

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

**ACTA DE LA SESIÓN No. 113-2019-2021
(Modalidad Virtual)**

Lugar:	D.M Quito
Fecha:	lunes, 23 de noviembre de 2020
Hora de inicio:	09h09
Hora de finalización:	11h41

a) Inicio de la Sesión. -

En la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a los veintitrés días del mes de noviembre del año dos mil veinte, siendo las 09h09, se instala en sesión la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la Asamblea Nacional de manera virtual mediante la plataforma – aplicación “zoom”, de conformidad con las normas previstas en la Ley Orgánica de la Función Legislativa y el Reglamento de las Comisiones Permanentes y Ocasionales, así como el artículo 2 del “Pronunciamiento CAL-2019-2021-001” de 16 de marzo de 2020 y, con el artículo 3 del Reglamento para la Implementación de las Sesiones Virtuales y Teletrabajo Emergente en la Asamblea Nacional.

El Asambleísta Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la Asamblea Nacional, dirige la sesión virtual No. 113-2019-2021 y, actúa como Secretaria Relatora, la abogada María Teresa Velasteguí.

El Presidente de la Comisión dispone la constatación del quórum reglamentario a la Secretaria Relatora, la abogada María Teresa Velasteguí, quien procede a la misma.

No.	ASAMBLEÍSTA	PRESENTE	AUSENTE
1	César Carrión	X	-
2	Esther Cuesta	X	-
3	María Agualsaca (alterna)	X	-
4	María Encarnación Duchi	X	-
5	Augusto Espinosa	X	-
6	Fafo Gaviláñez	X	-
7	Lexi Loor	-	X
8	Dennis Marín	X	-
9	Yofre Poma	X	-
10	Fabrizio Villamar	X	-
11	René Yandún	X	-
12	Fernando Flores	X	-

La Secretaria Relatora, certifica la presencia de once (11) Asambleístas de los doce (12) miembros que conforman la Comisión, es así que, existiendo el quórum se da inicio a la sesión No. 113-2019-2021 (Virtual).

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Posteriormente, se incorpora a la sesión la Asambleísta Lexi Loor.

Una vez constatado el quórum reglamentario, el Presidente de la Comisión, Asambleísta Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión manifiesta que de conformidad con lo establecido en el artículo 27 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, inicia la sesión No. 113-2019-2021 y por disposición del Presidente de la Comisión, la Secretaria Relatora, procede a dar lectura de la convocatoria y el orden del día en los siguientes términos:

b) Lectura de la Convocatoria y del orden del día. -

1.- De conformidad con la solicitud realizada por el Asambleísta René Yandún Pozo, Vicepresidente de esta Comisión, constante en el Memorando Nro. AN-CSRS-2020-0075-M, de fecha 14 de octubre de 2020, relacionada con las acciones que ejecuta, el Ministerio de Defensa Nacional, la Fuerza Aérea Ecuatoriana y la Dirección General de Aviación Civil, en el ámbito de sus competencias, sobre el control y vigilancia del espacio aéreo nacional; la construcción de pistas aéreas; funcionamiento de radares; registro y control de aeronaves; marco legal vigente; y sobre la coordinación entre estas entidades, recibir la comparecencia de las siguientes autoridades: **1.1.** Señor General (SP) Oswaldo Jarrín, Ministro de Defensa Nacional **1.2.** Señor Teniente General Mauricio Campuzano Núñez, Comandante General de la Fuerza Aérea. **1.3.** Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil.

El Presidente de la Comisión pone en consideración de los Asambleístas miembros de la Comisión el orden del día, aprobándose de manera unánime y concede la palabra al Asambleísta René Yandún.

Asambleísta René Yandún: Señala que realizará, una pequeña introducción para guiar el tema establecido, de modo que, al tratarse de temas, de interés internacional, pero antes pregunta si está presente el Señor General (SP) Oswaldo Jarrín, Ministro de Defensa Nacional

El Presidente de la Comisión señala que el Señor General (SP) Oswaldo Jarrín, Ministro de Defensa Nacional, ha enviado un documento con excusa y dispone a la Secretaria Relatora dar lectura al oficio de excusa del señor Ministro de Defensa Nacional, dándose lectura al mismo a continuación:

"De mi consideración:

En referencia los oficios No.631 CPSIRISI-FF-2020 y el oficio No. 677 631 CPSIRISI-FF-2020, de fecha de 16 y 18 de noviembre del 2020, respectivamente mediante los cuales cursan una invitación para comparecencia el día lunes 23 de noviembre, a las 9:00 horas, mediante la plataforma "zoom", ante el Pleno de la

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la Asamblea Nacional, en este sentido, mucho agradeceré que se considere el definimiento de la fecha, para la mencionada comparecencia."

Asambleísta René Yandún: Continúa señalando que ante la ausencia del Señor General (SP) Oswaldo Jarrín, Ministro de Defensa Nacional, se deberá realizar una nueva invitación o simplemente tomar decisión, entre la Comisión.

Indica que el tema es de interés nacional, ya que el origen de la convocatoria obedece a múltiples razones: la primera por recibir información con respecto a los problemas internos, en la Dirección General de Aviación Civil, referente al exceso de personal, tanto de pilotos, como de personal técnico y administrativo, seguidamente se recibió información presencial por parte de los pilotos, de la compañía Tame, quien hicieron conocer las razones por las cuales, la empresa sería liquidada, lo cual fue causa de preocupación.

A su vez Tame, no podía volar a Estados Unidos, debido a la usencia del representante, y también debido a la preferencia en cuanto a los vuelos nacionales, a otras empresas como Latam, Otan, relegando a Tame, con excesivo número de personal, sin cumplir funciones, por lo cual se tenía un alto déficit económico, de modo que se paralizaría la empresa.

Es por estas razones, la convocatoria a la Sesión del Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil, quien proporcionó la información correspondiente, pero no han bastado sus explicaciones, por lo cual se interpretaba la ejecución de una mala administración, es así como se llegó a la paralización de Tame.

En quinto lugar, se llegó a preguntar al Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil, sobre el tema de seguridad aérea y aéreo portuaria, informando a los Asambleístas, presentes, que el control aéreo civil lo haría la Dirección General de Aviación Civil, con toda su estructura y en cuanto al la seguridad del espacio aéreo soberano, indica que es una obligación de la Fuerza aérea ecuatoriana.

En cuanto al control y seguridad de los terminales aéreos, se informó que los tres aeropuertos principales del país, están concesionados por los municipios de cada cantón; en cuanto a la seguridad y control de pasajeros, se hizo conocer que existía un personal especializado, pero que no dependía de la Dirección General de Aviación Civil, siendo organismo autónomo, lo cual es sorprendente, debido a que debe existir un solo organismos que sea responsable de la acción administrativa de toda la Institución de Aviación Civil.

El personal de seguridad menciona que, solicitaron al Señor Presidente, que debían formar parte del Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público, y requerían de la habilidad laboral, ya que el proyecto fue presentado por el Asambleísta Carlos Berman.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Por otra parte el Señor Oswaldo Jarrín, Ministro de Defensa, en uno de los informes legales, ante la Comisión, al ser preguntado sobre la seguridad aérea, indico que habían 4 radares y uno de ellas, se encontraba sin funcionar, y que no se tenía capacidad con los medios disponibles de la Fuerza aérea ecuatoriana para cumplir el control, y que además no se disponía de la Ley de Derribo, pero que existe la Ley de interceptación o intervención, las cuales si se cumplen.

Además, se informó, en cuanto al control de las avionetas utilizadas para narcotráfico, la FAE, no disponía de los medios adecuados, para cumplir con ese propósito, ni el respaldo legal pertinente. También es de altas preocupaciones la proliferación de pistas de aterrizaje ilegales, denominadas clandestinas, cuyo fin es el transporte de droga, son existir organismo alguno para que se responsabilice de la detección e impedimento o control legal.

