los establecido en la Constitución de la República y la normativa comunitaria.

BIBLIOGRAFIA

- ALDO, G. *Barreras de entrada al mercado aéreo*. Santiago: Facultad Economía y Derecho, Universidad de Chile, Departamento de Economía. Mayo, 2008.
- ANDRADE TORRES, P. *Abuso de la posición dominante en el mercado relevante*, Novedades jurídicas, 2010 p.11.
- ARAUJO-JUAREZ, J. *Derecho Administrativo-Parte General*. Caracas: Ediciones Paredes. 2001.
- ARIÑO, G. *Principios de Derecho Público Económico*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia. 2003
- ARIÑO, G Y CASSAGNE. *Servicios Públicos, Regulación y Renegociación*. Lexis Nexis, Abeledo Perrot. Buenos Aires: 2004
- ATIENZA, M Y MANERO, J. *Ilícitos Atípicos*. Madrid, Trotta, 2000. Cit. en E. RENJIFO GARCIA. *Del abuso del derecho al abuso de la posición dominante*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2002. p. 57
- CABANELLAS DE LAS CUEVAS, G. *Derecho antimonopólico y de la defensa de la competencia*. Tomo 2. Buenos Aires: Heliasta. 2005
- CASES PALLARES, L. *Derecho Administrativo de la Defensa de la Competencia*. Madrid: Marcial Pons. 1995.
- COMISIÓN NACIONAL DE COMPETENCIA. Informe sobre la Gestión Colectiva de Derechos de Propiedad Intelectual. *Un nuevo Impulso*. [En línea]. Madrid: 2009.
Disponible en:
http://www.google.com.ec/#hl=es&source=hp&biw=1362&bih=563&q=Informe+sobre+la+Gesti%C3%B3n+Colectiva+de+Derechos+de+Propiedad+Intelectual.+Comisi%C3%B3n+Nacional+de+Competencia&q=f&aqi=&aql=&oq=&gs_rfai=&fp=a0881a733f5a4e88
- COMPETITION BUREAU CANADA. *Abuse of Dominance*. 03 de marzo de 2010.
Disponible en:
http://www.bureaudelaconcurrence.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/h_00511.html
- CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. *Manual para la formulación y aplicación de las leyes de Competencia*. Nueva York y Ginebra: Publicaciones de Naciones Unidas, Edición 2004.
- DIEZ-PICAZO. La Constitución Económica. *Gestiopolis*. [en línea].
Disponible en:

<http://www.gestiopolis.com/recursos/documentos/fulldocs/eco/deryconstieco.htm>

- DIEZ URZÚA, S. *Personas y Valores, su protección constitucional*. Santiago: Editorial Jurídica de Chile, 199. p.82. Cit. en. A. FERMANDOIS *Derecho Constitucional Económico. Garantías económicas, doctrina y jurisprudencia*. Universidad Católica de Chile. Segunda Edición. Santiago: 2006.
- DROMI, R. *Competencia y Monopolio. Argentina, Mercosur y OMC*. Buenos Aires: Ciudad Argentina. 1999.
- DROMI, R. *Derecho Administrativo*. Buenos Aires-Madrid: Ciudad Argentina. 10ma. edición. 2004
- EUROPA GLOSARIO. *Servicios de interés general*. [En línea]
Disponible en:
http://europa.eu/scadplus/glossary/general_interest_services_es.htm
- ESCOBAR RAMÍREZ, P. Exposición Cartagena de Indias: Seminario Internacional. 24 al 25 de marzo, 2008. p.317. citado por P. FLINT. *Tratado de Defensa de la Libre Competencia*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Fondo Editorial. 2002.
- P FLINT. *Tratado de Defensa de la Libre Competencia*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2002.
- FUNDAMENTALS AND ISSUES OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP (PPPs). [Video-presentación]. The National Council for Public-Private Partnership, Partners for Progress. (16:44).
Disponible en:
<http://www.ncppp.org/howpart/PPPfundamentals.html>
- GARCÍA ALBA IDUÑATE, P. *Un índice de dominación para el análisis de la estructura de los mercados*. *El Trimestre Económico* 61(3). Julio-septiembre de 1994. pp. 499-524.
- GOLDMAN, *Droit commercial European*. Troisieme Edition. Paris, Dalloz : 1975. p. 417.
- GONZÁLEZ, S. VARAS IBÁÑEZ. *Los mercados de interés general: Telecomunicaciones y postales, energéticos y de transportes*. Granada: Editorial Comares, S.L., 2001. pp. 398
- GORDILLO, A. *Tratado de Derecho Administrativo*. Tomo 1. Parte General. Buenos Aires: Fundación de Derecho Administrativo. 5ta. edición. 2000.
- GUTIÉRREZ, G. Marco Económico Constitucional Ecuatoriano. *Derecho Ecuador*. [En línea].
Disponible en:

http://www.derechoecuador.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&iid=4841

- LEGUIZAMÓN ACOSTA, W. *Derecho Constitucional Económico*. Bogotá: Ediciones Jurídicas Gustavo Ibáñez. 2000
- MAIRAL, H. *El concepto de derecho público en el derecho argentino actual. Servicio Público, Policía y Fomento*. Buenos Aires: Ediciones RAP. 2005.
- M MARIENHOOF. *Tratado de Derecho Administrativo Tomo II*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot. 4ta. edición. 2010.
- NACIONES UNIDAS. *Comentarios a la Ley tipo de defensa de la Competencia, publicaciones de la UNCTAD sobre temas relacionadas con el derecho y la política de la competencia*. Nueva York: 2007
- PACE, L. *Derecho europeo de la competencia, prohibiciones antitrust, control de las concentraciones y procedimientos de aplicación*. Barcelona: Marcial Pons. 2007
- PASCUAL Y VICENTE, J. *Diccionario de Derecho de la Competencia*. Madrid: Civitas. 2002.
- REMOLINA ANGARITA, N. Competencia desleal. InterAm Database. *National Law Center for Inter-American Free Trade*. 1996.
Disponible en:
<http://www.natlaw.com/pubs/spcoat1.htm>
- REVISTA CHILENA DE DERECHO. [En línea]: La igualdad, la discriminación arbitraria y la diferenciación justa. Santiago. v. 33. n.3. Dic. 2006 pp. 596–599.
Disponible en:
www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-34372006000300009&script=sci_arttext#n20
ISSN 0718-3437
- UNIÓN EUROPEA. Memorando sobre las concentraciones económicas en el Mercado Común de 1965.

ANEXOS

Anexo 1

Parque Aeronáutico del Ecuador

PARQUE AERONAÚTICO DEL ECUADOR.

TIPO	COMPAÑÍA	MARCA	No. AERONAVES	MODELO	AÑO DE FABRICACION				
AEROLINEAS COMERCIALES	AEROLINEAS GALAPAGOS / AEROGAL 	BOEING	12	BOEING 727-227	1976				
				BOEING 737-287	1983				
				BOEING 737-200	1987				
				BOEING 737-200	1987				
				BOEING 737-281	1979				
				BOEING 737-290	1983				
				BOEING 737-244	1982				
				BOEING 737-2E3	1981				
				BOEING 737-200	1981				
				BOEING 737-200	1984				
				BOEING 737-353	1987				
				BOEING 757-200	1992				
				VUELOS INTERNOS PRIVADOS VIPSA.		DORNIER	3	DORNIER 328-100	1994
								DORNIER 328-100	1997
								DORNIER 328-100	1995
LINEA AEREA DEL ECUADOR TAME		BOEING	2	BOEING 727-2T3	1980				
				BOEING 727-230 ADV	1978				
		AIRBUS	3	AIRBUS A-320-200	1997				
				AIRBUS A-320-233	2003				
				AIRBUS A-319-132	2006				
		EMBRAER	5	EMBRAER ERJ 170-100	2005				
				EMBRAER ERJ 170-100	2005				
				EMBRAER ERJ 190-100	2005				
				EMBRAER ERJ 190-100	2007				
				EMBRAER ERJ 190-100	2007				
AEROLINEAS NACIONALES DEL ECUADOR AEROLANE		BOEING	2	BOEING 767-300	1997				
				BOEING 767-300	1998				
		AIRBUS	2	AIRBUS A-318	2008				
				AIRBUS A-318	2008				
ICARO S.A.		BOEING	2	FK-28-4000					
				BOEING 737-236	1980				
				BOEING 737-200	1980				

Anexo 2

Porcentaje de ocupación de la aeronave, para que la operación sea rentable (AEROLANE)

000019



República del Ecuador
CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL

ACUERDO No. 059 /008

EL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

CONSIDERANDO:

QUE, la compañía AEROLANE, LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A. presentó una solicitud encaminada a obtener una concesión de operación para la explotación de servicios de transporte aéreo público, doméstico, regular, de pasajeros, carga y correo en forma combinada;

QUE, el Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil mediante Resolución No. 86/2008 de 29 de agosto del 2008, aceptó a trámite la solicitud de la compañía AEROLANE, LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A. y dispuso la emisión de informes reglamentarios, y la publicación por la prensa de un extracto de la solicitud, para efectos de oposiciones en el caso de haberlas;

QUE, la Secretaría del Consejo Nacional de Aviación Civil verificó la publicación realizada por la compañía en el Diario "Expreso" de la ciudad de Guayaquil, el 31 de agosto del 2008 y, y certifica que se presentaron y fueron calificadas tres oposiciones a la solicitud de la compañía AEROLANE, por parte de AEROGAL S.A., VIP S.A. y TAME LÍNEA AÉREA DEL ECUADOR;

QUE, una vez que se contó con los informes No. CNAC-DA-O-064-08, CNAC-PA-O-134-08 y CNAC-TA-060-08, de las Unidades de Derecho Aéreo, Política Aeronáutica y Transporte Aéreo, de conformidad con lo establecido en el Artículo 45 del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación, se corrió traslado de los mismos tanto a la compañía solicitante como a las tres compañías opositoras y se les convocó a una Audiencia de Interesados para el día miércoles 12 de noviembre del 2008, a las 08h30;

QUE, a la mencionada Audiencia de Interesados fueron invitados todos los señores miembros del Consejo Nacional de Aviación Civil, de acuerdo al procedimiento adoptado por el organismo en sesión del 31 de julio del 2008;

QUE, la Audiencia se desarrolló de manera ordenada y en un ambiente de absoluto respeto. Fue firmada con el consentimiento de las partes y la grabación magnetofónica se encuentra en custodia de la Secretaría General del CNAC. El Acta respectiva se halla en proceso de legalización con las firmas de las partes que intervinieron en la misma;

QUE, finalizada la Audiencia, el señor Presidente del CNAC abrió la etapa de prueba por el término de diez días, lapso en el cual se practicaron y evacuaron varias pruebas de las afirmaciones efectuadas por las cuatro compañías de aviación durante dicha diligencia;

SRC

Es fiel copia del original que reposa en los archivos de la Secretaría del M. Consejo Nacional de Aviación Civil

CERTIFICO 23 Dic. 2008
... *Sandra W. Reyes C.* ...
SECRETARIO (A) CNAC



000030



República del Ecuador

CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL



QUE, el informe unificado No. CNAC-S-O-03-08 de 8 de diciembre del 2008, fue conocido en sesión de 11 de diciembre del 2008, y considerando que dentro del análisis del proyecto surgieron ciertas inquietudes, el Consejo Nacional de Aviación Civil resolvió solicitar informes ampliatorios a la Dirección General de Aviación Civil, a la unidad de Transporte Aéreo del CNAC y al Asesor Jurídico del organismo;

0000104

QUE, los informes No. CNAC-TA-89-08, de Transporte Aéreo del CNAC y No. 011-2008-MG del Asesor Jurídico del CNAC, ambos de 16 de diciembre del 2008; y, los oficios de la Dirección General de Aviación Civil Nos. DGAC-OH-O-704-08-2444 de 12 de diciembre del 2008 y DGAC-AB-O-254-08-2490 de 16 de diciembre del 2008, fueron conocidos por el Consejo Nacional de Aviación Civil en sesión ordinaria efectuada el 17 de diciembre del 2008, y, luego del análisis correspondiente el organismo resolvió aceptar parcialmente la solicitud de la compañía AEROLANE;

QUE, el Art. 4 literal c) de la Codificación de la Ley de Aviación Civil, establece que el Consejo Nacional de Aviación Civil es competente para otorgar, modificar, suspender o cancelar las concesiones y permisos de operación;

QUE, el señor Presidente Constitucional de la República, mediante Decretos Ejecutivos No. 703 y 704 de 31 de octubre de 2007, modificó el Art. 5 del Decreto Ejecutivo No. 008 de 15 de enero del 2007; y nombró como Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil al Subsecretario de Aeropuertos y Transporte Aéreo;

QUE, de conformidad con lo previsto en el inciso segundo del Art. 51 del Reglamento Interno del Consejo Nacional de Aviación Civil, los Acuerdos son autorizados únicamente con las firmas del Presidente y Secretario del CNAC;

QUE, la solicitud de la compañía AEROLANE, LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A. fue tramitada de conformidad con expresas disposiciones legales y reglamentarias de aeronáutica civil; y,

En uso de la atribución establecida en el Art. 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 del 2007, en el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación, en los Decretos No. 703 y 704 de 31 de octubre del 2007, y en el Art. 51 del Reglamento Interno del Consejo Nacional de Aviación Civil,

ACUERDA:

ARTÍCULO 1.- OTORGAR a AEROLANE, LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A., a la que en adelante se le denominará únicamente "la aerolínea", una concesión de operación, de conformidad con las siguientes cláusulas:

PRIMERA.- Clase de Servicio: Transporte aéreo público, doméstico, regular de pasajeros, carga y correo, en forma combinada.

Handwritten initials 'SJC' and a signature.

Es fiel copia del original que reposa en los archivos de la Secretaría del H. Consejo Nacional de Aviación Civil

CERTIFICO 23 DIC. 2008 ... David M. Leyva C. SECRETARIO CNAC



00001160

000021



República del Ecuador

CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL

22
NOTARIA
Cuentos
Cuentos

SEGUNDA.- Rutas y frecuencias: "La aerolínea" operará las siguientes rutas y frecuencias:

- > GUAYAQUIL-QUITO-GUAYAQUIL, hasta con treinta y cinco (35) frecuencias semanales;
- > GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL, hasta con siete (7) frecuencias semanales;
- > QUITO-CUENCA-QUITO, hasta con siete (7) frecuencias semanales; y,
- > QUITO y/o GUAYAQUIL-GALÁPAGOS (Baltra y/o San Cristóbal)-GUAYAQUIL y/o QUITO, hasta con siete (7) frecuencias semanales, únicamente en código compartido con una aerolínea ecuatoriana; y en calidad de comercializadora de dichos vuelos.

