



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

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

**SESIÓN No. 134**

**FECHA**

Lunes 30 de marzo de 2015.- Las 16h06

**MIEMBROS DE LA COMISIÓN ASISTENTES**

Preside: Fernando Bustamante

María Augusta Calle

Milton Gualán

Linda Machuca

Antonio Posso

---

Verónica Rodríguez

Diego Salgado

Marllely Vásquez

Mary Verduga

Eduardo Zambrano

Secretaria Relatora encargada: Katya Naranjo

**LUGAR**

Sala de sesiones de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, ubicada en el séptimo piso del Palacio Legislativo localizado en la Av. 6 de Diciembre y Piedrahita de la ciudad de Quito.

**ORDEN DEL DÍA**

1. Continuar con el tratamiento del pedido de aprobación del Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Corea para servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios. Asisten: Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana; Ministra de Transporte y Obras Públicas, y, Director General de Aviación Civil, o sus delegados.
2. Puntos varios.



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

**DESARROLLO:** luego de aprobarse el orden del día que antecede y por existir quórum reglamentario, el señor Presidente declara instalada la sesión.-**PUNTO UNO: JOSÉ MARÍA GUIJARRO, SUBSECRETARIO DE ÁFRICA, ASIA Y OCEANÍA, DELEGADO DEL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA, SUBROGANTE:** los acuerdos de servicios aéreos son más o menos estándar a nivel internacional. El objetivo del convenio es el de establecer y operar servicios aéreos regulares de carácter internacional en las rutas especificadas. a) rutas a ser operadas por las líneas aéreas designadas de Corea. Desde puntos en Corea, vía cualquier punto intermedio hasta cualquier punto más allá en ambas direcciones. b) Rutas a ser operadas por las líneas aéreas designadas del Ecuador. Desde puntos en el Ecuador, vía cualquier punto intermedio hasta cualquier punto en Corea designado como aeropuerto internacional y cualquier punto más allá de ambas direcciones. Estas líneas contratantes disfrutarían de los siguientes derechos, mientras operan los servicios acordados en las rutas especificadas en el numeral 2 del artículo dos. La legislación y las normas relevantes 261, 304, 394, 416 numeral 12, 419 numeral 6 de la Constitución de la República. Me permito señalar argumentos geopolíticos: la relación que mantiene el Ecuador con la República de Corea es en muchos sentidos estratégica. La balanza comercial que mantenemos con este país es deficitaria llega aproximadamente a los 800 millones de dólares al año. Creemos que si logramos operar líneas aéreas entre los dos puntos reduciríamos esta brecha, lo cual tiene un impacto importante, además lograríamos una relación privilegiada con uno de los socios más importantes de la Cuenca del Pacífico. Actualmente no hay líneas directas que conecten ambos continentes salvo las que logró recientemente Chile con Australia. Si tuviéramos una ruta directa nos colocaría en una ventaja con relación al resto de países de la región, estamos tratando de cerrar acuerdos similares con China, es importante tener identificado esos cuatro polos. La Cuenca del Pacífico no es solo el presente de nuestro país, sino que es el futuro de la globalización. Además se está negociando dos grandes debates de carácter multilateral por un lado el Acuerdo de Cooperación Económica de Asia-Pacífico APEC o dentro del margen APEC que estaría comandando la República Popular China y por otro lado Trans-Pacific Partnership TPP (Acuerdo