Finalmente menciona que existe una evidente falta de coordinación entre las diferentes instituciones, cuyo fin converge a la organización de control aéreo y también recae en la seguridad del espacio aéreo continental e insular, pero las alarmas suenan cuando una avioneta del Ecuador, es utilizada para la fuga, como la del Señor Daniel Salcedo, llegando a accidentarse en la región de Cumbe, sin que ningún organismo del Estado, conozca o detecte, oportunamente los hechos, lo cual rompe los procedimientos de control aéreo.

Indica que lo mencionado con anterior, es una introducción para iniciar la sesión, teniendo como objetivo, recibir la información necesaria, para con ellos tomar decisión que permita corregir o enmendar los errores existentes, para luego conforma una Comisión interinstitucional compuesta por representantes de cada institución que utilizan el espacio aéreo nacional, a fin de actualizar la Ley de Aviación Civil, su codificación y de ser el caso, reorganizar y reestructurar, ya que al momento, la Dirección General de la Aviación Civil, funciona al amparo de un reglamento por lo cual, no se cumple con el mandato constitucional e impide el cumplimiento de los convenios nacionales e internacionales, debiendo llegar a un acuerdo entre las partes a fin de garantizar la vigilancia y control de tránsito aéreo, aeroportuario, así como la seguridad en el espacio aéreo territorial e insular.

El Presidente de la Comisión señala que se deberá esperar, para las intervenciones, ya que se debe iniciar la formalidad de la Sesión y dispone a la Secretaria Relatora dar lectura al primer punto del orden del día, dándose lectura al mismo a continuación:

1.- De conformidad con la solicitud realizada por el Asambleísta René Yandún Pozo, Vicepresidente de esta Comisión, constante en el Memorando Nro. AN-CSRS-2020-0075-M, de fecha 14 de octubre de 2020, relacionada con las acciones que ejecuta, el Ministerio de Defensa Nacional, la Fuerza Aérea Ecuatoriana y la Dirección General de Aviación Civil, en el ámbito de sus competencias, sobre el control y vigilancia del espacio aéreo nacional; la construcción de pistas aéreas; funcionamiento de radares; registro y control de aeronaves; marco legal vigente; y

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

sobre la coordinación entre estas entidades, recibir la comparecencia de las siguientes autoridades: **1.1.** Señor General (SP) Oswaldo Jarrín, Ministro de Defensa Nacional **1.2.** Señor Teniente General Mauricio Campuzano Núñez, Comandante General de la Fuerza Aérea. **1.3.** Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil.

Se transmiten los vídeos, y el Asambleísta René Yandún señala que bajo la premisa presentada, solicita que los invitados, intervengan de acuerdo al cuestionario presentado y remitido a las tres autoridades, invitadas, dentro del campo que les corresponde, en cuanto a sus obligaciones y atribuciones, de modo que solicita que inicie el Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil, en base a las preguntas que se enviaron y en base a lo que sea a expuesto.

El Presidente de la Comisión señala que se dará paso a la solicitud planteada por el Asambleísta René Yandún, respecto al orden de intervención y encarga la presidencia al Vicepresidente de la Comisión, quien concede la palabra al señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil.

Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo: Señala referente a las preguntas, enviadas por la Comisión, en días anteriores, que dará lectura a las mismas, pero antes responde, en cuanto a la pregunta de Tame, del Asambleísta René Yandún, que la misma no es administrada por Aviación Civil, como compañía, sino que se lleva el control operacional y la seguridad operacional, de esa y de todas las compañías certificadas y otorgadas permisos de aviación y a la administración de cada compañía, por lo cual el personal del que deberán disponer, depende de su gerencia general y de su administración.

Ahora bien, indica en base a los videos, que es importante tener claras las consideraciones, con respecto a aeropuerto, pista de aterrizaje, y un aeródromo, siendo espacios destinados a aterrizar o despegue de aeronaves, dependiendo la capacidad del avión, aterrizando en cualquier espacio, sin necesidad de una certificación, es así que la Aviación Civil, en base a una solicitud, certifica y aprueba las pistas de aterrizaje, que el usuario lo ha solicitado, por el contrario si se aterriza en lugares no autorizados, eso representa acto ilícito, que se puede convertir en delito, lo cual la Aviación Civil, controla y resguarda, en base a sus reglamentos, para operaciones lícitas y para operaciones que han sido solicitadas previamente, por medio de un plan de vuelo, el mismo que se aprueba.

Continuando con las preguntas enviadas, siendo la primera de ellas ¿Cuál es la estructura administrativa y tecnológica con la que cuenta la Dirección General de Aviación Civil? y ¿Cómo realiza la vigilancia y control de tránsito aéreo en el territorio ecuatoriano?, por lo que responde que para lo mencionado, la Aviación CIIVL, dispone de un organigrama, que está constituido de acuerdo a una Dirección General, y en una Dirección, se dispone de tres coordinaciones y cada coordinación, dispone de direcciones, desplegando control por parte del aéreo

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

operativo, por tanto se tiene el área de certificación y a su vez una Dirección zonal, con sede en Guayaquil, que se encarga de tramites específicos, relacionados a operaciones aéreas, que se producen en la costa ecuatoriana.

La estructura tecnológica que cuenta la Aviación Civil, para el control de tránsito aéreo, es la siguiente: se dispone de servicio fijo aeronáutico, servicio móvil aeronáutico, ayudas no visuales, ayudas visuales y luminosas, vigilancia de sensores y radares.

Con respecto al servicio fijo aeronáutico, se conforma por la red satelital de la Dirección General de Aviación Civil, la cual es la mensajería aeronáutica, AMHS, que se encarga de la comunicación entre todos los Estados, que disponen de control de tránsito aéreo, para hacer el control de las aeronaves, que entran y salen del país, y se conectan con otros países.

En cuanto a servicio móvil aeronáutico, la Dirección General de Aviación Civil, se encuentra equipada por quipos VHF AM aeronáutico, para maniobras de superficie, aterrizaje, aproximación y navegación en ruta, funcionando con varias frecuencias en cada aeropuerto, en donde a todas las aeronaves que respetan plan de vuelo, con intención de despegar o aterriza de punto A-B, se brinda el servicio de tránsito aéreo, por medio de las frecuencias.

Las ayudas no visuales, o conocidas, como radio ayudas, son el sistema que soporta la navegación aérea, y el aterrizaje instrumental, de modo que en cada aeropuerto se dispone de equipos no visuales, como MDV, siendo baliza no direccional, un VOR, que es radio omni direccional en frecuencia VHF, también se tiene DME, siendo equipo telemétrico, que indica la distancia de la aeronave a la estación, y un sistema ILS, que es sistema de aterrizaje por instrumentos, utilizándolo en aeropuertos internacionales.

Las ayudas visuales y luminosa, son luces party, que son luces de aproximaciones, también torres de plataforma e iluminación de pista, aquellas luces que indican la trayectoria para la aproximación, en una pista o aeropuerto.

La vigilancia de sensores radar secundarios para la Aviación Civil, es el SSR, ayudando a la detección de transponder, que está instalado en la aeronave, por medio de decodificación, llega a transformar la señal y se puede visualizar en el radar a las aeronaves.

Los transportes que tienen los aviones, es la única forma como Aviación Civil, para visualizar las aeronaves que se encuentran volando en el territorio ecuatoriano, cabe aclarar que, si el equipo es apagado por parte de la tripulación o de algún personal, abordó, no se puede detectar.

Bajo el marco legal operativo, el servicio de control de tránsito aéreo proporciona el servicio en el territorio nacional, bajo la siguiente estructura:

- Servicio de control de aeródromo, del cual se disponen de 18 torres de control.
- Servicio de control de aproximación, se tienen 9 dependencias de control de aproximación y brinda servicio en las 4 que disponen de radar.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

- Servicio de control de área, su área de responsabilidad es del espacio aéreo que cubre el territorio nacional, teniendo su centro en Guayaquil.
- Integración de *sea*, de 7 antenas radares, encontrándose dispuestas estratégicamente, en GL 1, 2 en Quito, 1 en Cuenca, 1 en Manta, 1 en Guayaquil y 1 en San Cristóbal, proporcionando el servicio.