TERCERA.- Aeronaves a utilizar: "La aerolínea" utilizará en su servicio equipo de vuelo consistente en unidades Airbus A-318; A-319 o A-320, bajo contratos de arrendamiento en la modalidad "dry lease", con tripulación ecuatoriana y la marca de nacionalidad y matrícula del Ecuador.

La operación con el tipo de aeronaves que se autoriza por medio del presente instrumento estará sujeta a las limitaciones técnicas y operacionales fijadas por la Dirección General de Aviación Civil.

Cualquier cambio, sustitución o reemplazo del tipo de aeronaves señaladas en esta cláusula se podrá realizar previa autorización expresa de la autoridad aeronáutica.

CUARTA.- Plazo de Duración: La presente concesión de operación tendrá un plazo de duración de DOS (2) años, contados a partir de la fecha de expedición del presente Acuerdo.

Se verificará semestralmente el comportamiento del mercado para confirmar el cumplimiento de las premisas que "la aerolínea" incluyó en su solicitud y las señaladas en la Audiencia de Interesados.

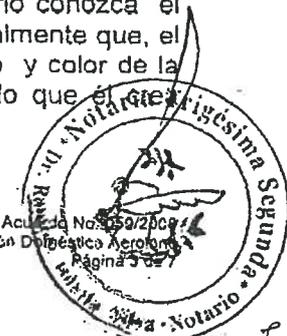
QUINTA.- Tarifas: Las tarifas que anuncie y aplique "la aerolínea" en el servicio de pasajeros y carga cuya explotación se faculta, deberán ser registradas en la Dirección General de Aviación Civil.

La compañía deberá dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución No. 081/2007 de 3 de diciembre del 2007 y Acuerdo No. 005/2008, de 09 de abril del 2008, mediante el cual el Consejo Nacional de Aviación Civil dispone a todas las compañías nacionales e internacionales que al publicitar sus tarifas debe incluir todos los impuestos y otros recargos especiales con la finalidad de que el usuario conozca el valor final del ticket y así evitar confusiones, haciendo constar adicionalmente que, el valor final debe estar claramente visible, tomando en cuenta el tamaño y color de la fuente, para que el público pueda observar y a la vez poder elegir lo que es conveniente.

5122

Es fiel copia del original que reposa en los archivos de la Secretaría del H. Consejo Nacional de Aviación Civil

CERTIFICO 23 DIC. 2008
.....*David W. Reyes C.*.....
SECRETARIO(A) CNAC



Scomp-001161

000022



República del Ecuador

CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL

23 veintiocho



ciento sesenta y seis

El descuento del cincuenta por ciento para las personas de la tercera edad y los discapacitados, se aplicará para todas las tarifas sin excepción, que la línea aérea tenga a disposición en el mercado de modo que el pasajero pueda optar libremente por cualquiera de ellas, de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo No. 006/2008, de 09 de abril de 2008.

SEXTA.- Centro principal de operaciones y mantenimiento: La base principal de operaciones y mantenimiento e infraestructura de "la aerolínea" se encuentran ubicadas en el aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil.

SÉPTIMA.- Domicilio Principal: El domicilio legal y principal de "la aerolínea" es la ciudad de Guayaquil.

OCTAVA.- Seguros: "La aerolínea" tiene la obligación de mantener vigentes, por todo el tiempo que dure la presente concesión de operación, los contratos de seguros vigentes que garanticen el pago de las indemnizaciones por daños que llegará a causar, en el ejercicio de su actividad aeronáutica, a las tripulaciones, pasajeros, carga o equipaje, y a las personas o bienes de terceros en la superficie, en los montos establecidos en la Ley y los convenios internacionales.

NOVENA.- Caución: Para garantizar el inicio de las operaciones dentro del plazo reglamentario, así como el cumplimiento de las mismas y de las condiciones técnicas, económicas y de servicios que se establecen en la presente concesión de operación, "la aerolínea" otorgará una caución a favor de la Dirección General de Aviación Civil, por el monto establecido en el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación, caución que deberá mantenerse vigente por todo el tiempo que dure esta concesión de operación y que será efectivizada en caso de incumplimiento por parte de "la aerolínea". Igualmente será obligación de "la aerolínea" mantener vigentes todos los documentos señalados en el Art. 24 del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación, por todo el tiempo que dure la presente concesión de operación.

DÉCIMA.- Facilidades: "La aerolínea", tiene la obligación de prestar toda clase de facilidades a los funcionarios y empleados de la Dirección General de Aviación Civil que, en cumplimiento de sus funciones, realicen inspecciones de tierra o en vuelo para verificar si las operaciones autorizadas se realizan con seguridad, eficiencia y de conformidad con lo establecido en la presente concesión de operación.

ARTÍCULO 2.- "La aerolínea", en el ejercicio de los servicios de transporte aéreo autorizados por el presente instrumento, queda obligada al estricto cumplimiento de todas y cada una de las leyes y reglamentos de aeronáutica civil que rigen en el país, así como de las resoluciones y disposiciones del Consejo Nacional de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil, particularmente lo determinado en el Art. 36 de la Codificación de la Ley de Aviación Civil y Art. 99 de la Codificación del Código Aeronáutico. Así mismo, la compañía deberá cumplir con lo que estipula la Resolución No. 001 de 4 de enero del 2008, emitida por la Dirección General de Aviación Civil, que atañe a la obligación en la entrega de información estadística.

SAC [Handwritten signature]

Es fiel copia del original que reposa en los archivos de la Secretaría del H. Consejo Nacional de Aviación Civil
CERTIFICO 23 DIC. 2008
...[Handwritten signature]...
SECRETARIO (S) CNAC



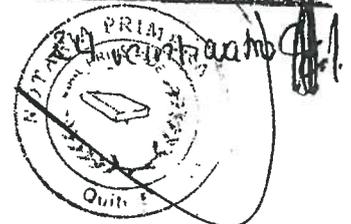
Scomp-001162 [Handwritten mark]

0000.23



República del Ecuador

CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL



cientosiete
0000107

Igualmente, deberá cumplir con la obligación de entregar los valores recaudados cuando actúe como Agente de Retención de los Derechos de Uso de la Terminal Doméstica y Seguridad Aeroportuaria. Su inobservancia se tendrá, en lo que corresponda, como violación a la presente concesión de operación para todos los efectos legales, lo cual acarreará el levantamiento de las respectivas infracciones aeronáuticas, sin perjuicio de ejecutar la caución rendida a favor de la DGAC, referida en la cláusula novena del artículo 1 de este Acuerdo.

Lo dispuesto en este artículo se aplica sin perjuicio a la atribución establecida en el Art. 122 de la Codificación del Código Aeronáutico mediante el cual el Consejo Nacional de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, podrán modificar, suspender, revocar o cancelar la presente concesión de operación, si la necesidad o conveniencia pública así lo requieren, cumpliendo la realización de la respectiva Audiencia Previa de Interesados.

ARTÍCULO 3.- La presente concesión de operación se mantendrá vigente por el plazo estipulado, a menos que la autoridad aeronáutica la dé por terminada antes de su vencimiento, por cualquiera de las siguientes causas:

- a) De comprobarse que el control efectivo de "la aerolínea" no se halla en manos de personas ecuatorianas;
- b) En general, por violación o incumplimiento a las disposiciones legales y reglamentarias de aeronáutica civil ecuatorianas, a las resoluciones y disposiciones del Consejo Nacional de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil, así como de las cláusulas constantes en la presente concesión de operación; y,
- c) Si la necesidad o conveniencia pública así lo requieran.

ARTICULO 4.- Los itinerarios de "la aerolínea" deberán sujetarse a las rutas y frecuencias establecidas en esta concesión de operación y serán presentados a la Dirección General de Aviación Civil, con por lo menos treinta (30) días de anticipación a la fecha en la que entrarán en vigencia.

Los itinerarios pueden presentarse con menos de treinta (30) días de anticipación si se trata de modificaciones menores, tales como cambio en las horas de operación.

ARTICULO 5.- La presente concesión de operación caducará una vez concluido el plazo señalado en la Cláusula Cuarta del Artículo 1 de este documento, y la Dirección General de Aviación Civil procederá a suspender las operaciones aéreas de "la aerolínea" de inmediato. Por lo tanto, la renovación o modificación de esta concesión será materia de expresa autorización de la autoridad aeronáutica, previo el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias; debiendo presentarse la correspondiente solicitud de renovación con por lo menos 90 días de anticipación, según lo previsto en el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación.

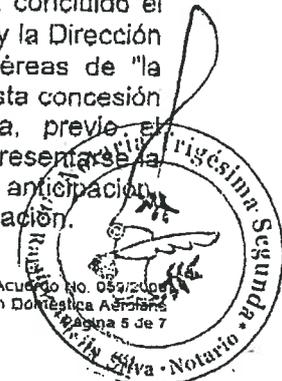
JRC

Es fiel copia del original que repose en los archivos de la Secretaría del H. Consejo Nacional de Aviación Civil

CERTIFICO 23 DIC. 2008

.....*Dandra W. Reyes*.....

Acuerdo No. 054/2008
Concesión Operación Doméstica Aeronáutica
Página 5 de 7



SCOMP-001163

000024



República del Ecuador

CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL



ciento ochenta
0000108

ARTICULO 6.- De conformidad con lo establecido en el Artículo 110 del Código Aeronáutico, no obstante el otorgamiento de esta concesión de operación, "la aerolínea" no podrá iniciar sus operaciones de transporte aéreo si no está en posesión de un Certificado de Operación (AOC) expedido por la Dirección General de Aviación Civil en el que se haga constar que el poseedor está adecuadamente equipado para realizar con seguridad y eficiencia las operaciones en el área o rutas determinadas.

ARTÍCULO 7.- "La aerolínea" deberá iniciar los procedimientos correspondientes ante la Dirección General de Aviación Civil en un plazo no mayor a treinta días, contados desde la fecha de notificación del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 8.- En el plazo de tres meses, contados desde la notificación del presente documento, "la aerolínea" deberá presentar la solicitud de iniciación del trámite correspondiente para la incorporación de las rutas que constan en la segunda etapa de su solicitud, esto es, QUITO y/o GUAYAQUIL-MACHALA y viceversa; QUITO y/o GUAYAQUIL-LOJA, y viceversa; QUITO y/o GUAYAQUIL-MANTA y viceversa; QUITO y/o GUAYAQUIL-COCA y/o LAGO AGRIO y viceversa; y, QUITO y/o GUAYAQUIL-ESMERALDAS y viceversa.

ARTÍCULO 9.- "La aerolínea" podrá presentar en contra del presente Acuerdo, los recursos previstos en el Artículo 4, segundo inciso del literal c) de la Codificación de la Ley de Aviación Civil; o, en el Artículo 173, numeral 1, del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva.

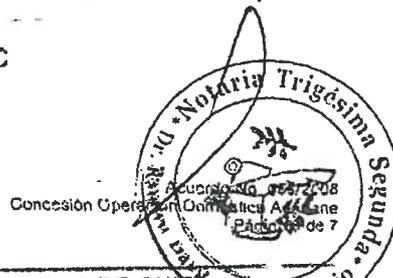
ARTÍCULO 10.- Del cumplimiento y observancia de la presente concesión de operación encárguese a la Dirección General de Aviación Civil, a través de las dependencias respectivas.

Comuníquese y publíquese.- Dado en Quito, a 22 DIC. 2008

Cap. Guillermo Bernal Serpa
PRESIDENTE DEL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

Dra. Sandra W. Reyes C.
Dra. Sandra Reyes Cordero
SECRETARIA GENERAL CNAC

Es fiel copia del original que reposa en los archivos de la Secretaría del Consejo Nacional de Aviación Civil
CERTIFICO 23 DIC. 2008



NOTARIA PRIMERA DE QUITO
EN APLICACION A LA LEY NOTARIAL
DOY FE que la fotocopia que ANTECEDE está conforme con el documento que me fue presentado en 6 Fojas útiles)
Quito a, 16 DIC 2009
Dr. Jorge Machado Cevallos
Notario Primero del Cantón Quito

NOTARIA PRIMERA DE QUITO
EN APLICACION A LA LEY DE MODERNIZACION Y A LA LEY NOTARIAL
DOY FE que la fotocopia que ANTECEDE está conforme con su original que me fue presentado en 6 Fojas útiles)
Quito a, 16 DIC. 2009
Dr. Jorge Machado Cevallos
Notario Primero del Cantón Quito

Scomp-
001164

000025



República del Ecuador

CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL

ACUERDO No. 011/2009

EL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL



26 veintiseis

ciento nueve
0000110

CONSIDERANDO:

QUE, mediante Acuerdo No. 059/2008 de 22 de diciembre del 2008, el Consejo Nacional de Aviación Civil aceptó parcialmente la solicitud de la compañía AEROLANE, LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A. y le otorgó una concesión de operación para la explotación de servicios de transporte aéreo público, doméstico, regular, de pasajeros, carga y correo en forma combinada, en los términos y condiciones allí establecidos;

QUE, la compañía AEROLANE, LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A. presentó un recurso de reconsideración al Acuerdo No. 059/2008 de 22 de diciembre del 2008, a fin de que se acoja el pedido de la compañía en los términos propuestos en su solicitud inicial y ser recibidos en comisión general, pedido sobre el cual se requirió el informe legal correspondiente, de acuerdo a lo previsto en el Artículo 114 del Reglamento Interno del Consejo Nacional de Aviación Civil;

QUE, la Comisión General se efectuó el 4 de febrero del 2009, diligencia en la cual los representantes de AEROLANE S.A. expusieron en forma amplia los argumentos constantes en su pedido de reconsideración;

QUE, en sesiones ordinarias realizadas el 4 y 18 de febrero del 2009, el Pleno del Organismo examinó el pedido de AEROLANE S.A., el informe jurídico de Derecho Aéreo No. CNAC-DA-O-013-09 de 26 de enero del 2009, y el oficio No. GG-XL-013/09 presentado por la recurrente;

