ACUERDO DEL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, POR EL QUE SE INICIA DE OFICIO PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE DERECHOS DE TRÁFICO EN EL MERCADO ESPAÑA-AZERBAIJÁN.

Visto el interés de una compañía aérea en operar derechos de tráfico españoles en el mercado aéreo entre España y Azerbaiján, y teniendo en cuenta los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO:

Primero.- El marco bilateral de aplicación entre España y Azerbaiján en materia de transporte aéreo establece una limitación de capacidad de siete (7) frecuencias semanales para el transporte de pasajeros, correo y carga, que las compañías aéreas designadas por parte Española podrán operar entre España y Bakú, Gyanja y cualquier otro punto en la República de Azerbaiján a seleccionar libremente por las empresas aéreas designadas.

Segundo.- En la actualidad ninguna compañía aérea está operando los derechos de tráfico disponibles por parte Española.

Tercero.- Recientemente una compañía aérea establecida en España ha comunicado a la Dirección General de Aviación Civil, su interés en que se proceda a la iniciación del procedimiento de asignación de derechos de tráfico en este mercado.

Cuarto.- Se considera prioritario para este procedimiento de asignación, en caso de que concurra más de una compañía interesada, potenciar aquellos proyectos que supongan una mejor utilización de los derechos de tráfico disponibles y que ofrezcan los mayores beneficios a los consumidores.

FUNDAMENTOS DE DERECHO:

Primero.- El Real Decreto 1678/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la información sobre derechos de tráfico aéreo procedentes de los acuerdos con terceros Estados en los que España sea parte y el régimen de su ejercicio (en adelante, Real Decreto 1678/2011), regula el procedimiento aplicable a la asignación de derechos de tráfico obtenidos en virtud de los acuerdos de servicios aéreos suscritos con terceros Estados en los que España sea parte, cuando dichos acuerdos prevean limitaciones sobre el uso de los derechos de tráfico, en el número de derechos y/o en el número de compañías aéreas que pueden optar a ser beneficiarias de tales derechos.

Segundo.- Conforme a lo previsto en el artículo 7 del Real Decreto 1678/2011, el procedimiento de asignación de derechos de tráfico se iniciará de oficio por la Dirección General de Aviación Civil, y en el acuerdo de iniciación se harán constar los derechos de tráfico disponibles, el plazo de presentación de las solicitudes de participación en el procedimiento de asignación, el valor o márgenes de valor que debe atribuirse a los criterios de valoración de los proyectos operativos que concurran al procedimiento y, en su caso, las condiciones adicionales a las previstas con carácter general en el Real Decreto 1678/2011 que sea preciso satisfacer atendiendo a la naturaleza del mercado y que serán tenidas en cuenta en la valoración de las solicitudes.

Vistos los preceptos citados, concordantes y demás de general aplicación,

R E S U E L V O:

Primero.- Iniciar de oficio procedimiento de asignación de derechos de tráfico en el mercado aéreo España y Azerbaiján

I. Derechos de tráfico disponibles

Siete (7) frecuencias semanales entre España y Baku, Gyanja y/o otro punto a elegir en la República de Azerbaiján.

II. Participación en el procedimiento

Las compañías aéreas que estén interesadas en iniciar operaciones dentro de **doce (12) meses** siguientes a esta Resolución y que reúnan los requisitos previstos en el RD 1678/2011, podrán solicitar participar en el procedimiento de asignación de derechos de tráfico en el plazo de diez (10) días hábiles contados desde el día siguiente a la fecha de notificación de la presente Resolución.

La presentación de la solicitud se realizará en el Registro General del Ministerio de Fomento, Paseo de la Castellana 67, o en la forma establecida en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o por cualquier medio electrónico que permita tener constancia de su autenticidad, en los términos previstos en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

La solicitud, redactada en lengua castellana conforme al artículo 36.1 de la Ley 30/1992, se dirigirá al Sr. Director General de Aviación Civil, y deberá acompañarse del proyecto operativo que la compañía pretenda desarrollar, que incluirá como mínimo, la información prevista en el artículo 8 del RD 1678/2011.

Las compañías que lo deseen podrán presentar su solicitud utilizando el modelo normalizado de solicitud **FORM.SGTA.CONV.01**, disponible en la página web de la Dirección General.

III. Valor o márgenes de valor de los criterios de valoración de los proyectos operativos

A. Cuando los derechos de tráfico sean **suficientes** para cubrir las demandas de todas las compañías aéreas que concurran al procedimiento, de acuerdo con lo previsto en el artículo 10.2 del Real Decreto 1678/2011, el órgano instructor comprobará las causas determinantes de denegación contempladas en el artículo 13.2 del mismo Real Decreto, y propondrá la asignación de los derechos solicitados a aquellas compañías que no incurran en ninguna de dichas causas.