Ahora bien, en el caso de emergencias y riesgos de vuelo, o vuelos extraños, el accionar de la Dirección General de Aviación, indica que hace muchos años, cuentan con oficina destinada, para personal de la Fuerza Área, en el edificio de la Aviación Civil, para hacer coordinaciones necesarias, a pesar que se tiene claro las funciones de la Fuerza aérea, como de la Aviación Civil, es así que en cuanto a la pregunta de casos de emergencia, la Aviación Civil, es responsable de brindar y atender el soporte necesario, para las operaciones aéreas lícitas, que se realizan en términos de seguridad, regularidad y eficiencia.

Es así que en los casos de las aeronaves en emergencia, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, deben otorgar, la mayor atención, asistencia y prioridad, sobre otras aeronaves, de aquellas que se tenga sospecha de estado de emergencia, incluido el caso de sabotaje de interferencia ilícita, según exijan las circunstancias, además el acuerdo a la ley de Aviación Civil, en el artículo 11, indica que la búsqueda y salvamento de las aeronaves civiles, declaradas en emergencia, o accidentadas, es de interés público, y constituye una obligación del Estado, de conformidad con el artículo 25, del Convenio de Chicago.

Para la situación, antes mencionada, señala que, existe área de búsqueda y salvamentos SAAR, en la Dirección General de Aviación Civil, que es la encargada de coordinar con las instituciones, que correspondan, la búsqueda y salvamentos de las aeronaves civiles, declaradas en emergencia o accidentadas. En Guayaquil se dispone por parte de la Fuerza Aérea del ala 22, con el cual se coordina directamente en caso de existir algún accidente o alguna declaración de emergencia de alguna aeronave, trabajando por muchos años, debido a que el ala 22, de la Fuerza Aérea, dispone de 22 helicópteros den aviones y su personal altamente capacitado, para realizar y apoyar la búsqueda, en caso de ser necesario.

Ante la pregunta ¿Cómo se administra el registro y el control de las aeronaves calificadas, para realizar actividades de fumigación?, responde que la actividad de fumigación y todas aquellas actividades que realizan las aeronaves, se encuentran amparadas a la regulación de Aviación Civil, y deben realizar un proceso de certificación ante la Aviación Civil, para operar. En el caso de las aeronaves de fumigación, se administra el registro y control de las aeronaves calificadas, para realizar actividades de fumigación, amparadas en la regulación 137, en el numeral 137 105, y los requisitos de certificación, en el literal E, de manera que menciona que *"una persona que solicite un certificado de explotador de aeronaves agrícolas, deberá presentar la solicitud en la forma y manera prescrita por la autoridad de Aviación Civil y someterse al proceso de certificación, con la documentación que se*

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

requiera”, es así que el proceso de certificación incluye 5 fases: 1) presolicitud, 2) solicitud formal, 3) evaluación de la documentación, 4) Inspección y demostración y 5) certificación, este se incluye al final del proceso, todas las aeronaves, que hayan sido solicitadas por parte del operador, en las especificaciones operacionales.

Los inspectores de aeronave, verifican el cumplimiento regulatorio del mantenimiento de aeronaves, de acuerdo a la lista de verificación reglamentaria, es así que durante la pandemia, los señores inspectores que están en la ciudad de Guayaquil y Quito, han realizado sus inspecciones adaptándose a la nueva normalidad y al tipo de operación que tienen, en muchos casos se ha hecho la presencia física, de cada inspector, dependiendo la complejidad de la certificación o de la vigilancia, en la operación, o a su vez se ha hecho vía telemático, lo que corresponde solo a documentación.

Es así como, constantemente la Aviación Civil ha estado realizando su control de las operaciones y de la certificación que disponen, no solo fumigadores, también todas las entidades o empresas que están certificadas, bajo la Dirección General de Aviación Civil.

Indica en cuanto a la pregunta ¿Qué acciones se ejecutan para mejorar la vigilancia y el espacio aéreo nacional y la seguridad operación?, responde que la Dirección General de Aviación Civil, realiza el control de las aeronaves, que presenten el plan de vuelo, para operar en los distintos aeropuertos del país, o aeronaves que lleguen, sobrevuelen o salgan del país, mediante el Convenio Marco suscrito entre el Ministerio de Defensa y Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ya que se han realizado entre otras acciones, la mejora de procesos, para la gestión del espacio aéreo, consecuentemente existe intercambio a nivel de capacitación y nivel técnico, en apoyo que incluya, una oficina de la Fuerza Área, en la matriz de la Dirección General de Aviación Civil.

El control que se realiza tiene por objeto proporcionar el servicio de tránsito aéreo a las operaciones aéreas, que se tenga conocimiento, mediante el plan de vuelo presentado y aprobado, mediante las dependencias de tránsito aéreo establecidas en el país, siendo 18 torres de control, 9 dependencias de control aproximación y el centro de control de área, es así que la Aviación Civil, realiza el control de toda aéreo nave, que opere en el espacio aéreo del país, siempre y cuando hayan presentado su intencionalidad, de vuelvo, mediante la presentación y aprobación de un plan de vuelo y gente.

Ante las preguntas ¿Quién emite autorización, para la construcción, registro, uso y funcionamiento legal de las pistas aéreas del país? y ¿Quién realiza el control periódico, sobre el uso adecuado?, responde que la Dirección de Aviación Civil, emite la autorización para la construcción, registro, uso y funcionamiento legal de las pistas aéreas del país, de conformidad con el Código Aeronáutico, la regulaciones técnicas RDAG 154, que es el diseño de aeródromos, disposición y complementarias para el diseño y operación de pistas, pavimentadas y no pavimentadas, utilizadas para aeronaves, en pistas cortas, es así que el registro se

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

realiza y se lo publica en el manual de pistas. El uso adecuado es responsabilidad de cada operador de las pistas. La autorización se lo realiza en base a una solicitud previa, que presentan a la Aviación Civil, la cual no certifica pistas que no fueron solicitadas por el operador.

Repoden la siguiente pregunta ¿Cuáles son los protocolos establecidos para el intercambio oportuno de información que permita la interceptación de aeronaves?, afirmando que se han realizado varias reuniones con el personal de la Fuerza Aérea, por lo cual indica que, los mismos podrían dotar de mayor información a la pregunta, con lo que corresponde a interceptación, pero indica que por parte de la Dirección de Aviación Civil, en el marco del Convenio interinstitucional, entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Defensa Nacional, se encuentra en desarrollo, la carta de acuerdo operacional, entre la Dirección General de Aviación Civil y el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, para establecer el procedimiento de coordinación, entre las dependencias de la estructura administrativa de la Dirección General de Aviación Civil, Control de Tránsito Aéreo y el Centro de Mando y Control de la FAE.

Es así como, para la elaboración de las Cartas de Acuerdo Operacional, se han dado varias reuniones, entre el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y Dirección General de Aviación Civil, siendo la última el 11 de noviembre de 2020, donde se entregaron las observaciones, a los borradores finales a las cartas.

Ante la pregunta, sobre las políticas institucionales para el uso de la infraestructura de comunicación disponible, para el uso de infraestructura de comunicación aeronáutica civil disponible, responde que la Dirección General de Aviación Civil dispone de la Ley de Aviación Civil, menciona el artículo 6, numeral 5, sobre la regulación de tránsito aéreo, donde se establece:

- a) Reglamentar el uso del espacio aéreo navegable, bajo los términos, condiciones, y limitaciones necesarias, para garantizar la seguridad de las aeronaves y el uso eficiente, de dicho espacio aéreo.
- b) Adquirir, operar, mantener, y mejorar las instalaciones, radio ayudas y servicios, para la navegación aérea.

Se dispone de reglamentos y normativas internas que atiende las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, establecidas en el Anexo 10, telecomunicaciones aeronáuticas, la Organización de la cual el Ecuador, es signatario.