Estratégico Trans-Pacífico de Asociación Económica) que es una especie de acuerdo comercial paralelo alternativo que estaría comandando por los Estados Unidos. -**ASAMBLEÍSTA MARÍA AUGUSTA CALLE:** será beneficioso la posibilidad de tener una línea aérea directa con Corea, y este país si tiene esa capacidad porque tiene una economía mayor a la nuestra ¿Qué aerolíneas serían las que tendrían estos viajes recíprocos? Me preocupa que en el artículo 17 de este convenio se mencionan una serie de instrumentos internacionales. Mi asesor revisó y nosotros no somos parte de estos convenios, estamos trabajando en uno. No podemos asumir obligaciones de instrumentos internacionales a los cuales no nos hemos adscrito. ¿A quién va a favorecer este convenio?.-**JOSÉ MARÍA GUIJARRO, SUBSECRETARIO DE ÁFRICA, ASIA Y OCEANÍA, DELEGADO DEL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA, SUBROGANTE:** la línea aérea estaría por definirse. El acuerdo establece el marco legal para que una empresa pública o privada pueda establecer la línea de conexión. Puede ser aventurado de mi parte anticipar un nombre pero Korean Air tendría un capacidad para cubrir una línea de esas características. Esta relación bilateral favorecerá a las dos partes y las dos repúblicas ganaremos. Respecto a las salvedades hubiera pensado que la Corte Constitucional habría observado, desconozco las implicaciones. Le ofrezco una respuesta, solicitaré a nuestros servicios jurídicos para que respondan punto por punto a cada una de las convenciones que usted ha citado y que están reflejadas en el texto mencionado.-**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:**siendo las 16h23, encargo la conducción de la sesión a la señora Vicepresidenta.-**ASAMBLEÍSTA FERNANDO BUSTAMANTE:** estos convenios tienen fuerza imperativa *erga omnes*, porque son uso y costumbre establecida en la Comunidad Internacional incluso si no los ha firmado o ratificado. Estos convenios marco no son lo mismo que un contrato específico sino que generan el marco legal que permiten que eventualmente los operados establezcan líneas. Nosotros tenemos a LAN Ecuador que es una empresa transnacional que sí podría cubrir esa ruta. Tame dudo mucho salvo que de un salto de inversión gigantesco, y Avianca Ecuador también esta en esas condiciones pero aparte de ello existen los códigos compartidos, basta con que alguna aerolínea coreana hagan ese pacto con Tame o con otra línea nacional y pueden operar conjuntamente. ¿Cuáles son las perspectivas de que haya una masa de tráfico entre los dos países que justifique tener un vuelo o vuelos sea de carga o pasajeros? ¿ Por qué es estratégica las relaciones con Corea del Sur? ¿cómo está el Ecuador en los acuerdos de la APEC y el Acuerdo Transpacífico, en cuáles de esos esquemas esta y porque está o no está ?¿Cuál es la posición del Ecuador frente a la reunificación Coreana y el tema de los dos regímenes? ¿Cuál es la posición del Ecuador frente a Corea del Norte?.-**JOSÉ MARÍA GUIJARRO, SUBSECRETARIO DE ÁFRICA, ASIA Y OCEANÍA, DELEGADO DEL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA, SUBROGANTE:** respecto al comentario, estos son acuerdos que se firman de cara al futuro. El tema de la reunificación coreana, Ecuador ha mantenido una posición clara siempre en el sentido de que mira con gratitud esa reunificación de la Península de Corea como lo han manifestado ambos pueblos. Siempre hemos sido respetuosos, además no es una Península de paz sino una zona de guerra, en los años 50 se fijo un cese de hostilidades pero no se