QUE, dentro del análisis de la reconsideración se tomaron en cuenta principalmente los siguientes elementos de juicio: a) En la Comisión General, los ejecutivos de la compañía AEROLANE S.A. evidenciaron que las 35 frecuencias autorizadas en la ruta Quito - Guayaquil - Quito, no son suficientes y requieren de un mayor número de frecuencias para que se cumpla el punto de equilibrio que les permitirá ofrecer un sistema de tarifas diferenciadas y captar el nicho de mercado constituido por los pasajeros del transporte terrestre; b) El Artículo 67 del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación establece que el Código Compartido sólo se podrá realizar en segmentos o rutas comunes, esto es, cuando los dos transportistas gozan de comunes derechos de ruta, esto significa que efectivamente, AEROLANE S.A. primero debe ostentar plenos derechos de tráfico para posteriormente poder someter cualquier convenio comercial con una aerolínea nacional a aprobación del CNAC, por lo que, ambas partes contratantes deben tener la calidad de operadoras; c) Los puntos de vista planteados por el Parque Nacional Galápagos para evitar el incremento de las operaciones aéreas siguen vigentes y buscan precautelar el frágil ecosistema de esa región natural del país, no obstante, existen frecuencias hacia el Archipiélago que no están siendo operadas, por lo que el organismo iniciará un proceso de verificación de

JRC

Modif. Conc



SCOMP-001165

JP



000036

República del Ecuador

CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL



27veintiseis
Ciento once

cumplimiento de las concesiones de operación domésticas a fin de verificar la utilización efectiva de los derechos aerocomerciales otorgados a las compañías nacionales de aviación; c) La igualdad ante la ley es un principio garantizado por la Constitución de la República y debe ser respetado, por tanto, si a las otras compañías aéreas ecuatorianas se les ha otorgado concesiones de operación por el plazo de cinco años, AEROLANE S.A. tiene el mismo derecho, además de que el plazo de dos años inicialmente concedido es insuficiente para sustentar la inversión que requiere la operación de la recurrente; d) Las verificaciones de la concesión de operación cada seis meses son necesarias para controlar que se cumplan las premisas que la compañía incluyó en su proyecto, por tanto, deben mantenerse pero se acepta que se las haga a partir del año de inicio de sus operaciones efectivas; e) El plazo para el inicio de los procedimientos técnicos ante la DGAC está previsto en el Artículo 55 del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación y no puede ser alterado, no obstante, al haberse planteado un recurso administrativo, ese lapso queda suspendido hasta que la resolución sobre el recurso de reconsideración cause estado; y, f) En oficio No. GG-XL-013/09 ingresado el 11 de febrero del 2009, AEROLANE S.A. manifiesta que la realización y conclusión del estudio económico de las rutas y frecuencias de la segunda etapa del proyecto, demandará más tiempo que el concedido (diez días) y solicita una prórroga para presentar esta información, al analizar el Pleno del CNAC este pedido se determina que puede ser concedido ya que no existe impedimento legal para ello, no obstante, la falta de presentación del estudio reglamentario debe considerarse como una causa de terminación anticipada de la concesión de operación, pues la misma ha sido autorizada para la ejecución de las dos etapas propuestas por la propia AEROLANE S.A.;

QUE, en función del estudio detallado en el párrafo anterior, el Consejo Nacional de Aviación Civil resolvió aceptar parcialmente la reconsideración solicitada por AEROLANE, LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A., en los siguientes términos:

- a) Incrementar a 49 frecuencias semanales la ruta Guayaquil-Quito-Guayaquil;
- b) Mantener la condición de que la ruta Quito y/o Guayaquil – Galápagos (Baltra y/o San Cristóbal) – Guayaquil y/o Quito, 7 frecuencias semanales, sea operada bajo la figura de código compartido con una aerolínea ecuatoriana, pero se acepta eliminar la limitación de que lo pueda hacer únicamente en calidad de comercializadora de dichos vuelos;
- c) Extender el plazo de vigencia de la concesión de operación hasta cinco años, contados a partir de la notificación del Acuerdo No. 059/2008;
- d) Mantener las verificaciones de la concesión de operación cada seis meses con sujeción a las rutas y frecuencias concedidas pero a partir del año de inicio de operaciones en forma efectiva de AEROLANE S.A.;
- e) Conceder el término de treinta días, contados a partir de la notificación del presente Acuerdo para la entrega de los estudios económicos correspondientes a la segunda etapa del proyecto inicial, bajo prevención de que si no lo hace dentro de este plazo, será causal para la terminación anticipada de la concesión de operación;

sec
D



Acuerdo No. 04/2009
Modif. Conc. Ops. Dom. AEROLANE
Página 2 de 4

Scomp-001166

000027



República del Ecuador
CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL

28 veintiocho
ciento doce
112
NOTARIA PRIMERA
MHI PRIUS FIDE
Quito
Ecuador

Quito a, NOTIFIQUE el contenido del Acuerdo No. 059/2008 a la
compañía AEROLANE, LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A.-
CERTIFICO.

Sandra M. Reyes C.
Dra. Sandra Reyes Cordero
SECRETARIA GENERAL CNAC

Max Naranjo E.
POR AEROLANE 7 2 DIC. 2008
Nombre y Apellido: MAX NARANJO E.
Cédula Ciudadanía: 05-0000475-1

[Signature]
22 DIC. 2008
POR AEROGAL
Nombre y Apellido: Guido BUCHELI CADENA
Cédula Ciudadanía: 170196479-1

POR VIP S.A.
Nombre y Apellido:
Cédula Ciudadanía:

POR TAME
Nombre y Apellidos:
Cédula Ciudadanía:

Es fiel copia del original que reposa
en los archivos de la Secretaría del
H. Consejo Nacional de Aviación Civil
CERTIFICO 23 DIC. 2008

Sandra M. Reyes C.
SECRETARIO(a) CNAC

NOTARIA TRIGESIMA SEGUNDA DE QUITO
En aplicación a la Ley Notarial DOY FE
que la foto copia que antecede es igual
al documento que me fue presentado
en: 7 foja(s) útil(es)

Quito, a

07 ABR. 2009



[Signature]
NOTARIO TRIGESIMA SEGUNDA DE QUITO

Acuerdo No. 059/2008
Concesión Operación Doméstica Aeronave
Página 7 de 7

J.P.

Scomp-001167

24 VEINTITRES

Ciento trece

000028



República del Ecuador

CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL



113

QUE, el pedido de reconsideración planteado por la compañía AEROLANE, LINEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A., fue tramitado de conformidad con las expresas disposiciones legales y reglamentarias;

QUE, de conformidad con lo previsto en el inciso segundo del Art. 51 del Reglamento Interno del Consejo Nacional de Aviación Civil, los Acuerdos son autorizados únicamente con las firmas del Presidente y Secretario del CNAC; y,

En uso de la atribución establecida en el Artículo 4 literal c) de la Codificación de la Ley de Aviación Civil y en el Artículo 114 del Reglamento Interno del Consejo Nacional de Aviación Civil,

ACUERDA:

ARTÍCULO 1.- ACEPTAR parcialmente la reconsideración planteada por AEROLANE, LINEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A., y reemplazar las cláusulas Segunda y Cuarta del Acuerdo No. 059/2008 de 22 de diciembre del 2008, por las siguientes:

SEGUNDA.- Rutas y frecuencias: "La aerolínea" operará las siguientes rutas y frecuencias:

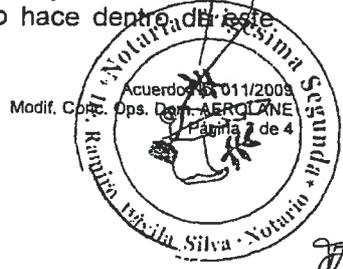
- > GUAYAQUIL-QUITO-GUAYAQUIL, hasta con cuarenta y nueve (49) frecuencias semanales;
- > CUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL, hasta con siete (7) frecuencias semanales;
- > QUITO-CUENCA-QUITO, hasta con siete (7) frecuencias semanales; y,
- > QUITO y/o GUAYAQUIL-GALÁPAGOS (Baltra y/o San Cristóbal)-GUAYAQUIL y/o QUITO, hasta con siete (7) frecuencias semanales. Estas frecuencias podrán ser operadas únicamente en código compartido con una aerolínea ecuatoriana.

CUARTA.- Plazo de Duración: La presente concesión de operación tendrá un plazo de duración de CINCO (5) años, contados a partir del 22 de diciembre del 2008, fecha de notificación del Acuerdo No. 059/2008.

A partir del año de inicio de operaciones efectivas de "la aerolínea", se verificará semestralmente el cumplimiento de las rutas y frecuencias otorgadas en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 2.- En el término de treinta días, contados a partir de la notificación del presente Acuerdo, "la aerolínea" deberá presentar en la forma prevista reglamentariamente, los estudios económicos correspondientes a las siguientes rutas: QUITO y/o GUAYAQUIL-MACHALA y viceversa; QUITO y/o GUAYAQUIL-LOJA, y viceversa; QUITO y/o GUAYAQUIL-MANTA y viceversa; QUITO y/o GUAYAQUIL-COCA y/o LAGO AGRIO y viceversa; y, QUITO y/o GUAYAQUIL-ESMERALDAS y viceversa, bajo prevención de que si no lo hace dentro de este

Handwritten initials/signature



Handwritten initials/signature

Scomp-001168

000039

30 treinta



República del Ecuador
CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL

ciento
catorce

plazo, será causal para la terminación anticipada de la concesión de operación.

ARTÍCULO 3- Del cumplimiento del presente instrumento encárguese a la Dirección General de Aviación Civil, a través de las dependencias respectivas.

Comuníquese y publíquese.- Dado en Quito, a 04 MAR. 2009

[Firma]
Cap. Guillermo Bernal Serpa
PRESIDENTE DEL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

[Firma]
Dra. Sandra Reyes Cordero
SECRETARIA GENERAL CNAC

En Quito, NOTIFIQUE el contenido del Acuerdo No. 011/2009 a las compañías AEROLANE, LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A., AEROGAL S.A., VIP S.A. y TAME LÍNEA AÉREA DEL ECUADOR.- CERTIFICO.

[Firma]
Dra. Sandra Reyes Cordero
SECRETARIA GENERAL CNAC

[Firma] 04 MAR. 2009
POR AEROLANE **MAXIMILIANO NARANJO**
Nombre y Apellido:
Cédula Ciudadanía: 07-0000453-6

[Firma] 05 MAR. 2009
POR AEROGAL S.A.
Nombre y Apellido: **Guillermo BUCHELI CADENA**
Cédula Ciudadanía: 170596479-1

[Firma] 06 MAR. 2009
POR VIP S.A.
Nombre y Apellido: **Manuel S. V. V.**
Cédula de Ciudadanía: 1704615408

[Firma]
POR TAME
Nombres y Apellidos: **HERNAN FINEZ**
Cédula de Ciudadanía: 170493290-2

NOTARIA TRIGESIMA SEGUNDA DE QUITO
En aplicación a la Ley Notarial DOY FE que la foto copia que antecede es igual al documento que me fue presentado en 4 fojas (s) útiles)
Quito, a 07 ABR. 2009

Acuerdo No. 011/2009
Modif. Conc. Ops. Dom. AEROLANE
Página 4 de 4

[Firma]
Dr. Ramiro Davila Silva
NOTARIA PRIMERA DE QUITO
DOY FE que la fotocopia que ANTECEDE es igual conforme con el documento que me fue presentado en 16 Fojas útiles)
Quito, a 16 DIC. 2008
[Firma]
Dr. Jorge Frachado Cevallos

Scomp-001169



DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

2118

Oficio DGAC-OM-O-371-10

Quito, 27 AGO 2010

Capitán
Guillermo Bernal Serpa
Presidente Nacional del Consejo de Aviación Civil
Presente

De mi consideración:

En respuesta a su Oficio No. CNAC-S-O-630-2010 recibido en esta dependencia el 22 de agosto del 2010, mediante el cual adjunta el Oficio No. MIPRO-SC-2010-626-SC suscrito por el Doctor Fausto Alvarado, Subsecretario de la Competencia, en el que solicita información a fin de realizar el estudio técnico sobre el comportamiento del mercado doméstico ecuatoriano del Transporte Aéreo en materia de competencia; solicitado por ese organismo, para lo cual requiere de esta Dirección General de Aviación Civil la respuesta al numeral 1) del referido oficio a fin de consolidar los datos en uno solo, el mismo que paso a detallar:

"1. Número de frecuencias asignadas y utilizadas por todos los operadores en el período 2005-2010 en todas las rutas dentro del mercado nacional de Transporte Aero comercial de pasajeros"

Adjunto remito a usted los cuadros de cumplimiento de los permisos y concesiones de operación otorgados por el Consejo Nacional de Aviación Civil, remitidos por esta Administración Aeronáutica durante los años 2005 hasta mediados del presente año

Atentamente:

Ing. Fernando Guerrero López
Director General de Aviación Civil



CONSEJO NACIONAL DE AVIACION CIVIL

Dirección: Buenos Aires OE-153 y Av. 10 de Agosto - Quito - Ecuador
Documento: N52-0660-1332-CNAC-2010-1558
Fecha: 2010-08-27 15:19:46 GMT -05
Recibido por: Mary Sánchez

Para verificar el estado de su documento ingrese a
<http://www.sistemaadmon.com.ec>

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICADA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO				
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE			
Aerolíneas Galapagos S.A. AEROGAL	AC 051/98	19/ene/2014	UIO - CUE - UIO	26	RUTA UIO - CUE - UIO OPERA 26 FRECUENCIAS EN CODIGO COMPARTIDO CON AVIANCA	NUNCA HA OPERADO	B-737	B-737			
			UIO - COC - UIO	26							
			UIO - GYE - UIO	74	RUTA UIO - GYE - UIO OPERA 69 FRECUENCIAS EN CODIGO COMPARTIDO CON AVIANCA	NUNCA HA OPERADO	B-737	B-737			
			UIO - LISQ - UIO	14							
			UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	7	RUTA UIO - GYE - GPS - GYE - UIO OPERA 7 FRECUENCIAS EN CODIGO COMPARTIDO CON AVIANCA	NUNCA HA OPERADO	A-320	A-320			
			UIO - MEC - UIO	7	RUTA UIO - MEC - UIO OPERA 7 FRECUENCIAS EN CODIGO COMPARTIDO CON AVIANCA						
			UIO - ESM - UIO	7		NUNCA HA OPERADO	A-320	A-320			
			UIO y/o GYE - ERT - GYE y/o UIO	14							
			GYE - CUE - GYE	12	RUTA GYE - CUE - GYE OPERA 12 FRECUENCIAS EN CODIGO COMPARTIDO CON AVIANCA	NUNCA HA OPERADO	ATR-42	ATR-42			
			UIO - MEC y/o GPS y/o SCY y/o MEC - UIO	7	RUTA UIO - MEC - UIO OPERA 7 FRECUENCIAS EN CODIGO COMPARTIDO CON AVIANCA						
			UIO - GYE - GPS y/o SCY - GYE - UIO	7		NUNCA HA OPERADO	ATR-42	ATR-42			
			UIO - GYE - SCY - GYE - UIO	7							
			(Doméstico)	AC 032/2010							

NOTA: CON LA RESOLUCION 102/2008 CNAC APUREBA OPERACION CODIGO COMPARTIDO CON SABRED, EN RUTA; UIO - COC - UIO, 19 FRECUENCIAS SEMANALES; A PARTIR DEL 04 / OCTUBRE / 2008, CUMPLED

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
Aerolíneas Galápagos AEROGAL S.A. Y Vuelos Internos Privados VIP S.A. (Codigo Compartido Doméstico)	RES 091/08	11/mar/2009	UIO - GYE - UIO	28	NO OPERA		B-727	
			UIO - CQC - UIO	14	NUNCA HA OPERADO EL CODIGO COMPARTIDO		B-737	
			UIO - LQO - UIO	14	NUNCA HA OPERADO EL CODIGO COMPARTIDO		B-757	DO-328
			UIO - MEC - UIO	14	UIO - MEC - UIO	8	ATR-42	
			GYE - CUE - GYE	12	NUNCA HA OPERADO EL CODIGO COMPARTIDO		DO-328	
			UIO - CUE - UIO	26	UIO - CUE - UIO	2		

CON RESOLUCION 017/2009 CNAE APRUEBA OPERACION CODIGO COMPARTIDO CON VIPSA S.A. EN RUTAS / FRECUENCIAS ESTABLECIDO EN DICHO ACUERDO; A PARTIR DEL 11 / MARZO / 2009, CERRADO COMPARTIDO ES UTILIZADO.