Además, en la Carta de Acuerdo Operacional sobre la gestión del espacio aéreo, que se está elaborando con el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, y la Dirección General de Aviación Civil, se detalla el uso compartido de la infraestructura, y provisión de energía eléctrica, para los equipos de telecomunicaciones entre las dos instituciones.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

La pregunta siguiente en cuanto al estado de la infraestructura disponible, relacionada con el funcionamiento de radares, indica que corresponden los radares, solamente a la Aviación Civil, ya que la misma posee sistemas de vigilancia para el control de tráfico aéreo, que demanda la aeronáutica civil, compuesto por 7 sensores radares secundarios, que interactúan con las aeronaves, que cubren un 95% del espacio aéreo nacional, permitiendo de esa manera, que las tripulaciones de las aeronaves, se sientan apoyadas en las zonas de cobertura, las 24 horas del día, los 365 días del año. Los radares están ubicados estratégicamente, cubriendo todo el territorio ecuatoriano, en lo que corresponde a las Islas Galápagos, existe un 95% de cobertura, del espacio aéreo, quedando espacio del 5% que los radares no tienen alcance.

Los acuerdos, convenios y tratados internacionales, aeronáuticos, vigentes y de organismos internacionales, relacionados con el control aeronáuticos, ante los cuales el Ecuador, tiene representación y los beneficios obtenidos, los procedimientos relacionados con la coordinación de tránsito aéreo, han utilizado la regla de vuelo instrumental IFRA, entre el Centro de Control de Área de Guayaquil, y los Centros de Control de área de Colombia y Perú, dichos procedimientos operacionales, se establecen con la finalidad de coordinar y encaminar, el tránsito aérea, por lo cual se establecen punto de transferencia de control y comunicación, aplicables al tránsito IFR, que operan en los límites comunes de la FIR, que es la región de información de vuelo, de Guayaquil y la FIR, adyacentes.

Es así como los procedimientos se complementan con las normas y métodos recomendados, por la OACI, así como las regulaciones de cada uno de los Estados. Para finalizar, responde la pregunta, sobre la necesidad de reformar el marco legal, que permita la coordinación entre la Fuerza Área Ecuatoriana, que es responsable de la defensa de la soberanía del espacio aéreo, y la Dirección General de Aviación Civil, encargada del control aeronáutica nacional, señala que cada institución tiene su marco legal que regula las políticas internas, sin embargo para mejorar la coordinación entre la FAE y la Dirección General de Aviación Civil y con la finalidad de optimizar las actividades, que guarden relación el ámbito aeronáutico internacional, así como cuadribar en el desarrollo del mencionado ámbito, de acuerdo con las capacidades operativas, y administrativas, se firmó con fecha 20 de octubre el Convenio Marco de Cooperación y Coordinación interinstitucional, entre el Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de Transportes y Obras Públicas para lo cual las instituciones ponen a disposición sus competencias técnicas, conocimiento, experiencias, habilidades y tecnológicas, disponible a fin de brindar de manera recíproca, la cooperación necesaria que sea de mutuo beneficio para las partes.

Para mantener el convenio, antes mencionado, los entes operativos, para el caso del Ministerio de Transportes y Obras Públicas, la Dirección General de Aviación Civil y por parte del MINEDA, el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, se encuentran elaborando los siguientes acuerdos operacionales:

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

- Cooperación para la gestión del espacio aéreo.
- Cooperación para el servicio de búsqueda y salvamento aeronáutico.

Finalmente indica que se harán todas las gestiones, necesarias, para mejorar todos los procedimientos necesarios, ya que todo es perfectible, mejorando constantemente los documentos realizados, en función de mejorar la administración actual.

El Presidente encargado de la Comisión agradece la intervención del señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil y abre el debate para cualquier intervención. Al no haber solicitudes de palabra, se permite hacerle las siguientes preguntas, primero en cuanto a las avionetas que se encuentran en el aire, las cuales sobrepasan el territorio nacional, desde México, Perú, hacia el Ecuador, por lo tanto, teniendo las medidas de control, ¿Cómo no se pudo detectar a tiempo, la caída de avionetas? y le concede la palabra al Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo.

Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo: Responde que el 95% de control de tránsito aéreo que dispone la aviación civil, es para control de vuelos lícitos, con plan de vuelo presentado legítimamente, es así que para los vuelos a los que hace referencia el Asambleísta, y en los videos presentados, se puede observar, que al momento de un avión llegar con matrícula noviembre desde los Estados Unidos, e ingresa a territorio ecuatoriano, eso quiere decir que, burlo todos los espacios aéreos, de todos los países, por lo que se puede determinar que el avión, como a una altura que no puede ser detectado por los radares.

Finalmente ratifica que la aviación civil tiene el control del espacio aéreo, de los vuelos presentados legalmente con plan de vuelo, por lo cual el control de la aviación civil es para dar servicio de tránsito aéreo, no para hacer vigilancia de los aviones que ingresan al Ecuador, sin plan de vuelo, sin utilizar aéreo vías, ni espacio ni alturas, indicadas en las cartas de navegación aérea.

Respecto al vuelo accidentado, señala que disponían, el plan de vuelo que presentan, es un plan de vuelo dese Guayaquil a la Isla Puna, posterior a la Isla, no presenta ningún plan de vuelo, ningún mensajes radiofónico, con la intención de realizar otro vuelo, es así que se accidenten y se conoce el hecho por los medios de comunicación nacionales e internacionales, es así que al disponer de un sistema localizar de emergencia ELT, se activa y es avisado desde Perú a Ecuador, que un LT, se encuentra activado, por ese motivo, se activan las alarmas que correspondían las emergencias, suscitada.

Pero al no presentar un plan de vuelo y haber volado bajo el control del radar de la aviación civil, se convierte en un acto ilícito, los cuales les corresponde a otras instancias, realizar la investigación y el seguimiento.

Repite que la Aviación Civil, va a seguir controlando todos los vuelos que sean presentados lícitamente y se dará el servicio para el cual fue creada la misma,

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

servicio para que tengan tránsito de punto A punto B, de forma segura, para que utilicen las radio ayudas del sistema de navegación y todo el servicio de tránsito aéreo, para que puedan llegar a aterrizar sin inconvenientes, para que funcionen las comunicaciones, radares, radio ayudas visuales y no visuales, para un vuelo seguro, siendo el resto vuelos ilícitos.

El Presidente encargado de la Comisión pregunta que ¿Cuál es la institución que debe proteger el espacio aéreo, para evitar los vuelos ilícitos?, por otro lado, pregunta, si el Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, ¿Conocía acerca de los planes de vuelo adulterados en Guayaquil?, que hay 2 y 3 planes de vuelos presentados, posteriormente al plan inicial, pregunta ¿Conocía sobre la alteración de la pista de pasajeros, que viajaban a la Isla Puna y de la misa a Perú?, otra pregunta ¿Conocía usted la existencia de otros tipos de vuelos adulterados, cambiados las siglas que corresponden a la avioneta, de uso y propiedad exclusivo para el Ecuador? Y le concede la palabra al señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil.

Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo: Responde acerca de la segunda pregunta, que indicara, la información que ha sido enviada a fiscalía, haciendo las denuncias respectivas, de manera presencial, para que se hagan las debidas investigaciones al respecto, pero al encontrarse en proceso de investigación, se ha brindado toda documentación, es así que el avión, en mención anterior, presenta de manera inicial un programa para realizar los vuelos, durante varios días, y el día que se accidente, presentaron, otra ruta, que no estaba solicitada, pero si presentan el plan de vuelo, con la lista de pasajeros, que está establecida en la Dirección General de Aviación CAIVIL, de modo que al presentar toda la documentación a través del sistemas "IFIS", sistema que tiene acceso únicamente la persona que tiene la clave, y contraseña para hacer uso de la herramienta, entonces el piloto presentó el plan de vuelo, con lista de pasajeros, entre Guayaquil y la Isla Puná, el servicio termina, cuando el avión aterriza o cuando indica que tiene pista a la vista, para lo cual el duelo de pista, envía oficio, di anterior, indicando que no se ha tenido ninguna solicitud y no hay autorización del aterrizaje de ningún avión en la pista.

Es así que en la certificación de pistas, al hacer solicitud se indica que es responsable el dueño de la pista, de las actividades que realicen en cada una de cada pista, que han sido solicitadas y han hecho solicitud de información, es así que responde que no ha tenido conocimiento de los anteriores planes de vuelos, como tampoco tenía conocimientos de la lista adulterada de pasajeros, ya que han remitido la lista de pasajeros, con la que el piloto hace la solicitud, de su plan de vuelo.