B. Cuando los derechos de tráfico disponibles sean **insuficientes** para satisfacer las demandas de todas las compañías aéreas que concurran al procedimiento, de conformidad con lo previsto en el artículo 11 del Real Decreto 1678/2011, los proyectos operativos serán valorados por un comité técnico, que elaborará un informe técnico de valoración y asignación de derechos de tráfico, siguiendo las siguientes criterios:

a. Valoración de los proyectos operativos

La valoración de los proyectos se realizará conforme a las directrices que figuran en el Anexo a esta Resolución.

b. Asignación de los derechos de tráfico

Una vez valorados los proyectos operativos, se asignarán los derechos de tráfico disponibles, comenzando por la compañía cuyo proyecto obtenga la mayor puntuación absoluta, siguiendo por la segunda en orden de puntuación, y así sucesivamente hasta que se agoten todos los derechos de tráfico disponibles.

El número de frecuencias a asignar a cada compañía será el resultado de aplicar la siguiente fórmula, redondeando el resultado al entero más próximo:

$$Frecuencias = \frac{Puntuación\ Proyecto}{\sum(Puntuaciones\ Proyectos)} \times Total\ Frecuencias\ Disponibles$$

No obstante la formula anterior:

- Cuando no queden frecuencias disponibles para la compañía interesada, porque han sido asignadas previamente a compañías con mejor puntuación, no se le asignará ninguna frecuencia.

- Cuando el número de frecuencias resultante sea mayor que el número de frecuencias solicitado por la compañía, se le asignarán, como máximo, las frecuencias solicitadas.

C. Trámite de audiencia previo a la propuesta de resolución

a. Conforme a lo previsto en el artículo 11.5 del Real Decreto 1678/2011, una vez elaborado el informe técnico de valoración y asignación de derechos de tráfico, el órgano instructor dará audiencia a los interesados en el procedimiento por un plazo de 10 días. Analizadas las alegaciones de los interesados al citado informe, el órgano instructor redactará la propuesta de resolución.

b. Del mismo modo, cuando los derechos de tráfico disponibles en el procedimiento sean suficientes para cubrir las demandas de las compañías aéreas que concurran al procedimiento de asignación, el órgano instructor redactará la propuesta de resolución previa audiencia de las compañías aéreas que concurran al procedimiento, salvo que pueda prescindirse de este trámite de conformidad con lo previsto en el artículo 84.4 de la Ley 30/1992.

Segundo.- Dar traslado de la presente Resolución al órgano instructor del procedimiento a que hace referencia el artículo 9 del RD 1678/2011.

Tercero.- Notificar la presente Resolución a todas las compañías aéreas que hayan mostrado interés en la obtención de los derechos de tráfico disponibles, a las que ya dispongan de derechos de tráfico en el mercado o estén designadas y a las asociaciones españolas de compañías aéreas más representativas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 42 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se informa que el plazo máximo para la resolución y notificación del procedimiento es de 3 meses a contar desde la fecha de la presente Resolución.

Transcurrido este plazo sin que se haya dictado resolución expresa, los interesados podrán entender desestimadas sus pretensiones por silencio administrativo de conformidad con lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 30/1992.

Cuarto.- Publicar la presente Resolución en la página Web del Ministerio de Fomento (www.fomento.es).

En Madrid, a 29 de octubre de 2014

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil

El Director General de Aviación Civil
Angel Luis Arias Serrano

ANEXO
NORMAS DE VALORACIÓN DE LOS PROYECTOS OPERATIVOS

En caso necesario, el comité técnico de valoración constituido de acuerdo a lo previsto en el artículo 11 del Real Decreto 1678/2011, realizará la valoración de los proyectos operativos siguiendo para ello las siguientes directrices generales.

1. Para cada proyecto se valorará por separado cada uno de los criterios establecidos en el Artículo 12 del Real Decreto 1678/2011, otorgándoles una puntuación entre **0 y 5.** La puntuación medirá el mayor o menor grado en que el proyecto satisface el criterio evaluado a juicio del comité, correspondiendo el 0 a la menor adecuación y el 5 a la máxima.

2. La puntuación final de cada proyecto se obtendrá de sumar la puntuación obtenida en cada criterio multiplicada por el "peso" del criterio correspondiente, que para este procedimiento y considerando las prioridades marcadas en el acuerdo de inicio, se ha establecido como sigue:

		Peso
a)	Optimización del uso de los derechos de tráfico	**30%**
b)	Beneficio para los consumidores (calidad/precio y accesibilidad)	**30%**
c)	Viabilidad técnica, comercial y económica	**10%**
d)	Impacto económico y medioambiental	**10%**
e)	Impacto sobre la competencia	**10%**
f)	Impacto sobre ampliación de rutas y conexión de las regiones	**10%**

Directrices sobre los aspectos valorables para cada criterio
A modo de orientación para las compañías aéreas interesadas, se comentan a continuación algunos de los aspectos que se valoran dentro de cada criterio.

a) Optimización en el uso de los derechos de tráfico.

En la valoración de este criterio se tienen en cuenta principalmente los siguientes aspectos:

Características de la ruta: cualquier peculiaridad de la ruta(s) proyectada que suponga un elemento diferenciador de especial interés, no considerado explícitamente en algún otro criterio. *P.Ej. Entre dos rutas con igual origen y destino, una ruta directa se preferirá frente a una con escala. En otros aspectos la escala podría otorgar puntos, pero en este no.*

Itinerarios y enlaces: Grado en que las rutas proyectadas dan servicio a zonas donde a priori se estima una mayor demanda de pasajeros, siempre y cuando la estimación tenga fundamento (datos demográficos, laborales, turísticos, etc.).