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

fijo una zona de paz. No tenemos relaciones diplomáticas con Corea del Norte, hay interés por parte de Corea del Norte pero las autoridades políticas no han tomado una decisión al respecto. Les puedo decir que la República Democrática de Corea pese a que no tiene relaciones diplomáticas con el Ecuador ha agradecido la reacción que Ecuador ha tenido en los foros multilaterales como Naciones Unidas.-**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:** siendo las 16h33, retomo la conducción de la sesión.-**ASAMBLEÍSTA MARÍA AUGUSTA CALLE:** doy lectura al artículo 17 del convenio. Algunos convenios citados es importante analizarlos para que el acuerdo funcione de mejor manera, debemos asegurarnos que todo los puntos que digan aquí se ajusten al ordenamiento jurídico y no haya problemas para su aplicación. Me alegro que el Ecuador no sea parte del acuerdo Transpacífico. La semana pasada Perú empezó a experimentar las primeras consecuencias de lo que pasa con la firma de ese acuerdo.-**JOSÉ MARÍA GUIJARRO, SUBSECRETARIO DE ÁFRICA, ASIA Y OCEANÍA, DELEGADO DEL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA, SUBROGANTE:** sobre el asunto TTP versus APEC, ese el gran debate que se va a dar en la Cuenca del Pacífico y que monopolizará el debate 5 o 10 años que se tardará en definir los textos definitivos. Lo que se está dando es una disputa no geoeconómica sino geopolítica, no hay que negar es un acuerdo comercial. No es una disputa de tipo arancelario sino de que si Estados Unidos será quien imponga un determinado modelo de la Cuenca del Pacífico y a todos sus socios o será el eje Beijing -Moscú quien imponga unas lógicas dentro de la Cuenca del Pacífico. Ecuador no está en ninguno de los dos esquemas.-**MARIO PAREDES, SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AERONÁUTICO Y CIVIL, DELEGADO DE LA MINISTRA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS:** quiero explicar los derechos negociados adquiridos, qué es el fondo de este acuerdo. En transporte aéreo tenemos 9 libertades del aire, cada una es más extensa que la otras, siendo la primera la menos permisiva. Con este acuerdo se negoció la quinta libertad, en cualquiera de los puntos intermedios y/o más allá, con esto buscamos conectividad. La finalidad de estos acuerdos es buscar conectividad con el objetivo de trazar un marco normativo que permita a nuevas inversiones desarrollarse en cada uno de estos países, pero lo que buscamos es, conociendo los dos mercados, desarrolla nodos logísticos que permitan conectar no solo al país sino a la región con otras regiones. Un transporte de forma directa por lo largo del trayecto es complicado, por eso desarrollamos una quinta libertad con puntos intermedios, que podría ser Los Ángeles y Tahití. Respecto al artículo 17 del convenio, Estados Unidos no es parte de la Organización de Aviación Civil -OACI- y Ecuador sí y fue un miembro fundador; y suscribió el Código de Chicago en 1943, en este acuerdo se desarrollan continuos anexos que son de aplicación obligatorio para nuestros países y nuestra autoridad aeronáutica en actualización permanente de las medidas de seguridad para impedir cualquier tipo de acción que pueda perjudicar las operaciones aéreas. Por lo tanto muchas de estos instrumentos ya son acogidos en la normativa interna para mejorar o impedir cualquier actividad ilícita en una aeronave y mejor la seguridad de la aviación.-**ASAMBLEÍSTA MARÍA AUGUSTA CALLE:** no dudo que la Aviación Civil y las autoridades respectivas estén actualizando de forma permanente. Debemos ser parte de los instrumentos internacionales enunciados en el artículo 17 del convenio porque están por encima del presente convenio y si decimos que acogemos esos instrumentos pues debemos ser parte de los mismos.-**ASAMBLEÍSTA ANTONIO POSSO:** ¿Cuál es nuestra contraparte, no tenemos aviones de alta capacidad para realizar esos vuelos? ¿Tenemos que hacer acuerdos con otras empresas como KLM para cubrir las rutas? ¿Qué implicaría este acuerdo, Ecuador debe hacer un gran esfuerzo con nuestras empresas aeronáuticas para adquirir aviones de alta capacidad y responder a este requerimiento?. El convenio tiene como objetivo establecer una línea aérea de conexión directa entre Corea del Sur y Ecuador y de lograrse esto, realmente sería extraordinario para nuestro país, considerando que en la actualidad para viajar a Beijing o Corea, hay que realizar varias escalas.-**MARIO PAREDES, SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AERONÁUTICO Y CIVIL, DELEGADO DE LA MINISTRA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS:** un vuelo directo entre Quito o Manta -Seúl, es muy complicado, habrá que analizar la capacidad de carga de cada una de las aeronaves, capacidad de combustible y capacidad de pasajeros y restricciones de operación para realizar un vuelo directo. Tenemos más o menos 18 km desde Manta, que sería el punto especial hacia el Asia. Una operación directa contabilizando el mercado doméstico es muy complicado y por hemos entrada las quintas libertades que podría ser los Ángeles. Sobre la inversión para desarrollar entre estos dos países, tenemos varias acepciones y en efecto tenemos dos aerolíneas ecuatorianas TAME, AEROLANE y AEROGAL. Hemos desarrollado códigos compartidos, por ejemplo, Quito -Los Ángeles a través de Tame y los Ángeles -Seúl con una empresa coreana. Actualmente el trayecto es sumamente largo, el uno es por Estados Unidos o por Amsterdam.-**MARIO PAREDES, SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AERONÁUTICO Y CIVIL, DELEGADO DE LA MINISTRA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS:** esa viacrucis también tenemos en la región, no hay vuelos directos a Argentina, Bolivia, por ejemplo. Sería conveniente establecer este tipo de convenios con los países de la región. ¿Tenemos algún tipo de acuerdo que permita acortar las distancias para llegar ya sea a Bolivia o Argentina y no implique un día de viaje?.-**MARIO PAREDES, SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AERONÁUTICO Y CIVIL, DELEGADO DE LA MINISTRA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS:** lamentablemente el desarrollo de la política aeronáutica ecuatoriana no ha evolucionado con la misma