El Presidente encargado de la Comisión pregunta que con respecto al cruce de frontera ¿Quién debe controlar y cómo se debe controlar?, ya que se sobre

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

entiende que un tipo de vuelo es nacional y otro tipo de vuelo es internacional, pregunta en cuanto a la adulteración de vuelos ¿Cuántas acciones ilícitas se han cometido únicamente en el vuelo mencionado? y le concede la palabra al señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil.

Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo: Menciona que el control del espacio aéreo para vuelos lícitos las realiza la Aviación Civil, en rutas establecidas, debidamente solicitadas por el piloto, cuando el mismo solicita ir de un punto A, a un punto B, se le asigna código de transponder, un nivel de vuelo y rumbo a seguir, y si existe la aérea vía, ya está establecido todas las cartas de navegación.

Es así como el vuelo de Bravo Lima Oscar es acto ilícito, el cual no se puede controlar, ya que vuelan a nivel que no pueda ser identificado por los radares, entonces al tratarse ese tipo de vuelos, se trata de delito, debiendo ser sancionados y a su vez investigados, por las entidades competentes.

Respecto a las pistas clandestinas, responde que cualquier espacio puede ser utilizado para poder aterrizar un avión, no necesariamente debe ser una pista, por lo cual la Aviación Civil certifica, las pistas que son solicitadas.

Solicita presentar un video, acerca las aeronaves, que no necesariamente aterrizan en pista.

Finalmente menciona que la Aviación Civil, va a brindar las facilidades para el control de tránsito aéreo, que sean vuelos seguros, para el piloto y pasajeros, que se encuentran dentro de las aeronaves.

El Presidente encargado de la Comisión solicita a la Secretaria Relatora buscar la Ley de Aviación Civil y concede la palabra al Asambleísta César Carrión.

Asambleísta César Carrión: Manifiesta que ha podido observar en las exposiciones anteriores, que existen una oficina de coordinación en la Dirección de Aviación Civil, quienes controlan las pistas que son autorizadas, es así que la pista existente en la hacienda " La Clementina", es autorizada, sin embargo realizaban narcotráfico, es así que si en las pistas autorizadas sucede eso, se evidencia que no hay control ni de salida del territorio ecuatoriano, ni ingreso al mismo, por lo cual pregunta ¿Si en vez de droga, ingresan explosivos, o alguna bomba que ponga en riesgo a la ciudadanía?, de modo que no hay seguridad, sin existir un verdadero control.

Pregunta ¿Cuántos radares se necesitan para llevar control?, para una seguridad como tal, también pregunta ¿ Cuantas interceptaciones han existido?, debido a que no existe ley de derribo, es así que afirma que hay falta de coordinación eficiente, a pesar de existir una oficina de coordinación.

El Presidente encargado de la Comisión concede la palabra al señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo: Al respecto de la intervención del ASAMBLEISTA César Carrión, responde que no se considera que se necesita más radares, para poder detectar, las actividades ilícitas, ya que hay que tomar en cuenta que la droga se sigue moviendo día a día, por diversos medios, y existe el personal suficiente, capacidad, sin embargo la droga está en constante movimiento, cabe recalcar que cuando existe evento de aviación, es más visible y fuerte, sin embargo la droga sigue en movimiento.

En la presente administración, asegura que se han hecho todos los acercamientos, que fueran necesarias, para que los vuelos que ingresen y salgan del país, sea controlados, por parte de la Aviación Civil, Policía Nacional, Aduna, Antinarcóticos, teniendo gran apoyo por parte de la Policía Nacional, evidenciando una disminución de ingreso de droga vía aérea.

En cuanto a la pista que el Asambleísta César Carrión, hace mención, asegura que, al entregar permiso de operación, es responsabilidad del dueño o de quien hace solicitud de certificación, hacer uso lícito de esa operación.

Es así como insiste que se pueden controlar los vuelos, que están dentro de solicitud legal, lo que este fuera, es delito y el mismo debe ser investigado.

El Presidente encargado de la Comisión dispone a la Secretaria Relatora dar lectura a los artículos 6, 64 y 65 de la Ley de Aviación Civil, dándose lectura a los mismos.

Posteriormente, el Presidente encargado de la Comisión pregunta ¿Existe algún motivo, por el cual no se mencionó sobre las responsabilidades, del Directorio de Aviación Civil? y concede la palabra al señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil.

Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo: Ante lo mencionado por el Presidente encargado, pregunta ¿Dónde se indica que no se ha procedido a sancionar?, ya que, como Dirección de Aviación Civil, las sanciones se las ponen posterior a cometerse el evento, de modo que han procesado a sancionar y suspender la licencia del piloto, e incluso se ha procedido a quitar el permiso a la empresa, con la que se ha cometido actos ilícitos.

Pregunta al Presidente encargado René Yandún, si tiene información, acerca de sanciones que no se han procedido a realizar.

Finalmente menciona que se ha cumplido lo que menciona el artículo 6, en cuanto a vigilancia, control del espacio aéreo, y también recalca que seguirán vigilando y controlado, las actividades aéreas, de las empresas que dispongan de permiso de operación, es decir todo en cuanto acto sea encaminado a la legalidad de las empresas, que cumplen sus actividades.

El Presidente encargado de la Comisión concede la palabra al Asambleísta Fabricio Villamar.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Asambleísta Fabricio Villamar: Solicita al Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, solventar las siguientes preguntas:

¿Hace cuánto no funciona el radar principal del Ecuador?, por otro lado, durante varias comparecencias las Fuerzas Armadas, ha expresado que el radar alfa de la Republica, está inhabilitado, de modo que se ha tenido varias preocupaciones, por la contratación de los radares chinos, en tanto a que no han funcionado, por lo cual se hará la devolución de este, la demora de la ubicación de los radares españoles.

Segunda pregunta, acerca del control de la Dirección de Aviación Civil, sobre la operación y seguridad de las compañías registradas, pero menciona que es evidente, que se debería tener más control, sobre las compañías no registradas, por lo tanto, la pregunta es en cuanto a la existencia de aterrizajes o ruta no registradas, siendo un delito, ¿Cuántas denuncias se han producido desde su nombramiento?, para tener claro los aterrizajes ilícitos.

Pregunta, acerca del video que presentó ¿A cuántas aeronaves se sancionó?, ¿Quiénes han sido los titulares? Y ¿Cuáles han sido sus sanciones?

En cuanto a los aeropuertos concesionados ¿Opera la Dirección de Aviación Civil? y ¿Cuáles son sus responsabilidades en esos aeropuertos?

Las siguientes preguntas, es acerca la sanción que se le impone, si el transponder es apagado, por lo cual pregunta ¿Cuántas infracciones puede pagar el transponder, por aterrizajes no autorizados? y ¿Cuántas infracciones por listadas clandestinas han sido denunciadas por el Directorio de Aviación Civil?

Menciona que las Fuerzas Armadas tiene una responsabilidad específica del control, del espacio aéreo, en función de la soberanía, siendo una cuando un avión entre en actos ilícitos, pero cuando hay intrusión del espacio aéreo, controlado por la Dirección de Aviación Civil, de una aeronave, sin autorización, esa capacidad le corresponde a la Dirección de Aviación Civil, si al no tener el personal, para el control, es distintos, ya que se deben buscar como satisfacer las debidas necesidades.

Finalmente, en ese marco, señala que la preocupación que tiene es la responsabilidad insuficiente que presenta el Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil.

El Presidente encargado de la Comisión concede la palabra al señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil.

Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo: Responde que no ha iniciado su falta de responsabilidad, por el contrario, menciona, que ha sindicado las responsabilidades y atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil.

Respecto a la pregunta de radar, responde que los 7 radares que dispone la Aviación Civil funcionan perfectamente, siendo radares secundarios, siendo europeos, más no chinos.