Aerolíneas Galápagos AEROGAL S.A. Y AVIANCA.	RES 019/09	A partir 26/04/2009	Vuelos Internacionales Avianca: BOG - UIO - BOG	TODAS LAS FRECUENCIAS AUTORIZADAS TODOS LOS DIAS	BOG - UIO - BOG	21	B-727	
			Rutas Domésticas de Avianca DONDE AEROGAL PODRIA PONER SU CODIGO: BOG - CLO - BOG		ITINERARIOS EN TRAMITE			B-737
			BOG - NDE - BOG				B-757	
			Vuelos Internacionales Aerogal: UIO - BOG - UIO	7	UIO - BOG - UIO	7	ATR-42	
			Rutas Domésticas de Aerogal DONDE AVIANCA PODRIA PONER SU CODIGO: UIO - GYE - UIO		UIO - GYE - UIO	63	DO-328	
		UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	7					
		UIO - CUE - UIO	23					
		GYE - CUE - GYE	12					
		UIO - MEC - UIO	14					
(Codigo Compartido)	RES 081/09						B-757	
AEROLANE, Líneas			GYE - UIO - GYE	49	GYE - UIO - GYE	49	A-318	

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPANIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO QUE CUMPLE	
							AUTORIZADO	
Aerreas Nacionales del Ecuador S.A. (Doméstico)	AC 059/06	22/02/2013	GYE - CUE - GYE UIO - CUE - UIO	7	GYE - CUE - GYE UIO - CUE - UIO	7	A-319 A-320	A-318
	AC 069/09		UIO y/o GYE - GPS y/o SCY - GYE y/o UIO	7	NO INICIA OPERACIONES HASTA 16 SEP 2010	4	B-767	

NOTA: RUTA UIO - GYE - GPS y/o SCY - GYE - UIO, ÚNICAMENTE EN CÓDIGO COMPARTIDO CON AEROLINEA ECUATORIANA, Y EN CALIDAD DE COMERCIALIZADORA DE DICHO VUELO.

AEROLANE, Líneas Aerreas Nacionales del Ecuador S.A. E IBERIA (CÓDIGO COMPARTIDO COMPLEMENTARIO)	RES 062/09	A party 04/11/2009	UIO - GYE - UIO	7	NUNCA HA OPERADO EL CÓDIGO COMPARTIDO	A-318
						A-319
						A-320
						B-767

AEROLANE, Líneas Aerreas Nacionales del Ecuador S.A. E ICARO (CÓDIGO COMPARTIDO)	RES 021/2010	A party 10/04/2010	UIO y/o GYE - GPS y/o SCY - GYE y/o UIO	7	NO INICIA OPERACIONES	

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPANIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VERIFICADA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
AIRUENCA CIA LTDA.	AC 041/09	09/jul/2014	CUE - UIO - CUE	14	CUE - UIO - CUE	14	ERJ-145 LR	B-737-500
			CUE - GYE - CUE	7	CUE - GYE - CUE	#		
			CUE - XMS - CUE	3	NO INICIA OPERACIONES			
			XMS - UIO - XMS	3	NO INICIA OPERACIONES			
			UIO - LOH - UIO	12	NO INICIA OPERACIONES			
(Domestic)	AC 008/2010		ERT - UIO - ERT	3	NO INICIA OPERACIONES			

COMPANIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VERIFICADA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
ICARO S.A.	AC 070/09	28/dic/2014	UIO - OCC - UIO	33	UIO - OCC - UIO	5	B-737-200	B-737-200
			UIO - GYE - UIO	49	UIO - GYE - UIO	14		
			UIO - MEC - UIO	29	UIO - MEC - UIO	21		
			UIO - GYE - MEC - SCY - MEC - GYE - UIO	10	NO OPERA DESDE MAYO 2009			
			UIO - GYE - MEC - GPS - MEC - GYE - UIO	10	NO OPERA DESDE JUNIO 2007			
			UIO - LGQ - UIO	10	NO OPERA DESDE NOVIEMBRE 2008			
			GYE - LOH - GYE	10	NIUNCA HA OPERADO			
			UIO - LOH - UIO	20	NO OPERA DESDE MAYO 2008			
			UIO - ESM - UIO	5	NO OPERA DESDE FEBRERO 2008			

CON RESOLUCION 003/2009 DE 17/01/2009 CHAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DESDE 16/AGOSTO/2009 RUTA UIO - LOH - UIO, HASTA 13 NOVIEMBRE 2009, NO REINICIA OPERACIONES
 CON RESOLUCION 147/2009 CHAC AUTORIZA SUSPENSIÓN PARCIAL DESDE 06/OCT/2009 RUTA UIO - CUE - UIO, HASTA 07 ENERO 2009, NO REINICIA OPERACIONES
 CON RESOLUCION 038/2009 CHAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DESDE 14/NOV/2008 RUTA UIO - LOH - UIO Y GYE - LOH - UIO HASTA 13 MAYO 2009, NO REINICIA OPERACIONES

NOTA: Rutas y Frecuencias realizadas en COLOMBIA, no están siendo operadas por las empresas.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPANIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLZ
Servicios Aéreos Ejecutivos SAEREO S.A.	AC 047/05	17/sep/2010	UIO - LOH - UIO	12	NO OPERA DESDE DICIEMBRE 2005		EMB-120	
			UIO - ESM - UIO	7	NUNCA HA OPERADO			
			UIO - TENA - UIO	7	NUNCA HA OPERADO			
			UIO - ETR - UIO	14	UIO - ETR - UIO	12		
			UIO y/o LGQ y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o CUE y/o XMS y/o SHELL MERA y/o OCC y/o LGQ y/o UIO	28	UIO - XMS - UIO	6		
			GYE y/o ETR y/o LOH y/o CUE y/o LOH y/o SERO y/o GYE	30	IVE - LOH - GYE	12		
			GYE - MEC - GYE	14	RUTA GYE - ETR - GYE; NUNCA HA OPERADO			
			GYE y/o OCC y/o LGQ y/o XMS y/o ESM y/o XMS y/o LGQ y/o OCC y/o GYE	12	RUTA GYE - GYE; NUNCA HA OPERADO			
			UIO - TJA - UIO	7	NUNCA HA OPERADO			
			UIO - GYE - UIO	49	NUNCA HA OPERADO			
			UIO - CUE - UIO	7	NUNCA HA OPERADO			
			GYE - CUE - GYE	7	NUNCA HA OPERADO			
			SCY y/o GPS y/o ISABELA y/o GPS y/o SCY	14	NUNCA HA OPERADO			

NOTAS: # 1 CON OFICIO CHAC-0-211-07 CHAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DESDE 15 DIC 2004. 12 FRECUENCIAS SEMANALES, RUTA SERO - SERO - SERO; POR 06 MESES.
2 CON OFICIO CHAC-0-0-381-07 CHAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DESDE 27 MAR 2007. 97 FRECUENCIAS SEMANALES, RUTA SERO - SERO - SERO; POR 06 MESES.
C/A. NO REALIZA OPERACIONES REGULARES

CON ACUERDO 054/2007 CHAC APRUEBA ACUERDO CODIGO COMPARTIDO ENTRE C/A. SAEREO Y TAME. EL CODIGO DE DESIGNACION HORAS PARTIR 22 NOVIEMBRE 2007.
SE APRUEBA ITINERARIOS, A PARTIR DEL 10 SEPTIEMBRE 2008, CON AUTORIZACION OGAC.H.28.0.08.2432 NOTA: CON ACUERDO 928/2009, DE 14 ABRIL/2009, SE CANCELA CODIGO COMPARTIDO TAME / SAEREO

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO QUE CUMPLE	
							AUTORIZADO	
Aerolíneas Galapagos S.A. AEROGAL (Doméstico)	AC-051/008 19/ene/2014		UIO - CUE - UIO	26	UIO - CUE - UIO	23	B-727	B-727 B-737 B-757 EMB-120 ATR-42 DO-328
			UIO - COC - UIO	26	NO OPERA			
			UIO - GYE - UIO	74	UIO - GYE - UIO	64		
			UIO - LGQ - UIO	14	NO OPERA			
			UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	7	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	7		
			UIO - MEC - UIO	7	UIO - MEC - UIO	7		
			UIO - ESM - UIO	7	NO OPERA			
			UIO y/o GYE - MCH y/o GYE - UIO	14	NO OPERA			
			GYE - CUE - GYE	12	GYE - CUE - GYE	11		
			UIO - MEC y/o GPS y/o SCY y/o MEC - UIO	7	UIO - MEC - UIO	1		
			UIO - GYE - GPS y/o SCY - GYE - UIO	7	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	5		
			UIO - GYE - SCY - GYE - UIO	7	UIO - GYE - SCY - GYE - UIO	5		

NOTA: CON RESOLUCION 102/2006 CHAC APROBADA OPERACION CODIGO COMPARTIDO CON SAEREO, EN RUTA: UIO - OCC - UIO, 19 FRECUENCIAS SEMANALES, A PARTIR DEL 04 / OCTUBRE / 2006, CODIGO COMPARTIDO NO ES UTILIZADO.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICADA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO		
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE	
Aerolíneas Galápagos AEROGAL S.A. Y Vuelos Internos Privados VIP S.A. (Codigo Compartido Doméstico)	RES 096/08 RES 017/09	11/mar/2009	UIO - GYE - UIO	28	NO INICIA OPERACIONES			B-727	
			UIO - CDC - UIO	1				B-37	
			UIO - LGQ - UIO	14				B-757	
			UIO - MEC - UIO	14				ATR-42	
			GYE - CUE - GYE	12				DO-328	
UIO - CUE - UIO	26								

CON RESOLUCION 017/2009 CNAC APRUEBA OPERACION CODIGO COMPARTIDO CON VIPSA S.A., EN RUTAS / FRECUENCIAS ESTABLECIDO EN DICHO ACUERDO; A PARTIR DEL 11 / MARZO / 2009, CODIGO COMPARTIDO ES UTILIZADO.

AEROLANE, Líneas Aereas Nacionales del Ecuador S.A. (Doméstico)	AC 059/08 AC 011/09	22/dic/2013	GYE - UIO - GYE	49	GYE - UIO - GYE	44	A-318
			GYE - CUE - GYE	7	GYE - CUE - GYE	7	A-319
			UIO - CUE - UIO	7	NO OPERA		
			UIO y/o GYE - GPS y/o SCY - GYE y/o UIO	7	NO OPERA		A-320

NOTA: RUTA UIO - GYE - GPS y/o SCY - GYE - UIO, UNICAMENTE EN CODIGO COMPARTIDO CON AEROLINEA ECUATORIANA, Y EN CALIDAD DE COMERCIALIZADORA DE DICHOS VUELOS.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO			
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE		
ICARO S.A.	AC 022/05	28/dic/2009	UIO - CDC - UIO	33	NO OPERA					
			UIO - GYE - UIO	49		UIO - GYE - UIO	35			
			UIO - MEC - UIO	29		UIO - MEC - UIO	21			
			UIO - GYE - MEC - SCY - MEC - GYE - UIO	10	NO OPERA					
			UIO - GYE - MEC - GPS - MEC - GYE - UIO	10	NO OPERA					
			UIO - LGQ - OCC - UIO	10	NO OPERA					
			GYE - LOH - GYE	20	NO OPERA					
			UIO - LOH - UIO	20	NO OPERA					
									B-737-200	B-737-200
										FK-28-4000

CON RESOLUCIONES 081/2008 Y 185/2008 CNAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DESDE 18/AGOSTO/2008 RUTA; UIO - LOH - UIO, HASTA 13 NOVIEMBRE 2008, NO REINICIA OPERACIONES

CON RESOLUCION 147/2008 CNAC AUTORIZA SUSPENSIÓN PARCIAL DESDE 09/OCT/2008 RUTA; UIO - CUE - UIO, HASTA 03 ENERO 2009, NO REINICIA OPERACIONES

CON RESOLUCIONES 074/2009 CNAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DESDE 14/NOV/2008 RUTA; UIO - LOH - UIO Y GYE - LOH - UIO HASTA 13 MAYO 2009, NO REINICIA OPERACIONES

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
Servicios Aéreos Ejecutivos SAEREO S.A.	AC 047/05	17/ago/2010	UIO - LOH - UIO	12	NO OPERA		EMB-120	
			UIO - ESM - UIO	7	NO OPERA			
			UIO - TENA - UIO	7	NO OPERA			
			UIO - MCH - UIO	14	UIO - MCH - UIO	12	BE-1900	
			UIO y/o LGQ y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o CUE y/o XMS y/o SHELL MERA y/o OCC y/o LGQ y/o UIO	28	UIO - XMS - UIO	7	A-319	EMB-120
			GYE y/o MCH y/o LOH y/o CUE y/o LOH y/o MCH y/o GYE	30	NO OPERA		A-320	
			GYE - MEC - GYE	14	NO OPERA		A-321	
			GYE y/o OCC y/o LGQ y/o XMS y/o ESM y/o XMS y/o LGQ y/o OCC y/o GYE	12	NO OPERA			
			UIO - TUA - UIO	7	NO OPERA			
			UIO - GYE - UIO	49	NO OPERA			
	AC 024/09		UIO - CUE - UIO	7	NO OPERA			
			GYE - CUE - GYE	7	NO OPERA			
			SCY y/o GPS y/o ISABELA y/o ISABELA y/o GPS y/o SCY	14	NO OPERA		8-737	