Número de frecuencias y capacidad de las aeronaves: Grado en que el proyecto maximiza la utilidad de las frecuencias disponibles en términos de asientos ofertados; siempre y cuando la aeronave propuesta sea adecuada y la oferta sea coherente con una previsión de demanda realista.

Tipo de operación: operación en propio o mediante filiales o acuerdos, continua en el tiempo (todo el año) o estacional, adecuación al tipo de demanda prevista (negocios, vacacional, étnico…)…etc.

b) Beneficios para los consumidores en términos de calidad/precio y accesibilidad.

En la valoración de este criterio se considera el rango de precios ofertado, máximo y mínimo, y especialmente la **tarifa media**. Las tarifas han de coincidir con las que figuren en la memoria económica.

En cuanto a la *calidad* se consideran tanto factores del servicio (check-in on line, disponibilidad de salas VIP, oficinas de ventas, flexibilidad tarifaria,...), como de la propia compañía (premios a la calidad, certificaciones...).

Y en lo que respecta a *accesibilidad* se valoran factores como la asistencia a personas con movilidad reducida, los idiomas en que está disponible la venta on-line y la atención al usuario y otros de esta naturaleza.

c) Viabilidad técnica, comercial y económica

Lo que se pretende evaluar con este criterio es la probabilidad de continuidad de la operación planteada.

Importante. No se cuestiona la capacidad técnico-operativa de las compañías toda vez que disponen de Certificado de Operador Aéreo válidamente emitido y en vigor. De forma similar todas las compañías se consideran igualmente viables económicamente si mantienen en vigor su licencia de explotación.

En materia de viabilidad técnica se considera principalmente la adecuación de la flota prevista al servicio propuesto, es decir el grado en que la(s) aeronave(s) seleccionada(s) y su configuración resultan óptimas tanto por las características de la ruta, como por las características del servicio propuesto.

En cuanto a la viabilidad comercial y económica del proyecto en líneas generales se consideran más viables aquellos proyectos que presentan un margen de actuación más amplio (variación de precios, o factores de ocupación) sin que el proyecto incurra en pérdidas, de forma que resulten menos sensibles a una posible sobreestimación de las previsiones. También se tiene en cuenta el peso que supondrá la operación en particular en la cifra de negocio global de la compañía, entendiendo que un porcentaje muy alto en este sentido puede significar la asunción de un riesgo importante tanto para la ruta, como para la propia compañía si los resultados no son los inicialmente previstos.

d) Impacto económico y medioambiental del proyecto

En lo que respecta al impacto económico se valora como afecta el proyecto a la economía de la región, a otras compañías subsidiarias, o a aquellas que intervengan como subcontratadas.

Respecto a las medidas de carácter medioambiental, se considera que todas las compañías con un AOC en vigor cumplen los estándares mínimos requeridos. Por tanto este aspecto no introducirá diferencia de puntuaciones.

Importante: En los criterios c) y d) el comité técnico evalúa la calidad de las estimaciones efectuadas en la memoria económica (previsión de ventas, costes, etc.) de forma que correspondan a criterios realistas. Cuanto más justificadas sean las previsiones, más fiabilidad se otorgará a la memoria. **Para evitar la especulación con los datos de la memoria económica, el comité podría no puntuar este criterio si aprecia "temeridad" o incoherencias en las estimaciones efectuadas.**

e) Impacto del proyecto sobre la competencia

Este criterio tiene en cuenta principalmente dos factores:

a) La **diversificación de operadores,** es decir la introducción de operadores que no se encontraban operando hasta la fecha en el mercado.

b) La introducción de **nuevos operadores** en una determinada ruta, aun cuando dicho operador pudiera estar ya operando en una ruta diferente.

De forma subsidiaria frente a lo anterior, el hecho de que un operador **aumente o consolide su posición** en el mercado frente a un operador dominante también se valora, aun cuando dicho operador no sea estrictamente nuevo en ninguno de los sentidos contemplados.

La relación entre compañías por pertenencia a un mismo grupo empresarial o a una alianza de empresas, se tendrá en cuenta de forma negativa solo si se aprecia que puede conducir a un monopolio en una determinada ruta que tenga efectos negativos para el usuario, o limite la competencia efectiva.

f) El impacto del proyecto en la ampliación de las rutas aéreas y la conexión de las regiones.

En este criterio se valoran principalmente los tres aspectos mencionados en el RD 1678/2011 a saber:

- *Apertura de nuevas rutas* que hasta la fecha nadie esté operando.
- *Utilización de nuevos aeropuertos españoles,* ya sea como origen, o como escala en los itinerarios propuestos.
- *Mejora en la conectividad de las regiones y de los pasajeros.* Beneficios de conectividad para las regiones españolas, en particular si no estaban previamente conectadas, y para los pasajeros en particular en términos de disponibilidad de más vuelos, destinos o conexiones posibles.