En cuanto a los videos a lo que hace referencia, menciona que no se pueden sancionar, ya que son videos tomados de YouTube, presentados como referencia,

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

de que ese mismo tipo de aviones pueden utilizar no necesariamente pista, para aterrizar.

Responde en cuanto a la pregunta de los aeropuertos, que la Aviación Civil, está presente en todos los aeropuertos concesionados, ya que brinda todos los servicios de control de tránsito aéreo, teniendo control de la torre de control, de meteorología, lo que corresponde a sistema de navegación, etc.

En cuanto a los aviones que utilizan el transponder, menciona que se debería preguntar, sobre la existencia de algún registro, en el área de infracciones, para sacar estadísticas, de las sanciones que se han aplicado por la no disponibilidad de equipos transponder, haciéndolo normalmente en el proceso de certificación de las aerolíneas o de las empresas, en las que se verifica que se encuentren instalados los transponder, para el debido servicio de navegación, que brinda, pero es posible de darse el caso, que puedan fallar en vuelo, equipos con transponder, para lo cual se tiene control radial de las aeronaves y los estimados a los que están siendo monitoreados, para sus aterrizaje.

El Asambleísta Fabricio Villamar toma la palabra y señala que se deben responder las siguientes preguntas ¿Cuántas infracciones puede pagar el transponder y cuántas por aterrizajes no autorizados? ¿Cuántas infracciones por listadas clandestinas han sido denunciadas por el Directorio de Aviación Civil?

Menciona que le preocupa la incapacidad de control, en especial de aterrizajes no autorizados, por lo cual menciona que tiene una preocupación sobre sus actividades de control, sobre lo que se pone a verificación de la Dirección de Aviación Civil, por lo cual pregunta ¿Están conscientes que, a pesar de su responsabilidad, los aterrizajes en pistas clandestinas siguen existiendo?

Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo: Señala que ha manifestado que la droga sigue en constante movimiento, por todos los medios, de modo que la Dirección de Aviación Civil, lo que hace, es controlar los vuelos que son solicitados por la Aviación Civil.

En caso de no detectar los radares vuelos clandestinos, no se puede denunciar, debido a que no es observable, ya que, por el contrario, los vuelos clandestinos detectados, son sancionados correctamente.

Indica que es necesario reformar la Ley de Aviación Civil, por las variaciones que pueden existir, ya que la intención es de sumar y colaborar, reformando la ley, pero indica que hay una ley en la Asamblea Nacional, durante 30 años, que pueden ser reformuladas, junto con equipo técnico de la Aviación Civil, en busca de un mayor control, aumentando atribuciones para la Aviación Civil y otras entidades, no específicamente la Fuerza Aérea, que está realizando el debido control. De manera que, con esa reforma, es necesario seguir aportando para grandes cambios, es así como se cumplen con las funciones establecidas en la ley.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

El Presidente encargado de la Comisión señala que se ha excedido el tiempo y para terminar, señala que tiene en sus manos, el reglamento para el funcionamiento del Comité de Seguridad de la Aviación Civil, firmado el 12 de junio de 2019, y señala que en los considerandos, establece claramente las responsabilidades que tiene la Aviación Civil y también se conforme el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, donde está escrito de manera clara que "*La Dirección General de Aviación Civil, debe permanentemente verificar que cumpla la normativa en materia de seguridad de la aviación, contemplado en el programa nacional de seguridad de la Aviación civil, a fin de mantener altos estándares en esta materia*", por lo cual pregunta ¿Cuáles son los cambios que han realizado, para dar cumplimiento a la normativa? Y finalmente señala que concuerda en la necesidad de la actualización de la ley, establecer responsabilidades, para que no exista descontrol del sistema aeroportuario, y en cuanto a las responsabilidades, a actualizar, en el campo internacional, pregunta ¿Se está dando cumplimiento al reglamento? y finalmente señala que hará una moción, para enmendar los errores y le concede la palabra al señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, Director General de la Aviación Civil.

Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo: Responde que no existe descontrol en la Aviación Civil, sino por el contrario hay control permanente de todo lo establecido en la ley, que es dar el servicio de tránsito aéreo, para vuelos locales, nacionales e internacionales, de hecho es de esta manera que la Aviación Civil ha tenido en varias ocasiones, buenas referencias, inclusive en la pandemia actual, a nivel nacional e internacional, siendo referentes en la región, sobre el continuo trabajo de la Aviación Civil, especialmente de carga y vuelos humanitarios.

Es así como la Aviación Civil, ha tenido control de su espacio aéreo, para brindar su servicio y de acuerdo a la pregunta, en cuanto al cumplimiento de la normativa, menciona que, debido a la pandemia, no se han podido realizar reuniones, el Comité de Seguridad, pero si se ha trabajado para realizar esos cambios, justamente que mejoren el control y actividad aeronáutica.

Finalmente señala que seguirá trabajando, para reformar la ley, acudiendo las veces necesarias con el equipo que dispone, de profesionales civil, para aportar al cambio de las reformas y brindar mejor servicio.

El Presidente encargado de la Comisión da la bienvenida al señor Teniente General Mauricio Campuzano Núñez, Comandante General de la Fuerza Aérea y le concede la palabra.

Teniente General Mauricio Campuzano Núñez: Inicia su exposición recordando, el mandado de la Constitución, en el cual dice "*Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, como instituciones de protección, de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos, específicamente, las Fuerzas Armadas, tiene como misión fundamental, la defensa de la Soberanía y la entidad territorial*" indica que

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

apoya a la seguridad integral, de modo que la fuerza aérea, desarrolla sus capacidades, para defender la soberanía y seguridad integral, y apoyar con todo el continente al desarrollo nacional, y a la seguridad pública y del Estado.

Partiendo de eso, señala, que el sistema de defensa aérea, de la fuerza aérea ecuatoriana, es un sistema diseñado, para defender la patria y a la soberanía, de una agresión externa, donde se activan todos sus medios, en caso de declaración de guerra, y en caso de no tener amenaza, el sistema de defensa aérea, se dedica a la vigilancia y al control de todo el espacio aéreo, del Ecuador, la cual se realiza con los radares y el control se lo realiza, con aviones interceptores, para obstaculizar una aeronave, sin embargo se debe tener en cuenta que la legislación ecuatoriana, no permite un derribo de avión, y tan solo la intercepción de la aeronave.

Es así como, al momento de no poder frenar una aeronave no identificada, debido a que se rehúsa a obedecer, se ha realizado la coordinación con fuerzas aéreas vecinas, para interceptar otro avión de las fuerzas aéreas, y realizar seguimiento, hasta su descenso. De modo que no se puede activar ningún tipo de artillería aérea, ni utilizar aviones, para derribo, debido a la ausencia de legislación.

De igual manera indica, la importancia de conocer que los radares, de la Fuerza Aérea ecuatoriana, están sus antenas direccionadas hacia el exterior del país, con el fin de protección de la soberanía, por lo cual su ubicación, es pertinente para una visualización de las fronteras, ante alguna amenaza.

Menciona que en su mayoría, las preguntas han sido respondidas por el Señor Piloto Ángel Acosta Arroyo, sin embargo indica que responderá, algunas preguntas que van dirigidas a la Fuerza Aérea, siendo la primera ¿Qué acciones se ejecutan para mejorar la vigilancia y el control de espacio aéreo nacional y seguridad operacional?, por lo cual responde que en cuanto a la seguridad operacional, de las aeronaves civiles, tanto comerciales como privadas, la Fuerza Aérea, no tiene ninguna injerencia, ni realiza ningún control, para su operación, siendo responsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil, sin embargo la Fuerza Aérea ecuatoriana, para la vigilancia y control del espacio aéreo, desde el año 2008, presentaron un proyecto para la mejora del sistema de defensa aérea, de modo que el proyecto se plasmó con la firma de la compra de 4 radares INDRA, de procedencia española.