NOTAS: # 1 CON OFICIO CNAC-S-O-211-07 CNAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DESDE 19 DIC 2006. 12 FRECUENCIAS SEMANALES, RUTA BRQU - SETH - SEQU; POR 06 MESES.
2 CON OFICIO CNAC-S-O-256-07; CNAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DESDE 27 MAR 2007. 07 FRECUENCIAS SEMANALES, RUTA BRQU - SEHC - SEQU, POR 06 MESES. -
CIA. NO REINICIA OPERACIONES REGULARES

CON ACUERDO 054/2007 CNAC APRUEBA ACUERDO CODIGO COMPARTIDO ENTRE CIA. SAEREO Y TAME. EL CODIGO DE DESIGNACION ES/SAE PARTIR 21 NOVIEMBRE 2007.
SE APRUEBA ITINERARIOS, A PARTIR DEL 10 SEPTIEMBRE 2008, CON AUTORIZACION DGAC.H.26.0.08.2432 NOTA: CON ACUERDO 025/2009, DE 14 ABRIL/2009, SE CANCELA CODIGO COMPARTIDO TAME / SAEREO

NOTA: Rutas y Frecuencias realizadas en COLOR ROJO, no están siendo operadas por las empresas.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO QUE CUMPLE	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
TAME, Líneas Aéreas del Ecuador	AC 028/08	22/jun/2013	UIO - GYE - UIO	59	UIO - GYE - UIO	55	B-727-100	B-727-200
			UIO y/o GYE y/o GPS y/o SCY y/o ISABELA y/o SCY y/o GPS y/o GYE y/o UIO	28	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO UIO - GYE - SCY - GYE - UIO	14 3	B-727-200	
			UIO y/o CUE y/o LOH y/o CUE y/o UIO	42	UIO - CUE - UIO UIO - LOH - UIO	19 19		
			UIO y/o MEC y/o PVO y/o BHA - PVO y/o MEC y/o UIO	21	UIO - MEC - UIO	9	B-727-230	EMB - 170
			UIO y/o LGQ y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o CUE y/o XMS y/o SHELL MERA y/o OCC y/o LGQ y/o UIO	49	UIO - LGQ - UIO	23	FK-28-4000	EMB - 190
			UIO - ESM - UIO	10	OPERA UNA VEZ EFECTUADO MANTENIMIENTO DE PISTA		A-320	
			UIO - TUA - UIO	7	UIO - TUA - UIO	1		
			GYE y/o MCH y/o LOH y/o CUE y/o LOH y/o MCH y/o GYE	30	GYE - CUE - GYE GYE - LOH - GYE	12 3	A - 319	
			GYE y/o MEC y/o PVO y/o BHA y/o ESM - BHA y/o PVO y/o MEC y/o GYE	7	NO OPERA		EMB-170	
			UIO - MCH - UIO	14	OPERA UNA VEZ TERMINADO AEROPUERTO SANTA ROSA 6 FRECUENCIAS		EMB - 190	A - 320
(Doméstico)	AC 047/08		UIO y/o LGQ y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o SHELL MERA y/o OCC y/o LGQ y/o UIO	14	NO OPERA		A-319-100	

NOTAS: CON ACUERDO 012/2007 CNAC APRUEBA CONTRATO DE FLETAMIENTO DE ACFTA. CON SAEREO, SEGUN ADENDUM; A PARTIR DEL 03 / JULIO / 2007.

CON ACUERDO 054/2007 CNAC APRUEBA ACUERDO CODIGO COMPARTIDO ENTRE CIAS. SAEREO Y TAME. EL CODIGO DE DESIGNACION EQ/SAE PARTIR 22 NOVIEMBRE 2007. SE APRUEBA ITINERARIOS, A PARTIR DEL 10 SEPTIEMBRE 2008, CON AUTORIZACION DGAC.N.28.O.08.2432.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
Vuelos Internos Privados VIP S.A.	AC 011/07	04/mar/2012	UIO - GYE y/o SLS y/o GYE - UIO	HASTA 40	NO OPERA	31	DO-328	DO - 328
			UIO y/o GYE - OCC y/o LGQ y/o OCC - GYE y/o UIO	HASTA 56	UIO - LGQ - UIO UIO - OCC - UIO (SUSPENDIDO HASTA TERMINACION MANTENIMIENTO PISTA)			
			UIO y/o GYE - ESM - GYE y/o UIO	HASTA 14	NO OPERA			
			UIO y/o GYE - MEC - GYE y/o UIO	HASTA 14	NO OPERA			
			UIO y/o GYE - MCH - GYE y/o UIO	HASTA 12	NO OPERA			
			UIO - XMS - UIO	HASTA 6	NO OPERA			
			UIO - QUE - UIO	30	NO OPERA			
			UIO - PYO - UIO	HASTA 6	NO OPERA			
			GYE - QUE - GYE	HASTA 17	NO OPERA			

CON ACUERDO 025/2008 CNAC CANCELADA LA APROBACION CODIGO COMPARTIDO ENTRE CIAS. SAEREO Y TAME, DEJA SIN EFECTO ACUERDO 064/2007

NOTA #1: CON RESOLUCION 096/2008 CNAC APRUEBA OPERACION CODIGO COMPARTIDO CON AEROGAL-A PARTIR DEL 01 / SEPTIEMBRE / 2008, CODIGO COMPARTIDO NO ES UTILIZADO.

NOTA # 2: RUTAS UIO - MEC - UIO, DOS FRECUENCIAS ADICIONALES, RUTA GYE - CUE - GYE, 10 FRECUENCIAS SEMANALES Y RUTA UIO - CUE - UIO, HASTA 30 FRECUENCIAS SEMANALES SERAN OPERADAS EN CODIGO COMPARTIDO CON AEROGAL.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
Aerolíneas Galapagos S.A. AEROGAL	AC 050/03	19/ene/2009	UIO - CUE - UIO	26	UIO - CUE - UIO	23	B-727	B-737-200
			UIO - OCC - UIO	26	NO OPERA			
			UIO - GYE - UIO	74	UIO - GYE - UIO	63	B-737	B-727-200 / B-737
			UIO - GYE - SCY - GYE - UIO	7	GYE - SCY - GYE	7		B-737-200 / B-727
			UIO - LQG - UIO	14	NO OPERA		EMB-120	
			UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	7	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	7		B-737-200 / B-727
			UIO - MEC - UIO	7	UIO - MEC - UIO	7	ATR-42	B-737-200 / B-727
			UIO - ESM - UIO	7	NO OPERA			
			UIO y/o GYE - MCH y/o GYE - UIO	14	NO OPERA			
			GYE - CUE - GYE	12	GYE - CUE - GYE	12	DO-328	B-737-200
			UIO - MEC y/o GPS y/o SCY y/o MEC - UIO	7	UIO - MEC - UIO	5		
			UIO - GYE - GPS y/o SCY - GYE - UIO	7	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	5		B-737-200 / B-727

NOTA: CON RESOLUCION 102/ 2008 CNAC APRUEBA OPERACION CODIGO COMPARTIDO CON SABREO, EN RUTA; UIO - OCC - UIO; 19 FRECUENCIAS SEMANALES; A PARTIR DEL 04 / OCTUBRE / 2008, CODIGO COMPARTIDO NO ES UTILIZADO.

CON RESOLUCION 096/ 2008 CNAC APRUEBA OPERACION CODIGO COMPARTIDO CON VIPS S.A., EN RUTAS / FRECUENCIAS ESTABLECIDO EN DICHO ACUERDO; A PARTIR DEL 01 / SEPTIEMBRE / 2008, CODIGO COMPARTIDO NO ES UTILIZADO.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPANIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
ICARO S.A.	AC 022/05	28/oct/2009	UIO - COC - UIO	33	UIO - COC - UIO	25	B-737-200	B-737-200
			UIO - GYE - UIO	49	UIO - GYE - UIO	31		
			UIO - CUE - UIO	25	UIO - CUE - UIO	14		
			UIO - ESM - UIO	7	NO OPERA			
			UIO - MEC - UIO	29	UIO - MEC - UIO	22		
			UIO - GYE - MEC - SCY - MEC - GYE - UIO	10	NO OPERA			
			UIO - GYE - MEC - GPS - MEC - GYE - UIO	10	NO OPERA			
			UIO - LGQ - OCC - UIO	10	NO OPERA			
			GYE - CUE - GYE	24	NO OPERA			
			GYE - LOH - GYE	20	NO OPERA			
			GYE - ESM - GYE	4	NO OPERA			
			UIO - LOH - UIO	20	NO OPERA			
			CUE - XMS - CUE	3	UIO OPERA			

NOTAS: CON ACUERDO 098/2007 CHAC APRUEBA ACUERDO COMERCIAL DE BLOQUEO DE ESPACIOS DE ASIENTOS CON AEROGAL, A PARTIR DEL 12 / SEPTIEMBRE / 2007

CON RESOLUCION 081/2008 CHAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL FRECUENCIA DIAS VIERNES RUTA UIO - LOH - UIO, HASTA 15 AGOSTO 2008, NO REINICIA OPERACIONES

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

OPERACIONES

COMPANIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO QUE CUMPLE				
							AUTORIZADO				
Servicios Aéreos Ejecutivos SAEREO S.A.	AC 047/05	17/ago/2010	UIO - TENA - UIO	3				BE-1900C	BE-1900C		
			UIO - LOH - UIO	12							
			UIO - XMS - UIO	7							
			XMS - QUE	3							
			UIO - OCC - UIO	19							
			UIO - LGQ - UIO	12							
			UIO - ESM - UIO	7							
			UIO - MCH - UIO	14							
			UIO y/o LGQ y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o QUE y/o XMS y/o SHELL MERA y/o OCC y/o LGQ y/o UIO	28							
			GYE y/o MCH y/o LOH y/o CUE y/o LOH y/o MCH y/o GYE	30							
			GYE - MEC - GYE	14							
			GYE y/o OCC y/o LGQ y/o XMS y/o ESM y/o XMS y/o LGQ y/o OCC y/o GYE	12							
										EMB-12	EMB-120

NOTAS: # 1 CON OFICIO CNAC-9-0-711-07 CNAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DESDE 15 DIC 2006. 12 FRECUENCIAS SEMANALES, RUTA SEQU - SEM - SEQU, POR 06 MESES.
2 CON OFICIO CNAC-9-0-258-07; CNAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DESDE 27 MAR 2007. 07 FRECUENCIAS SEMANALES, RUTA SEQU - SENC - SEQU, POR 06 MESES.
CIA. NO REINICIA OPERACIONES REGULARES

CON ACUERDO 054/07 CNAC APRUEBA ACUERDO CODIGO COMPARTIDO ENTRE CIAS. SAEREO Y TAME. EL CODIGO DE DESIGNACION ECIS/AE PARTIR 22 NOVIEMBRE 2007.
SE APRUEBA ITINERARIOS, A PARTIR DEL 10 SEPTIEMBRE 2006, CON AUTORIZACION DGAC.H.28.O.08.3432

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPANIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA (QUE OPERA)	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
TAME, Línea Aérea del Ecuador	AC-0281788	22/jun/2013	UIO - GYE - UIO	59	UIO - GYE - UIO	54	B-727-100	B-727-100
			UIO y/o GYE y/o GPS y/o SCY y/o ISABELA y/o SCY y/o GPS y/o GYE y/o UIO	28	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO UIO - GYE - SCY - GYE - UIO	14 3	B-727-200	B-727-200
			UIO y/o CUE y/o LOH y/o CUE y/o UIO	42	UIO - CUE - UIO UIO - LOH - UIO	14 13	B-727-230	B-727-230
			UIO y/o MEC y/o PVO y/o BHA - PVO y/o MEC y/o UIO	21	UIO - PVO - UIO UIO - MEC - UIO	6 12	FK-28-4000	EMB - 170
			UIO y/o LGQ y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o CUE y/o XMS y/o SHELL MERA y/o OCC y/o LGQ y/o UIO	49	UIO - LGQ - UIO UIO - XMS - UIO UIO - OCC - UIO	7 NO OPERA 12	A-320	EMB - 190
			UIO - ESM - UIO	7	UIO - ESM - UIO	7		
			UIO - TUA - UIO	7	NO OPERA			
			GYE y/o MCH y/o LOH y/o CUE y/o LOH y/o MCH y/o GYE	30	GYE - MCH - GYE GYE - CUE - GYE	NO OPERA 12		
			GYE y/o MEC y/o PVO y/o BHA y/o ESM - BHA y/o PVO y/o MEC y/o GYE	7	NO OPERA			
			UIO - MCH - UIO	14	NO OPERA			
(Doméstico)			GYE y/o LGQ y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o SHELL MERA y/o OCC y/o LGQ y/o GYE	14	NO OPERA		EMB - 190	

NOTAS: CON ACUERDO 032/2007 CNAC APRUEBA CONTRATO DE FLETAMIENTO DE ACFTs. CON SAEREO, SEGÚN ADEQUUM; A PARTIR DEL 03 / JULIO / 2007.