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

velocidad que ha desarrollado el negocio. Nuestro acuerdo de servicios aéreos con Argentina es desde el año de 1980, para ese año todos los países de la región tenían un desarrollo de las políticas aire muy cerradas. Por ejemplo, con Argentina tenemos únicamente hasta 7 frecuencias, sólo una empresa puede volar 7 veces a la semana, pero el acuerdo bilateral no me permite incluir otro vuelo adicional. Como Ministerio hemos analizado cada uno de estos acuerdos para desarrollar con Cancillería la modificación de los mismos y de esta manera ampliar esos derechos de tráfico aéreo. Los otros países de la región tampoco están al día con este desarrollo.-**ASAMBLEÍSTA DIEGO SALGADO:** ¿Cuál es la demanda entre Buenos Aires – Quito; La Paz-Quito o Lima -Quito?.-**MARIO PAREDES, SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AERONÁUTICO Y CIVIL, DELEGADO DE LA MINISTRA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS:** en efecto todo se reduce en demanda. Los factores de ocupación del tráfico entre Ecuador y Argentina están sobre el 70%, tanto desde AEROLANE (LAN) así como de Tame, estos factores de ocupación son los que nos permitirían a ver que hay un mercado para desarrollar, estas conexiones, estamos hablando de 80.000 de 100.000 pasajeros, siendo un negocio privado, la aerolínea busca la demanda que se podría desarrollar. Al día de hoy la aerolínea Avianca ya solicitó operar directamente a Bolivia y es porque ellos también estudiaron esa demanda.-**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:**siendo las 16h59, encargo la conducción de la sesión a la señora Vicepresidenta.-**ASAMBLEÍSTA FERNANDO BUSTAMANTE:** ¿Esa quinta libertad permite que Ecuador sea punto intermedio, por ejemplo Seúl -Quito-Buenos Aires; Seúl -Quito -Sao Paulo? Porque también es muy interesante ser un hub o concentrador de tráfico así como Panamá que ha tenido un gran desarrollo.-**MARIO PAREDES, SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AERONÁUTICO Y CIVIL, DELEGADO DE LA MINISTRA DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS:** la quinta libertad es el país A, punto intermedio, país B, puntos más allá; en efecto las aerolíneas sí pueden venir y nos traen pasajeros. Ecuador ha realizado una inversión gigante en transporte aéreo porque estamos buscando competir con un aeropuerto de El Dorado en Colombia, o Lima en Perú y hacerle al Ecuador un hub y que venga inversión a nuestro país. -**ASAMBLEÍSTA FERNANDO BUSTAMANTE:**sería conveniente que nosotros seamos el hub de las aerolíneas del Asia.-**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:** siendo las 17h02, declaro en receso.-**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:**siendo las 17h05, declaró reinstalada la sesión.- **COMANDANTE ROBERTO YEROVI, DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL:** la DAC solo tiene control de la aviación civil y en ciertas aéreas damos servicios de navegación aérea. La política aeronáutica tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través del Consejo de Aviación Civil. Actúo como Secretario, presento informes pero no manejo la política de acuerdos comerciales ni acuerdos bilaterales, simplemente la DAC controla la aviación ya sea internacional aceptando la parte técnica de las aerolíneas extranjeras y certificando nuestras aerolíneas bajo los parámetros del OACI. ¿Por qué se caen los aviones? Los accidentes en un 90% se debe a falla humana ya sea del piloto o mantenimiento.-**PUNTO DOS:****PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:** mañana tenemos la rendición de cuentas y se envió el circular del mismo para su conocimiento.-**SECRETARIA RELATORA (e):** da lectura de los temas que cada asambleísta escogió para exponer en la rendición de cuentas.-**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:**-Por haberse agotado el orden del día, el señor Presidente declara clausurada la sesión, siendo las 17h17, firmando la presente acta con la Secretaria encargada, que certifica:

Fernando Bustamante  
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

Katya Naranjo  
**SECRETARIA (e) DE LA COMISIÓN**