El proyecto en mención contemplaba la adquisición de 9 radares y la compra de un avión de alerta temprana, con radar de vigilancia que puede observar en el territorio desde arriba hacia abajo, también 2 aviones interceptores, y 5 puntos de operaciones, para ubicar radares, para reacción inmediata, ante una posible amenaza de ingreso de avión no autorizada y a su vez la seguridad de la frontera ecuatoriana. A su vez también en la seguridad en cuanto a aviones que ingresan con autorización a algún aeropuerto, pero su salida la realizan sin autorización, de manera ilegal, con riesgo de transportar droga, convirtiéndose en vuelo ilícito, de modo que cada vez es mucho más complejo el control y la vigilancia.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

En este proyecto también se firmó en el año 2014, pero debido a las capacidades del país, fueron comprados 4 radares, los cuales están estratégicamente ubicados, buscando la mejor cobertura posible, sin embargo, se necesitan 9 radares adicionales, para ubicar en diferentes puntos, sin embargo al no tenerlos, se ha realizado con los 4 radares, lo posible.

Menciona que un radar ecuatoriano, sufrió un desperfecto el 31 de octubre, por lo cual inmediatamente los radares, se encuentran seguros, por lo cual la empresa de compra, dio respuesta ante eso, y el 5 de noviembre informó que se están realizando varias gestiones, para enviar los repuestos necesarios, estimado que el 25 de noviembre, este ya en sus manos los repuestos, para ponerlo en operación de manera inmediatamente, de modo que el radar, se encontrará sin función, durante 30 días.

En cuanto a la pregunta, que menciona sobre los protocolos establecidos para el intercambio oportuno de información, que permita interceptación de aeronaves, responde que la oficina de la Dirección de Aviación Civil, es específica para coordinar, el convenio que se tiene con las Fuerzas Aéreas, de colaboración, la cual es institucional, en lo referente a apoyo por parte de la Fuerza Aérea con personal técnico, de torristas, controladores de tránsito, bomberos, es así que en todos los aeropuertos del país, se tiene al momento 110 personas que están trabajando para Dirección de Aviación Civil, los cuales son técnicos, en las debidas áreas, ya que reciben capacitación por parte de la Dirección de Aviación Civil, en algunas áreas técnicas.

Explica que en la actualidad se busca la forma, en que el convenio se derogue y se apruebe un convenio macro, ya realizado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Defensa, donde se dispone que se haga entendimientos entre el Comando Conjunto y la Dirección de Aviación Civil, ya que no son solamente los medios de Fuerza Aérea, de los cuales se hacen uso, sino también de Fuerzas Armadas.

Señala que esta estimado un tiempo para que el Comando conjunto y la Dirección de Aviación Civil, se presenten al Gabinete Sectorial de Seguridad, los avances, hasta la firma de los acuerdos de cooperación.

En cuanto a al peligro, sobre las políticas institucionales, para el uso de la infraestructura de comunicaciones disponibles, indica que en el mismo proyecto realizado en el 2008 y firmado en 2014, se realizaron varias transformaciones a la Fuerza Aérea, ya que antes se tenían radares viejos, pero localizados en las montañas, con gran cantidad de gente, y al detectar se debía comunicar a las bases donde estaban aviones interceptores para identificarlos, pero con el cambio, el nuevo sistema, funciona con centro de mando y control, teniendo 2 uno en Guayaquil y otro en Quito, donde las señales de los radares está integrada, de igual manera con el apoyo de Aviación Civil, se ha dado la señal de 7 radares, con lo cual se integró a una sola señal, para observar la mayor cantidad del espacio aéreo.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Señala que ante a mención de radares Chinos, el proyecto no funciono, porque el ofrecimiento era, la integración de todos los radares del país, lo cual no lo lograban, por lo cual la Fuerza Aérea, se negó a aceptar ese contrato y se disolvió, con las consecuencias debidas.

Ahora ante la pregunta, sobre la necesidad de reforma el marco legal, para mejorar la coordinación entre la Fuerza Aérea y la Dirección de Aviación Civil, menciona que aparte de la ley de Aviación Civil, que debe ser revisada y reformulada, también se deben reformular ciertas cosas, como lo sucedido en el año 2013, con el Presidente a cargo, el cual reformo el Consejo de Aviación civil, por Decreto Nacional, el cual estaba conformada por un representante del Presidente de la Republica, y se tenía alguna institución que actúa como servidumbre aeronáutica, presente la Fuerza Aérea, Ministro de Defensa, representantes de las diferentes cámaras, como también representantes del Ministerio del Interior, consejo amplio, donde se dictan las normas y política de la aeronavegación en el país, lo cual fue reformado aprobando que quienes conforme el Consejo, sea el representante del Presidente de la Republica, el cual es el Ministro de Transporte y Obras Públicas, el Ministro de Turismo y Ministro de Comercio Exterior.

Siendo los antes mencionado, quienes dictan las políticas aeronáuticas del país, pero se debe tener en consideración que la Aviación Civil, es una institución netamente técnica, por lo cual se recomienda, una revisión y se proponga en el Gabinete Sectorial de Seguridad, derogar el decreto, para que el Consejo de Aviación Civil, la máxima autoridad aeronáutica en el país, tengan los miembros técnicos respectivos, con la capacidad total, que requiere la Aviación Civil.

De igual manera menciona, que la Ley de Aviación Civil, dispone que existan 2 Comités, el primero de facilitación, manejado por la Dirección de Aviación Civil, brindando facilidad en el transporte aéreo en cuanto a sus ámbitos-; y el Comité de Seguridad Nacional de Aviación Civil, en el cual, los miembros de igual manera, sean de alto nivel, Ministro de Defensa, Ministro del Interior, Policía Nacional, Inteligencia del Estado, Inteligencia de la DAG, siendo alrededor de 16 miembros, trabajando en cuanto a sus funciones, de modo que realizan seguimiento al Plan de Seguridad de Aviación Civil Anual, que es aprobado por la Presidencia de la República y también verifican cualquier problemas presente en aquel momento, como el tema de la droga, formando sub comités con las diferentes instituciones presentes, para mejores alternativas de solución, con trabajo interinstitucional, teniendo en cuenta que la aviación involucra a muchas áreas.

Solicita a la Asamblea Nacional, que se derogue el decreto antes mencionado, y el Consejo de Aviación Civil, ese conformada por los miembros correspondientes, ayudando a la Dirección de Aviación Civil, funcionando de mejor manera el Comité de seguridad, dotándole de atribuciones a las diferentes institucionales, para que cumplan diferentes tareas.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Finamente menciona que la Fuerza Aérea ecuatoriana, esta presta para apoyar en lo que se solicite, de modo que el Comité, antes mencionado, mejorara sus capacidades, dando impulso a la mejora de la seguridad.

Señala que la mayoría de los aviones, interceptado, operan a la madrigada, saliendo de pistas sin luz, mal preparadas, por lo cual un porcentaje muy alto se llegan a estrellar.

El Presidente encargado de la Comisión agradece la intervención del señor Teniente General Mauricio Campuzano Núñez, Comandante General de la Fuerza Aérea y le pregunta ¿Cuántas veces o notificaciones de vuelos extraños, recibió de la Aviación Civil? y segundo ¿Se está sobrevolando sobre Galápagos o únicamente la Aviación de la Marina? Y finalmente en cuanto al tema de inteligencia ¿Están trabajando juntamente con el Comando Conjunto, para disminuir el ingreso de droga por pista aérea?, y le concede la palabra.

Teniente General Mauricio Campuzano Núñez: Responde sobre la primera pregunta, que no tiene una cifra exacta, sin embargo la Dirección de Aviación Civil, tiene contacto permanente con la Fuerza Aérea ecuatoriana, teniendo canales abiertos, debido a varias situaciones que se presentan, y lastimosamente señala que por Decreto Nacional, hace algunos años atrás, la Fuerza Área ecuatoriana fue dispuesta a que se realice la misión de la Aviación Civil, por no disponer del equipo necesario, creando el Ala de búsqueda y rescate, donde se doto de equipos, y presupuestos para el entrenamiento de rescatistas, por todos los medios.

Respondiendo a la tercera pregunta, menciona que la Fuerza Aérea, apoya a la seguridad integral, ya que dentro de ellos vuelos de reconocimientos permanentes, en todo territorio nacional, se realizan con cámara de alta definición para detectar cualquier movimiento, que se desarrolle de manera ilícita en las fronteras, de modo que se hacen reconocimientos, de áreas donde pueden aterrizar aeronaves.