CON ACUERDO 094/07 CNAC APRUEBA ACUERDO COMPARTIDO ENTRE CIAS. SAEREO Y TAME. EL CODIGO DE DESIGNACION EQ/SAE PARTIR 22 NOVIEMBRE 2007. SE APRUEBA ITINERARIOS, A PARTIR DEL 10 SEPTIEMBRE 2008, CON AUTORIZACION DGAC.H.18.0.08.2432

CON OFICIO CNAC-S-O-723-08 DE 04 SEPTIEMBRE 2008, CNAC AUTORIZA OPERACION CON EQUIPO A-319-100 POR 60 DIAS, OPERACION SUPEDITADA A CUMPLIMIENTO ART. 110 DEL CODIGO AERONAUTICO.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
Vuelos Internos Privados VIP S.A.	AC 011/07	06/mar/2012	UIO - GYE y/o SLS y/o GYE - UIO	HASTA 40	UIO - GYE - UIO	NO OPERA	DO-328	DO-328
			UIO y/o GYE - OCC y/o LGQ y/o OCC - GYE y/o UIO	HASTA 56	UIO - OCC - UIO	3		
			UIO y/o GYE - ESM - GYE y/o UIO	HASTA 14	UIO - ESM - UIO	6		
			UIO y/o GYE - MEC - GYE y/o UIO	HASTA 12	UIO - MEC - UIO	13		
			UIO y/o GYE - NCH - GYE y/o UIO	HASTA 12	UIO - NCH - UIO	NO OPERA		
			UIO - XMS - UIO	HASTA 6	UIO - XMS - UIO	NO OPERA		
			UIO - PVO - UIO	HASTA 6	UIO - PVO - UIO	NO OPERA		
			GYE - CUE - GYE	HASTA 7	GYE - CUE - GYE	NO OPERA		
						NO OPERA		
						NO OPERA		

NOVAJ CON RESOLUCION 096/2008 CHAC APRUEBA OPERACION CODIGO COMPARTIDO CON AEROGALIA PARTIR DEL 01 / SEPTIEMBRE / 2008, CODIGO COMPARTIDO NO ES UTILIZADO.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
AEROGAL	AC 050/03	19/ene/2009	UIO - CUE - UIO	26	UIO - CUE - UIO	20	B-727	B-737-200
			UIO - OCC - UIO	7	NO OPERA			
			UIO - GYE - UIO	64	UIO - GYE - UIO	64		
			GYE - SCY - GYE	7	GYE - SCY - GYE	7		
			UIO - LQQ - UIO	14	NO OPERA			
			UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	7	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	7		
			UIO - MEC - UIO	7	UIO - MEC - UIO	7		
			GYE - CUE - GYE	12	GYE - CUE - GYE	12		
			UIO - MEC y/o GPS y/o SCY y/o MEC - UIO	7	UIO - MEC - UIO	5		
			UIO - GYE - GPS y/o SCY - GYE - UIO	7	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	2		
(Doméstico)	AC 050/07							

NOTA: CON RESOLUCION 102/2006 CNAC APRUEBA OPERACION CODIGO COMPARTIDO CON SAEREO, EN RUTA; UIO - OCC - UIO, 19 FRECUENCIAS SEMANALES; A PARTIR DEL 04 / OCTUBRE / 2006, CODIGO COMPARTIDO NO ES UTILIZADO.

NOTA: CON ACUERDO 038/2007 CNAC APRUEBA ACUERDO COMERCIAL DE BLOQUEO DE ESPACIOS DE ASIENTOS CON ICARO, A PARTIR DEL 12 / SEPTIEMBRE / 2007

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
ICARO	AC 022/85 28/05/2009		UIO - OCC - UIO	33	UIO - OCC - UIO	23	B-737-200	B-737-200
			UIO - GYE - UIO	49	UIO - GYE - UIO	27		
			UIO - CUE - UIO	25	UIO - CUE - UIO	19		
			UIO - ESM - UIO	7		NO OPERA		
			UIO - MEC - UIO	29	UIO - MEC - UIO	22		
			UIO - GYE - MEC - SCY - MEC - GYE - UIO	10		NO OPERA		
			UIO - GYE - MEC - GPS - MEC - GYE - UIO	10		NO OPERA		
			UIO - IGQ - OCC - UIO	10		NO OPERA		
			GYE - CUE - GYE	24	GYE - CUE - GYE	24		
			GYE - LOH - GYE	20		NO OPERA		
			GYE - ESM - GYE	4		NO OPERA		
			UIO - LOH - UIO	20		NO OPERA		
CUE - XMS - CUE	3		NO OPERA					
							FK-28-4000	FK-28-4000
							DHC-8	DHC-8

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

OPERACIONES

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
Servicios Aéreos Ejecutivos SAEREO S.A.	AC 047/05	17/ago/2010	UIO - TENA - UIO	3	NO OPERA		BE-1900C	BE-1900C
			UIO - LOH - UIO	12				
			UIO - XMS - UIO	7				
			XMS - CUE	3				
			UIO - OCC - UIO	19				
			UIO - LQG - UIO	12				
			UIO - ESM - UIO	7				
			UIO - MCH - UIO	14				
			UIO y/o LQG y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o CUE y/o XMS y/o SHELL MITRA y/o OCC y/o LQG y/o UIO	28				
			GYE y/o MCH y/o LOH y/o CUE y/o LOH y/o MCH y/o GYE	30				
			GYE - MEC - GYE	14				
			GYE y/o OCC y/o LQG y/o XMS y/o ESM y/o XMS y/o LQG y/o OCC y/o GYE	12				

NOTA: CON OFICIO CNAC-S-0-211-07 CNAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DE LAS 12 FRECUENCIAS SEMANALES, RUTA SEQU - SETH - SEQU; POR 06 MESES DESDE 15 DIC 2006. CON OFICIO CNAC-S-0-158-07; CNAC AUTORIZA SUSPENSIÓN TEMPORAL DE LAS 07 FRECUENCIAS SEMANALES, RUTA SEQU - SEMC - SEQU, POR 06 MESES, DESDE 27 MARZO 2007, C/A. NO REINICIA OPERACIONES REGULARES

NOTA: CON ACUERDO DSA/07 CNAC APRUEBA ACUERDO CODIGO COMPARTIDO ENTRE CIAS. SAEREO Y TAME. EN PUNTOS EN QUE AMBAS AEROLINEAS MANTIENEN SIMILARES DERECHOS AEROCOMERCIALES, EL CODIGO DE DESIGNACION EQ/SAE ASUMIENDO DE FORMA CONJUNTA Y SOLIDARIA LA RESPONSABILIDAD FRENTE A LOS PAX TRANSPORTADOS PARTIR 22 NOVIEMBRE 2007.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	E UNPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
TAME Línea Aérea del Ecuador	AC 034/03	22/jun/2008	UIO - GYE - UIO	59	UIO - GYE - UIO	54	B-777-100	B-777-100
			UIO y/o GYE y/o GPS y/o SCY y/o ISABELA y/o SCY y/o GPS y/o GYE y/o UIO	28	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO UIO - GPS - UIO UIO - GYE - SCY - GYE - UIO	14 1 NO OPERA	B-777-200	B-777-200
			UIO y/o CUE y/o LOH y/o CUE y/o UIO	42	UIO - CUE - UIO UIO - LOH - UIO	12 13	B-777-230	B-777-230
			UIO y/o MEC y/o PVO y/o BHA - PVO y/o MEC y/o UIO	21	UIO - PVO - UIO UIO - MEC - UIO	6 6	FK-28-4000	FK-28-4000
			UIO y/o LGQ y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o CUE y/o XMS y/o SHELL MERA y/o OCC y/o LGQ y/o UIO	49	UIO - LGQ - UIO UIO - XMS - UIO UIO - OCC - UIO	8 NO OPERA 14	A-320	EMB - 170
			UIO - ESM - UIO	7	UIO - ESM - UIO	7	EMB-170	EMB - 190
			UIO - TUA - UIO	7	UIO - TUA - UIO	3		
			GYE y/o MCH y/o LOH y/o CUE y/o LOH y/o MCH y/o GYE	30	GYE y/o MCH y/o LOH y/o CUE y/o LOH y/o MCH y/o GYE	NO OPERA 12		
			GYE y/o MEC y/o PVO y/o BHA y/o ESM - BHA y/o PVO y/o MEC y/o GYE	7	GYE y/o MEC y/o PVO y/o BHA y/o ESM - BHA y/o PVO y/o MEC y/o GYE	NO OPERA		
			UIO - MCH - UIO	14	UIO - MCH - UIO	NO OPERA		
			GYE y/o LGQ y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o SHELL MERA y/o OCC y/o LGQ y/o GYE	14	GYE y/o LGQ y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o SHELL MERA y/o OCC y/o LGQ y/o GYE	NO OPERA		

NOTA: CON ACUERDO 032/2007 CHAC APRUEBA CONTRATO DE FLETAMENTO DE APTAS. CON SAERO, SEGUN AGENDU. A PARTIR DEL 03 / JULIO / 2007.

NOTA: CON ACUERDO 054/07 CHAC APRUEBA ACUERDO CODIGO COMPARTIDO ENTRE CIAS. SAERO Y TAME. EN PUNTOS EN QUE AMBAS AEROLINEAS MANTIENEN SIMILARES DERECHOS AEROCOMERCIALES, EL CODIGO DE DESIGNACION EQ/SAE ASUMIENDO DE FORMA CONJUNTA Y SOLIDARIA LA RESPONSABILIDAD FRENTE A LOS PAX TRANSPORTADOS PARTIR 22/NOV/2007. DSAC NO HA AUTORIZADO ITINERARIOS PARA ESTA OPERACION.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIA QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
Vuelos Internos Privados VIP S.A.	AC 011/07	06/mar/2012	UIO - GYE y/o SLS y/o GYE - UIO	HASTA 40	UIO - GYE - UIO	15	DO-328	DO-328
			UIO y/o GYE - OCC y/o LGQ y/o OCC - GYE y/o UIO	HASTA 56	UIO - GYE - UIO	1		
			UIO y/o GYE - ESM - GYE y/o UIO	HASTA 14	UIO - SLS - UIO	1		
			UIO y/o GYE - MEC - GYE y/o UIO	HASTA 12	UIO - OCC - UIO	5		
			UIO y/o GYE - MCH - GYE y/o UIO	HASTA 12	UIO - LGQ - UIO	11		
			UIO - XMS - UIO	HASTA 6	NO OPERA			
			UIO - PVO - UIO	HASTA 6	NO OPERA			
			GYE - QJE - GYE	HASTA 7	NO OPERA			
					NO OPERA			
					NO OPERA			

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
AEROGAL (doméstico)	AC 050/03	19/04/2009	UIO - CUE - UIO	18	UIO - CUE - UIO	18	B-737-200	B-737-200
			UIO - CQC - UIO	7	NO OPERA DESDE 05 ABRIL 2007			
			UIO - GYE - UIO	57	UIO - GYE - UIO	52		
			GYE - SCY - GYE	7	GYE - SCY - GYE	4		
			UIO - LQO - UIO	14	NUNCA HA OPERADO			
			UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	7	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	7		
			UIO - MEC - UIO	7	UIO - MEC - UIO	7		
			GYE - CUE - GYE	12	GYE - CUE - GYE	12		
			UIO - MEC y/o GPS y/o SCY y/o MEC - UIO	7	UIO - MEC - UIO	5		

AUSTRO AEREO	AC 019/02	22/09/2007	CUE - GYE - CUE	11	NO OPERA, CON REG. A.K. H. 28.03.2001 DE 12 DICIEMBRE 2003, SUSPENDE ITINERARIOS POR FALTA DE SEGUROS ACFT'S.	EJ-120	
			UIO - GYE - UIO	10			
			UIO - CUE - UIO	12			
			UIO - LQO - UIO	7			
			UIO - OCC - UIO	7			
			UIO - MEC - UIO	7			

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPANIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
ICARO	AC 022/05	26/01/2009	UIO - COC - UIO	33	UIO - COC - UIO	30	B-737-200	B-737-200
			UIO - GYE - UIO	49	UIO - GYE - UIO	49		
			UIO - CUE - UIO	25	UIO - CUE - UIO	19		
			UIO - ESM - UIO	7	UIO - ESM - UIO	7		
			UIO - MEC - UIO	29	UIO - MEC - UIO	25		
			UIO - GYE - MEC - SCY - MEC - GYE - UIO	10	NUNCA HA OPERADO			
			UIO - GYE - MEC - GPS - MEC - GYE - UIO	10	NUNCA HA OPERADO			
			UIO - LGQ - OCC - UIO	10	NUNCA HA OPERADO			
			GYE - CUE - GYE	24	GYE - CUE - GYE	6		
			GYE - LOH - GYE	20	NO OPERA, DESDE MARZO 2004			
			GYE - ESM - GYE	4	NUNCA HA OPERADO			
			UIO - LOH - UIO	20	UIO - LOH - UIO	13		
CUE - XMS - CUE	3	NUNCA HA OPERADO						
							FK-28-4000	FK-28-4000
							DHC-8	DHC-8

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPAÑIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VICENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
Servicios Aéreos Ejecutivos SAEREO S.A.	AC 047/95	17/ago/2010	UIO - TENA - UIO	3	NO OPERA			
			UIO - LOH - UIO	12	UIO - LOH - UIO	12		
			UIO - XMS - UIO	7	UIO - XMS - UIO	6		
			XMS - CUE	3	NO OPERA			
			UIO - OCC - UIO	19	UIO - OCC - UIO	6		
			UIO - LOQ - UIO	12	NO OPERA			
			UIO - ESM - UIO	7	NO OPERA			
							BE-190DC	BE-190DC
							EMB-120	EMB-120

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPANIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FIENCIENCIA / CUMPLE	EQUIPO DE VUELO		
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE	
TAME DOMESTICO Lineas Aerea del Ecuador	AC 034/03	12/Jun/2006	UIO - GYE - UIO	59	UIO - GYE - UIO	52	B-727-100	B-727-100	
			UIO y/o GYE y/o GPS y/o SCY y/o ISABELA y/o SCY y/o GPS y/o GYE y/o UIO	28	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO UIO - GYE - GPS - SCY - GYE - UIO UIO - GPS - UIO	13 1 1	B-727-100	B-727-200	
			UIO y/o CUE y/o LOH y/o CUE y/o UIO	42	UIO - GYE - SCY - GYE - UIO UIO - CUE - UIO UIO - LOH - UIO	1 12 7	B-727-200	B-727-200	
			UIO y/o MEC y/o PVO y/o BHA - PVO y/o MEC y/o UIO	21	UIO - PVO - UIO	SUSPENDIDA PARTIR OCTUBRE 2003	12	FK-28-4000	FK-28-4000
			UIO y/o LGQ y/o OCC y/o SHELL MERA y/o XMS y/o CUE y/o XMS y/o SHELL MERA y/o OCC y/o LGQ y/o UIO	42	UIO - LGQ - UIO UIO - XMS - UIO	8	12	EMB - 170	EMB - 170
			UIO - ESM - UIO	7	UIO - ESM - UIO	4	7	EMB - 170	EMB - 170
			UIO - TUA - UIO	7	UIO - TUA - UIO	3	4	EMB - 170	EMB - 170
			GYE y/o MCH y/o LOH y/o CUE y/o LOH y/o MCH y/o GYE	21	GYE - MCH - GYE GYE - CUE - GYE	SUSPENDIDA PARTIR OCTUBRE 2003	12	EMB - 190	EMB - 190
			GYE y/o MEC y/o PVO y/o BHA y/o ESM	7	GYE - MEC - GYE	NUNCA HA OPERADO	12	EMB - 190	EMB - 190

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
ESTANDARES DE VUELO

OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO DE PASAJEROS

COMPANIA	PERMISO ORIGINAL / MODIFICA	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
VIPS	AC-804/02	06/mar/2007	UIO - GYE - UIO	40	UIO - GYE - UIO	17	DO-328	DO-328
			UIO - COC - UIO	11	UIO - COC - UIO	11		

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
DIVISION DE OPERACIONES

SECCION OPERACIONES

NORMAS DE VUELO

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO E INTERNACIONAL DE PASAJEROS

COMPAÑIA	No. PERMISO	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO		
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE	
AERORAL	AC 050/03	19/ene/2009	UIO - CUE - UIO	18	UIO - CUE - UIO	17	B-737-300	B-737-300	
			UIO - COC - UIO	17	NO OPERA		NO OPERA	NO OPERA	
			UIO - MCH - UIO	5	NO OPERA			NO OPERA	NO OPERA
			UIO - GYE - UIO	50	UIO - GYE - UIO	37		B-737-300 / B-737	B-737-300 / B-737
			GYE - SCY - GYE	7	GYE - SCY - GYE	4		B-737-300 / B-727	B-737-300 / B-727
			UIO - LGO - UIO	14	NO OPERA			NO OPERA	NO OPERA
			UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	5	UIO - GYE - GPS - GYE - UIO	4		NO OPERA	NO OPERA
UIO - MEC - UIO	7	NO OPERA			NO OPERA	B-737-300 / B-727			

AEROLINEAS LINAS AEREAS Nacionales Del Ecuador S.A.	AC 025/02	23/oct/2007	UIO y/o GYE - MIA - GYE y/o UIO	7	GYE - UIO - MIA - UIO - GYE	7	B-767-300	B-767-300	
			UIO y/o GYE - NYC - GYE y/o UIO	7	GYE - NYC - GYE	7			
			UIO y/o GYE - MAD - GYE y/o UIO	7	GYE - MAD - GYE	3		B-767-300	
			UIO y/o GYE - BUE - GYE y/o UIO	7	UIO - GYE - BUE - GYE - UIO	2		A-320	
			UIO y/o GYE - SOL - GYE y/o UIO	7	NO OPERA			NO OPERA	NO OPERA
			UIO y/o GYE - LIM - GYE y/o UIO	HASTA 14	LIM - GYE - LIM	3		B-767-300	B-767-300
			UIO y/o GYE - BOG - GYE y/o UIO	HASTA 7	NO OPERA			NO OPERA	NO OPERA

* OPERA BAJO CONVENIO DE CODIGO COMPARTIDO CON LAN PERU, DESDE 03 FEBRERO 2005

AEROPACSA Aerolíneas Del Pacifico S.A.	AC 016/02	24/jul/2007	GYE - MCH - GYE	10	PARTIR 18 MARZO 2004 CIA SUSPENSO TEMPORALMENTE POR MOTIVOS OPERACIONALES		DO-28	NO OPERA	
			GYE - MEC - GYE	10					
			GYE - BHI - GYE	4	NO OPERA				
			GYE - ESN - GYE	4	NO OPERA				C-236

NOTA: 080-ME-T-0-04 DE 14 MARZO 2004, SUBDACA NOTIFICA LA SUSPENSIÓN TEMPORAL DE ITINERARIOS GYE - MCH - GYE

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
DIVISION DE OPERACIONES

SECCION OPERACIONES

COMPANIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO E INTERNACIONAL DE PASAJEROS

NORMAS DE VUELO

COMPANIA	No. PERMISO	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE	EQUIPO DE VUELO	
							AUTORIZADO	QUE CUMPLE
AUSTRO AEREO	AC 019/02	22/sep/2007	CUE - GYE - CUE	11	NO OPERA		EMB-120	NO OPERA
			UIO - GYE - UIO	10	NO OPERA			
			UIO - CUE - UIO	12	NO OPERA			
			UIO - LGQ - UIO	7	NO OPERA			
			UIO - OCC - UIO	7	NO OPERA			
			UIO - MEC - UIO	7	NO OPERA			

RDG. AK.H.28.O.04.03.2351 DE 12 DICIEMBRE 2003, CANCELA ITINERARIOS POR FALTA DE SEGUROS ACPTS.

CEDTA Ecuatoriana de Transportes Aereos	AC 008/01	21/mar/2006	GYE - MCH - GYE	HASTA 15	NO OPERA; * OFICIO CNAC-S-O-03-147 Da Fecha 17 Marzo 2003, Suspension Temporal de OPS	C-172	NO OPERA
---	-----------	-------------	-----------------	----------	---	-------	----------

ICARO	AC 075/99	28/abr/2004	UIO - COC - UIO	17	UIO - COC - UIO	16	FR-28-4000	NO OPERA
			UIO - LOH - UIO	10	CANCELADO			
			UIO - GYE - UIO	49	UIO - GYE - UIO	36		
			UIO - CUE - UIO	20	UIO - CUE - UIO	20		
			UIO - ESM - UIO	7	UIO - ESM - UIO	3		
			UIO - MCH - UIO	7	NO OPERA			
			UIO - MEC - UIO	12	UIO - MEC - UIO	12		
			UIO - PNO - UIO	6	NO OPERA			
			UIO - GYE - SCY - GYE - UIO	10	NO OPERA			
			UIO - GYE - OPS - GYE - UIO	10	NO OPERA			
			UIO - LGQ - UIO	10	CANCELADO			
			GYE - CUE - GYE	10	NO OPERA			
			GYE - LOH - GYE	5	NO OPERA			
GYE - ESM - GYE	4	NO OPERA						

RDG. AK.H.28.O.04.0358 DE 03 MARZO 2004, CANCELA ITINERARIOS RUTAS UIO-LOH-UIO Y GYE-LOH-GYE POR FALTA DE EQUIPO

RDG. AK.H.28.O.04.1443 DE 16 JUNIO 2004, CANCELA ITINERARIOS RUTAS UIO-LGQ-UIO POR FALTA DE EQUIPO

* Con Oficio CNAC-S-O-940-04, De 03 Diciembre 2004, Promuega Vigencia Acuerdo 075/99

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
 DIVISION DE OPERACIONES

NORMAS DE VUELO

SECCION OPERACIONES

COMPAÑIAS NACIONALES SERVICIO REGULAR DOMESTICO E INTERNACIONAL DE PASAJEROS

COMPANIA	No. PERMISO	VIGENCIA	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS SEMANALES AUTORIZADAS	RUTA QUE OPERA	FRECUENCIAS QUE CUMPLE		EQUIPO DE VUELO QUE CUMPLE	
						AUTORIZADO	QUE CUMPLE	AUTORIZADO	QUE CUMPLE
VIPS	AC-809/02	06/mar/2007	UIO - GYE - UIO	40	UIO - GYE - UIO	21		DO-328	DO-328
			UIO - COC - UIO	11	UIO - COC - UIO	5			

Anexo 4

Número de frecuencias asignadas y utilizadas por los operadores en el período 2005-junio 2010 en todas las rutas dentro del mercado aéreo nacional



Quito, 27 de agosto del 2010

Doctora
Sandra reyes
SECRETARIA DEL CONSEJO NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL
Presente

De mis consideraciones:

En atención al Memorando CNAC-S-0-079-2010 de 19 de agosto del 2010, referente a la información requerida por la Subsecretaría de competencia MIPRO, para realizar un "estudio técnico sobre el comportamiento del mercado ecuatoriano de transporte aéreo en materia de Competencia", y solicitado por este Organismo, me permito remitir lo que atañe a los puntos 2, 3, 4 y 6 del documento oficio No. MIPRO-SC-2010-0626-SC. Con lo indicado cumplo con dar respuesta a lo solicitado

Atentamente,

Byron Alfonso Lasso
COORDINADOR DE TRANSPORTE AÉREO

AL

2.- Número de frecuencias Asignadas, Renovadas, No Renovadas y Canceladas a los operadores dentro del mercado de transporte aerocomercial de pasajeros durante el periodo 2005-2010.

HISTÓRICO FRECUENCIAS ASIGNADAS, INCREMENTADAS, RENOVADAS, CANCELADAS O NEGADAS POR COMPAÑÍAS

	AEROGAL	AEROLANE	AIRCUENCA	ICARO	SAEREO	TAME	VIP
AÑO 2005							
NÚMERO DE FRECUENCIAS ASIGNADAS	108			184	63	172	
NÚMERO DE FRECUENCIAS INCREMENTADAS	14			60		14	
AÑO 2006							
NÚMERO DE FRECUENCIAS ASIGNADAS	122					200	
NÚMERO DE FRECUENCIAS INCREMENTADAS	28					34	
NÚMERO DE FRECUENCIAS CANCELADAS NEGADAS						7	
AÑO 2007							
NÚMERO DE FRECUENCIAS ASIGNADAS	150				63	234	191
NÚMERO DE FRECUENCIAS INCREMENTADAS	8				98	44	51
NÚMERO DE FRECUENCIAS CANCELADAS NEGADAS							89
AÑO 2008							
NÚMERO DE FRECUENCIAS ASIGNADAS	158	56			120		153
NÚMERO DE FRECUENCIAS INCREMENTADAS	57				4	3	42
NÚMERO DE FRECUENCIAS CANCELADAS NEGADAS	7				41		
NUMERO FRECUENCIAS RENOVADAS						278	

RS

AÑO 2009							
NÚMERO DE FRECUENCIAS ASIGNADAS		56	42	181	124	281	
NÚMERO DE FRECUENCIAS INCREMENTADAS		14			84	21	
NÚMERO DE FRECUENCIAS CANCELADAS NEGADAS		35		51		7	
NUMERO FRECUENCIAS RENOVADAS				176			
AÑO 2010*/julio							
NÚMERO DE FRECUENCIAS ASIGNADAS	208	70	42	176		281	195
NÚMERO DE FRECUENCIAS INCREMENTADAS	12	7	7			6	14
NÚMERO DE FRECUENCIAS CANCELADAS NEGADAS						7	
NUMERO FRECUENCIAS RENOVADAS					30		

Fuente Acuerdos 2005 al 2010*/julio

Para explicar el desenvolvimiento histórico de asignación de frecuencias a la Compañías Nacionales se elaboró un Cuadro y Gráficos No 1 (adjunto) en base de la información recabada de los Acuerdos que emite el CNAC, relacionado con el otorgamiento, renovación y modificación de las Concesiones de Operación en lo que atañe al cuadro de rutas lo cual analizamos por compañía y periodo solicitado:

Aerogal.- En los Archivos de Acuerdos del CNAC registra una variación de 22,95% en el año 2006; de 5,33% en el 2007; al 2008 se incrementó a 36,08%; en el año 2010 existió una modificación quedando un total de 220 frecuencias.

Aerolane.- Presenta operaciones a partir del año 2009 y 2010*, adicionalmente entre el 2008 y 2010* representa un incremento del 37.50% en las frecuencias otorgadas quedando un total de 77 frecuencias.

Aircuenca.- De la misma forma a partir del año 2009 se le otorgó por parte del CNAC una Concesión en el servicio doméstico alcanzando en el 2010* a un incremento del 16,67%.

Icaro.- Para esta compañía desde el 2005 hasta el año 2008 se desprende que no presentó solicitud de modificación de su Concesión, a partir del año 2009 y 2010* decreció en -2,76%.

Saereo.- En el servicio doméstico regular de pasajeros, esta aerolínea presenta variaciones distintas así en los años 2007 al 2008 decrece en -22,98%; para el año 2009 se incrementa a 67,74%; para el año 2010* disminuye totalmente a -85,58%.

2009 se incrementa a 67,74%; para el año 2010* disminuye totalmente a -85,58%.

Tame.- Presenta variaciones positivas, en el año 2006 de 25,81%; en el año 2007 de 18,80%; en el 2008 su índice crece solo en 1,08%; el 7,47% en el año 2009; por el contrario en el 2010 descendió a -4,97%.

Vip.- A partir del año 2007 y 2008 disminuyó en -19,42%, para luego en el año 2010* incrementar sus frecuencias a 209

3.- Número de frecuencias y rutas asignadas con Código Compartido en el Mercado nacional durante el periodo 2005-2010*

COMPAÑÍA AEROLANE E ICARO

AÑO 2009	RUTAS	NÚMERO DE FRECUENCIAS ASIGNADAS
ACUERDO 017/2009	QUITO y/o GUAYAQUIL (Baltra y/o San Cristóbal) GUAYAQUIL y/o QUITO	7

COMPAÑÍA AEROGAL Y SAEREO

AÑO 2006	RUTAS	NÚMERO DE FRECUENCIAS ASIGNADAS
RESOLUCIÓN 102/2006	QUITO-COCA-QUITO	19

COMPAÑÍA SAEREO Y TAME

AÑO 2007	RUTAS	NÚMERO DE FRECUENCIAS ASIGNADAS	ACUERDO 025/2009
ACUERDO 054/2007	QUITO- MACHALA-QUITO	6	CANCELAN LAS DOS CIA
	QUITO- MACAS- QUITO	6	
	QUITO - CUENCA- QUITO	7	
	QUITO-COCA- QUITO	3	
	GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	5	
	GUAYAQUIL-LOJA-GUAYAQUIL	12	
	GUAYAQUIL-MANTA-GUAYAQUIL	7	
	GUAYAQUIL-MACHALA-GUAYAQUIL	5	
	GUAYAQUIL-COCA-GUAYAQUIL	6	
	MACAS - CUENCA -MACAS	6	

COMPAÑÍA AEROGAL Y VIP

AÑO 2009	RUTAS	NÚMERO DE FRECUENCIAS ASIGNADAS
ACUERDO 017/2009	QUITO- GUAYAQUIL-QUITO	28
	QUITO-COCA-QUITO	7
	QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	14
	GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	7
	QUITO-MANTA - QUITO	12

AÑO 2010	RUTAS	NÚMERO DE FRECUENCIAS ASIGNADAS
ACUERDO 049/2010	QUITO- GUAYAQUIL y viceversa	28
	QUITO-COCA-QUITO	7
	QUITO-LAGO AGRIO-QUITO	14
	GUAYAQUIL-CUENCA-GUAYAQUIL	7
	QUITO-MANTA - QUITO	12

Fuente: Banco de datos CNAC

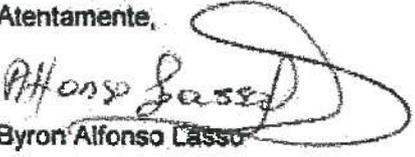
4.- Solicitudes por parte de los operadores para la asignación de nuevas frecuencias en el mercado nacional durante el periodo 2005-2010*

Como se visualiza en el cuadro No. 1 adjunto se ha presentado ante el CNAC un total de 25 solicitudes tramitadas relacionadas con el otorgamiento, modificación y renovación de las concesiones, que involucra exclusivamente el cuadro de rutas y frecuencias

6.- Informes preliminares tanto económicos como estadísticos realizados por el CNAC para el otorgamiento de concesiones de frecuencias. El último Informe realizado, por ruta dentro del mercado de transporte aerocomercial de pasajeros.