Finalmente, en cuanto a la pregunta de las Islas Galápagos, indica que allí solo existe 1 radar, que pertenece a la Dirección de Aviación Civil, el cual es secundario, que sirve para apoyo a la aéreo navegación comercial y privada, hacia las Islas, de la misma forma se hacen reconocimientos, pero con gran limitación.

Indica que la Presidencia de la República y la gestión del Ministro de Defensa, se les entrego un avión de denominación, GoStrem, con gran capacidad de cruce el océano, el cual está siendo configurado, para el debido reconocimiento.

El Presidente encargado de la Comisión agradece nuevamente la intervención del señor Teniente General Mauricio Campuzano Núñez, Comandante General de la Fuerza Aérea y señala que en conclusión se puede dar cuenta de debilidades que son necesarias mejorar y perfeccionar, para la navegación y seguridad, teniendo el compromiso firme, para trabajar en una nueva ley y establecer responsabilidades, de modo que se modernice. Posteriormente, devuelve la Presidencia al Asambleísta Fernando Flores y señala que presentará una moción.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

El Presidente de la Comisión concede la palabra al Asambleísta César Carrión.

Asambleísta César Carrión: Menciona ante la exposición del Teniente General Mauricio Campuzano Núñez, en cuanto a la lectura del artículo 158, que no se encuentra vigente, ya que fue derogado en el año 2019, sentencia de la Corte Institucional, respecto al segundo inciso, de la misión de las Fuerzas Armadas, por lo cual solicita a la Secretaria que de lectura al artículo correspondiente.

La Secretaria Relatora da lectura al artículo 158, de la sección tercera, Fuerzas Armadas y Policía Nacional, el debido artículo menciona "*Las fuerzas Armadas, y Policía Nacional Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, como instituciones de protección, de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos, específicamente, las Fuerzas Armadas, tiene como misión fundamental, la defensa de la Soberanía y la integridad territorial, la protección interna y el mantenimiento del orden público, son funciones privativas del Estado y responsabilidad de la Policía Nacional, las servidoras y servidores de las Fuerzas Armadas...*"

El Asambleísta César Carrión continúa su intervención señalando que es necesario para que se mantenga actualizada, la normativa vigente, para el Teniente General Mauricio Campuzano Núñez, y le pregunta si tiene durante el año presente, el número de interceptaciones, realizadas en el territorio nacional de naves aéreas, si han trasgredido alguna norma, y si se ha enviado alguna información para la revisión en cuenta que trimestralmente se hace conocer, el Señor Ministro de Defensa.

Finalmente puntualiza a detalle sobre el curso tomado por el Señor Daniel Salcedo, el cual salió su avioneta desde Guayaquil, con previa autorización de la Dirección de Aviación Civil, llegando a su destino a la Isla Puna, pero desde ese sitio, ya no existió la autorización pertinente, por lo cual pregunta ¿La Fuerza Aérea conoció sobre la irregularidad, del curso de la avioneta?

Por otro lado, menciona, sobre la recomendación del decreto mencionado por Teniente General Mauricio Campuzano Núñez, solicitando revisar el numeral 4, el cual está la conformación y políticas que deben emitirse, con mayor claridad, siendo importante, ya que hay falta de coordinación y aplicación de las resoluciones, señala que debe ser revisado.

El Presidente de la Comisión señala que, al tener una moción presentada, solicita al Teniente General Mauricio Campuzano Núñez, solventar las preguntas del Asambleísta César Carrión, después de la moción y concede la palabra al Asambleísta René Yandún dar lectura a la moción.

Asambleísta René Yandún: Que, con el propósito de mejorar la seguridad de la navegación aérea y el control del espacio aéreo nacional, en atención a los

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

artículos 3, numerales 3 y 8; 158; 226 y 425 de la Constitución, señor Presidente, me permito presentar la siguiente moción:

"Requerir al señor Ministro de Defensa Nacional que, en su condición de Presidente del gabinete sectorial de seguridad, promueva la elaboración de un proyecto de ley orgánica de aviación civil, con la participación de delegados de la Policía Nacional, del ministerio de transporte y obras públicas, y de la dirección general de aviación civil, con el objeto de actualizar el marco legal que rige la seguridad de la navegación aérea, mejorar el control del espacio aéreo nacional y la coordinación entre las instituciones involucradas."

El Presidente de la Comisión dispone a la Secretaria Relatora tomar votación de la moción presentada por el Asambleísta René Yandún, que se indica a continuación:

"Que con el propósito de mejorar la seguridad de la navegación aérea y el control del espacio aéreo nacional, en atención a los artículos 3, numerales 3 y 8; 158; 226 y 425 de la constitución, presenta la moción de requerir al señor Ministro de Defensa Nacional que, en su condición de Presidente del Gabinete Sectorial de Seguridad, promueva la elaboración de un proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil, con la participación de delegados de la Policía Nacional, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y de la Dirección General de Aviación Civil, con el objeto de actualizar el marco legal que rige la seguridad de la navegación aérea, mejorar el control del espacio aéreo nacional y la coordinación entre las instituciones involucradas."

No.	Asambleísta	Afirmativo	Negativo	Abstención	Blanco
1	César Carrión	X	-	-	-
2	Esther Cuesta	X	-	-	-
3	María Agualsaca (alterna)	X	-	-	-
4	María Encarnación Duchi	X	-	-	-
5	Augusto Espinosa	X	-	-	-
6	Fernando Flores	X	-	-	-
7	Fafo Gavilánez	X	-	-	-
8	Lexi Loor	X	-	-	-
9	Dennis Marín	X	-	-	-
10	Yofre Poma	X	-	-	-
11	Fabrizio Villamar	X	-	-	-
12	René Yandún	X	-	-	-
	Suman	12	-	-	-

Por disposición del Presidente de la Comisión, la Secretaria Relatora proclama los resultados de la votación de la moción presentada por el Asambleísta René Yandún, la misma que es aprobada con doce (12) votos a favor, cero (0) votos en contra, cero (0) votos en blanco, cero (0) abstenciones y cero (0) ausencias.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

El Presidente de la Comisión señala que sea breve y concreto con sus respuestas y concede la palabra al señor Teniente General Mauricio Campuzano Núñez, Comandante General de la Fuerza Aérea.

Teniente General Mauricio Campuzano Núñez: En cuanto a la primera pregunta, responde que no se ha referido a ningún número específico de la Comisión, por eso no se lo leyó, solo la parte principal de las funciones de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, en general.

En relación con el número de interceptaciones de aeronaves, responde que no se tiene un número exacto, pero si han existido algunas, incluso han existido eventos, en que se estrellan aviones que están incumpliendo alguna normativa y a DAG, lo notifica.

Por último, en cuanto al tema de la avioneta del Señor Daniel Salcedo, responde que la Fuerza Aérea, no fue notificada en absoluto, al aterrizar en la Isla Puna, de modo que se está siendo sancionada la Isla Puna, debido a su falta de comunicación.

El Presidente de la Comisión señala que a la falta la comparecencia del Señor Ministro de Defensa, Oswaldo Jarrin, el cual ha solicitado se re programe su comparecencia a la Comisión, por el tema solicitado y señala que suspende la sesión.

d) Suspende de la sesión

Siendo las 11h41, el Presidente de la Comisión, agradece la comparecencia de las y los Asambleístas y procede a suspender la sesión. Sin perjuicio del contenido del presente documento, se estará a lo previsto en el Art. 141 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa y del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales.

Forma parte de la presente acta, el disco que contiene el vídeo completo de la sesión, obtenido de la plataforma digital "zoom".

Firman para constancia el señor Presidente de la Comisión y la Secretaria Relatora.

Asambleísta Fernando Flores Vásquez
Presidente de la Comisión

Abg. María Teresa Velasteguí
Secretaria Relatora

Acción	Nombre	Firma	Cargo
Elaborado por:	Abg. Miguel Torres		Prosecretario