Adjuntamos el último informe de la compañía SAEREO la misma que solicito modificación de su concesión referente a Rutas y Frecuencias con Resolución 047/2010* dando respuesta con informe CNAC- TA- O-070-10. Adjunto

Atentamente,


Byron Alfonso Lasso

COORDINADOR DE TRANSPORTE AÉREO

T.Sisalema/MF Jumbo

15

Anexo 5

Cálculo del crecimiento de frecuencias en la ruta Quito-Guayaquil, período 2005-junio 2010

TOTAL FRECUENCIAS RUTA UIO-GYE	TASA DE CRECIMIENTO DE LA OFERTA DEL No. FECUENCIAS
254	
277	9.1%
314	13.4%
366	16.6%
340	-7.1%
368	8.2%

Fuente: DCAC

Elaboración: Propia

Anexo 6

Pasajeros transportados en la ruta UIO-GYE y vv., promedio período 2005-2009: 1 267.221 pasajeros

RUTAS / OPERADOR	2005	2006	2007	2008	2009	Promedio	Peso relativo por ruta
TOTAL	2,044,382	2,599,641	2,828,032	3,027,534	3,329,457	2,765,809	100.0%
QUITO-GUAYAQUIL	973,545	1,130,718	1,258,913	1,391,930	1,580,997	1,267,221	45.8%
QUITO-CUENCA	246,906	310,727	328,402	326,836	352,730	313,120	11.3%
QUITO-MANTA	136,767	215,426	235,646	273,618	276,951	227,682	8.2%
QUITO-COCA	134,699	179,749	186,356	202,298	174,645	175,549	6.3%
QUITO-BALTRA	80,332	168,199	196,864	165,166	167,439	155,600	5.6%
GUAYAQUIL-CUENCA	72,277	114,855	128,289	125,959	158,885	120,053	4.3%
GUAYAQUIL-BALTRA	56,889	119,388	148,067	136,927	136,358	119,526	4.3%
QUITO-LOJA	50,735	107,545	120,606	133,951	152,500	113,067	4.1%
QUITO-LAGO AGRIO	57,847	65,407	76,792	77,967	99,800	75,563	2.7%
QUITO-ESMERALDAS	50,231	67,868	79,217	69,429	79,595	69,268	2.5%
QUITO-SAN CRISTOBAL	93,461	45,395	14,569	36,930	42,870	46,645	1.7%
GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL	67,804	39,846	13,653	35,136	42,986	39,885	1.4%
QUITO-PORTOVIEJO		7,570	24,622	31,432	7,658	17,821	0.6%
QUITO-MACHALA				4,047	29,785	16,916	0.6%
QUITO-MACAS	8,774	12,927	519	3,945	9,451	7,123	0.3%
QUITO-TULCAN	6,655	7,701	9,523	4,888	3,362	6,426	0.2%
GUAYAQUIL-LOJA	4,888	0	381	1,042	12,646	3,791	0.1%
QUITO-SALINAS		1,655	4,845	5,298	631	3,107	0.1%
QUITO-TENA	1,118	3,370	0			1,496	0.1%
GUAYAQUIL-MACHALA	1,316			0	168	495	0.0%
CUENCA-MACAS		885	0			443	0.0%
GUAYAQUIL-SALINAS		410	768	157	0	334	0.0%
GUAYAQUIL-ESMERALDAS				578	0	289	0.0%
GUAYAQUIL-MANTA	138	0		0	0	35	0.0%

Fuente: DGAC

Elaboración: Propia

Anexo 7

Capacidad Parque Aeronáutico

MODELO	CAPACIDAD
AIR BUS A-318	117
AIR BUS A-319	135
AIR BUS A-320	150
BOEING 727-227	125
BOEING 737-200	136
BOEING 757-200	170
BOEING 767-300	375
DORNIER 328-100	35
EMBRAER EMB-120	30
EMBRAER ERJ 170-100	76
EMBRAER ERJ 190-100	104
FK-28-4000	85

Fuente: DGAC

Elaboración: Propia

Anexo 8

Rutas UIO-GYE y sus variantes

AEROGAL

RUTAS
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA Y VV
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA Y/O SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL-QUITO
QUITO-GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL-GUAYAQUIL-QUITO

TAME

RUTAS
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO
QUITO-GUAYAQUIL-GALAGAGOS YV
QUITO-GUAYAQUIL-BALTRA-QUITO
QUITO-BALTRA-GUAYAQUIL-QUITO
QUITO-GUAYAQUIL-SAN CRISTOBAL YV

AEROLANE

RUTAS
GUAYAQUIL-QUITO-GUAYAQUIL

VIP

RUTAS
QUITO-GUAYAQUIL-SALINAS Y VV

ICARO

RUTAS
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO
QUITO-GUAYAQUIL-MANTA-SAN CRISTOBAL Y VV
QUITO-GUAYAQUIL-MANTA-BALTRA Y VV

CODIGO COMPARTIDO AEROGAL /VIP

RUTAS
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO

SAEREO

RUTAS
QUITO-GUAYAQUIL-QUITO

Fuente: DGAC

Elaboración: Propia

Anexo 9

Cálculo Oferta

AÑOS	TOTAL OFERTA AEROGAL	TOTAL OFERTA MERCANTIL	TOTAL OFERTA ICARO	TOTAL OPERA SAEREO	TOTAL OFERTA TAME	TOTAL OFERTA VIP	TOTAL OFERTA AUSTRO AERO	TOTAL OFERTA CODIGO COMPARTIDO AEROGAL - VIP	TOTAL OFERTA RUTA LDC - CFE
2005	344520	0	281520	0	475920	67200	7200	0	1176360
2006	444744	0	286819	0	407160	67200	7200	0	1213123
2007	488592	0	286819	0	407160	134400	0	0	1316971
2008	595080	196560	286819	0	424282	134400	0	0	1637141
2009	595080	275184	414000	70560	485460	67200	0	0	1907484
JUNIO 2010	348840	137592	207000	35280	242730	33600	0	23520	1028562

Fuente: DGAC

Elaboración: Propia

Anexo 10

Cálculo Demanda

AÑOS	TOTAL DEMANDA AEROGAL	TOTAL DEMANDA AEROLANE	TOTAL DEMANDA ICARO	TOTAL DEMANDA SAEREO	TOTAL DEMANDA TAME	TOTAL DEMANDA VIP	TOTAL DEMANDA AUSTRO AEREO	TOTAL DEMANDA CODIGO COMPARTIDO GLG/NIP	TOTAL DEMANDA CODIGO COMPARTIDO GLG/AVA	TOTAL DEMANDA RUTA UJO-GYE
2005	287,025	0	125,449	0	531,486	29,585	0	0	0	973,545
2006	414,193	0	165,354	0	520,000	31,171	0	0	0	1,130,718
2007	555,829	0	140,646	0	535,178	27,260	0	0	0	1,258,913
2008	620,284	0	193,747	0	568,210	9,689	0	0	0	1,391,930
2009	538,236	328,632	189,553	0	524,201	0	0	375	0	1,580,997
Jun-10	41,533	232,311	50,581	0	269,984	0	0	0	215,426	809,835
									PROMEDIO AL 2009	1,267,221

Fuente: DGAC

Elaboración: Propia

Anexo 11

Cálculo de coeficiente de ocupación, método DGAC

AÑOS	Demanda	Oferta	Coficiente Ocupación
2005	973,545	1,524,381	63.86%
2006	1,130,718	1,708,938	66.16%
2007	1,258,913	1,706,535	73.77%
2008	1,391,930	1,792,705	77.64%
2009	1,580,997	2,203,511	71.75%

Fuente: DGAC

Elaboración: Propia

Anexo 12

Cálculo coeficiente de ocupación, propuesto

AÑOS	Demanda	Oferta	Coeficiente Ocupación
2005	973545	858024	113%
2006	1130718	915379	124%
2007	1258913	914626	138%
2008	1391930	962482	145%
2009	1580997	1366248	116%

Fuente: DGAC

Elaboración: Propia

Anexo 13

Cálculo de ocupación de la ruta UIO-GYE

AÑOS	PROMEDIO DEL PORCENTAJE DE UTILIZACION DE LAS FRECUENCIAS DE LA RUTA UIO-GYE
2005	27%
2006	22%
2007	20%
2008	18%
2009	31%
JUNIO 2010	29%

Fuente: DGAC

Elaboración: Propia

Anexo 14

Cálculo HHI

Índice Herfindahl - Hirschman (HHI)										
AÑO / OPERADOR	AEROGAL	AEROLANE	ICARO	SAEREO	TAME	VIP	AUSTRO AEREO	AEROGAL /VIP	TOTAL HHI	
2005	468.88	0.00	737.96	0.00	992.00	248.00	15.50	0.00	2,462.33	
2006	656.99	0.00	620.50	0.00	986.46	208.53	13.03	0.00	2,485.50	
2007	617.06	0.00	482.88	0.00	767.68	649.11	0.00	0.00	2,516.73	
2008	673.73	91.45	355.42	0.00	565.04	477.77	0.00	0.00	2,163.40	
2009	780.71	207.70	411.85	0.00	654.76	138.41	0.00	0.00	2,193.43	
Jun-10	666.43	177.30	351.56	0.00	558.91	118.15	0.00	57.89	1,930.23	

Fuente: DGAC

Elaboración: Propia

Anexo 15

Cálculo del ID por empresa, período 2005-2010

Índice de Dominancia (ID)									
AÑO / OPERADOR	AEROGAL	AEROLANE	ICARO	SAEREO	TAME	VIP	AUSTRO AEREO	AEROGAL /VIP	TOTAL ID
2005	362.6	0.0	898.2	0.0	1,623.0	101.4	0.4	0.0	2,986
2006	698.7	0.0	623.2	0.0	1,575.2	70.4	0.3	0.0	2,968
2007	601.2	0.0	368.1	0.0	930.4	665.2	0.0	0.0	2,565
2008	969.8	17.9	269.9	0.0	682.2	487.7	0.0	0.0	2,427
2009	1,266.9	89.7	352.6	0.0	891.1	39.8	0.0	0.0	2,640
Jun-10	1,192.0	84.4	331.7	0.0	838.4	37.5	0.0	9.0	2,493

Fuente: DGAC

Elaboración: Propia

Anexo 16

Mem-CNAC-PA-0-025-10



**MEMORANDO
CNAC-PA-0-025-10**

PARA: Doctora Sandra Reyes, Secretaria General CNAC
DE: Dr. Carlos Sáenz M., Coordinador de Política Aeronáutica
ASUNTO: Información requerida por la Subsecretaría de Competencia del MIPRO
FECHA: Quito 19 de agosto del 2010

En atención al Memorando CNAC-S-078-2010, de 19 de agosto, 2010, relacionado con la información requerida por la Subsecretaría de Competencia del MIPRO y refiriéndome en forma concreta al Punto 5 "Métodos y requisitos para la asignación de frecuencias en el Mercado Nacional", informo:

Para que una aerolínea obtenga una concesión o permiso de operación en el que consta el número de frecuencias autorizadas a operar, tiene que sujetarse a la presentación de la documentación, trámite y procedimientos establecidos en el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación, para la explotación de servicios aéreos en general, publicado en el Registro Oficial Nro. 15, Suplemento de 15 de febrero del 2007.

No existe una disposición expresa o específica en la que se establezca los parámetros para el otorgamiento de una concesión de operación para la prestación de los servicios de transporte aéreo doméstico, regular, de pasajeros, carga y correo, en forma combinada o exclusivos de carga, en cuanto a determinar el porcentaje de ocupación para determinar si un servicio aéreo está o no suficientemente servido y de acuerdo a ello la disponibilidad o no de frecuencias para la asignación a la línea aérea.

No obstante, se tiene entendido que cualquier resolución que adopte el Consejo Nacional de Aviación Civil, debe sustentarse en los informes que emiten las Unidades Administrativas del Organismo, en cuanto al cumplimiento de los requisitos de orden legal, económico y técnico del solicitante.

Debe analizarse los Principios de Política Aeronáutica, aprobados por el propio Consejo, mediante Resolución 014/2009 de 12 de enero del 2009, publicada en el Registro Oficial 559 de 30 de marzo del 2009; en los que entre otras cosas se establece ciertos principios para el otorgamiento de derechos así como en forma específica las políticas para el servicios de transporte interno o doméstico y para el internacional.

Por otra parte, las solicitudes para obtener una concesión o permiso de operación o su modificación por el incremento de derechos entre los que se encuentra el número de frecuencias, debe someterse dentro del trámite respectivo a lo establecido en el Artículo 43 literal b) del Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación, esto es la publicación de un extracto de la solicitud en uno de los periódicos de mayor circulación nacional. Esta publicación tiene como finalidad que los interesados puedan presentar su oposición a la misma. Esta oposición puede referirse justamente al número de frecuencias o rutas que se consideren se encuentran suficientemente servidas.

En los informes de transporte aéreo, debe analizarse índices de ocupación que le posibilite al Consejo analizar si existe o no la necesidad de determinado número de frecuencias para que una ruta se encuentre suficientemente servida.

Se considera que lo indicado anteriormente, debe servir de elementos de juicio para la asignación del número de frecuencias referidas al mercado nacional o transporte doméstico.

Para el transporte internacional a más de lo indicado y fundamentalmente debe estarse a lo convenido en los respectivos convenios bilaterales celebrados por el Ecuador, en los que señala, entre otras cosas las rutas, número de frecuencias y derechos aerocomerciales que se conceden las partes, para la prestación de los servicios por parte de sus líneas aéreas designadas.

Reitero a la señora Secretaria, los sentimientos de alta consideración y estima.

Atentamente,



Dr. Carlos Sáenz Merizalde
Coordinador de Política Aeronáutica

Corre: Juep
Tel: 290441, 290
161, 202