

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

ACTA DE LA SESIÓN No. 095-CEPBRN-2022.

Lugar:	D.M. Quito
Fecha:	Miércoles, 09 de Noviembre de 2022
Modalidad:	Presencial
Hora de inicio:	09h39
Hora finalización:	12h49

a) Inicio de la Sesión. -

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los nueve días del mes de noviembre del año dos mil veintidós, siendo las 09h39, se instala en sesión la Comisión Especializada Permanente de Biodiversidad y Recursos Naturales de la Asamblea Nacional, de conformidad con las normas previstas en la Ley Orgánica de la Función Legislativa y el Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales en la sala de sesiones de la Comisión, ubicada en el séptimo piso, ala occidental del Palacio Legislativo.

El Asambleísta Washington Varela Salazar, Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Biodiversidad y Recursos Naturales de la Asamblea Nacional, dirige la sesión No. 095-CEPBRN-2022, y actúa como Secretaria Relatora la señora abogada Denise Zurita Chávez.

Por disposición del Presidente de la Comisión, la Secretaria Relatora, abogada Denise Zurita Chávez, constata el quórum reglamentario.

De conformidad al memorando AN-CBR-2022-0388-M se remitió al Presidente de la Asamblea Nacional, solicitud de autorización de asistencia virtual de la asambleísta Fernanda Mabel Méndez Rojas.

No.	ASAMBLEÍSTA	PRESENTE	AUSENTE
1	MARÍA VANESSA ÁLAVA MOREIRA		X
2	EFRÉN NOÉ CALAPUCHA GREFA	X	
3	FERNANDA MABEL MÉNDEZ ROJAS	X	
4	GISSELLA CECIBEL MOLINA ÁLVAREZ	X	
5	FREDY RAMIRO ROJAS CUENCA	X	
6	WASHINGTON VARELA SALAZAR	X	
7	LIGIA DEL CONSUELO VEGA OLMEDO	X	
8	REBECA VIVIANA VELOZ RAMÍREZ		X
9	PEDRO ANÍBAL ZAPATA RUMIPAMBA	X	

La Secretaria Relatora certifica la presencia de siete (7) Asambleístas de los nueve (9) miembros que conforman la Comisión, por lo tanto, se da inicio a la sesión No. 095-CEPBRN-2022

Posteriormente, se incorporan a la sesión, las asambleístas: Maria Vanessa Álava Moreira y Rebeca Viviana Veloz Ramírez.

Una vez constatado el quórum reglamentario, el Asambleísta Washington Varela Salazar, Presidente de la Comisión, manifiesta que de conformidad con lo establecido en el Art. 27,

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS
NATURALES**

numeral 1 y 2, Art. 28 numeral 3, Art. 25 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, da inicio a la sesión No. 095-CEPBRN-2022 y, por disposición del señor Presidente, la Secretaria Relatora, procede a dar lectura de la convocatoria y el orden del día en los siguientes términos:

Quito D.M., 7 de noviembre de 2022

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

Señoras y Señores Asambleístas: Por disposición del señor ingeniero Washington Varela Salazar, Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Biodiversidad y Recursos Naturales, de conformidad con lo establecido en los numerales 1 y 2 del artículo 27, en el numeral 3 del artículo 28, y en el artículo 25 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, se convoca a ustedes a la sesión **No. 095-CEPBRN-2022**, a realizarse el día **miércoles 9 de noviembre de 2022**, a las **09h30**, en la sala de sesiones de la Comisión, ubicada en el piso 7, ala occidental, de la sede de la Asamblea Nacional, calle Piedrahita y avenida Gran Colombia, con el objeto de tratar el siguiente orden del día:

1.- Para efectos de supervisar y realizar el seguimiento permanente sobre el cumplimiento de la Resolución Nro. CEPBRN-2021-2023-045, presentación y análisis de la información recabada por la Subcomisión de Trabajo por el caso del Naufragio de la embarcación de cabotaje denominada "Angy" en las islas Galápagos, con 37 pasajeros a bordo mientras cubría la ruta Isabela-Santa Cruz, conformada por los Asambleístas: Pedro Aníbal Zapata Rumipamba, Fredy Ramiro Rojas Cuenca, y María Vanessa Álava Moreira.

2.- Por el caso de fiscalización referente al "Naufragio de la embarcación de cabotaje denominada "Angy" en las islas Galápagos, con 37 pasajeros a bordo, mientras cubría la ruta Isabela-Santa Cruz"; recibir las siguientes comparecencias:

- 2.1.** Señor General de División (sp), Luis Eduardo Lara Jaramillo, Ministro de Defensa Nacional;
- 2.2.** Señor Licenciado Darío Vicente Herrera Falcónez, Ministro de Transporte y Obras Públicas;
- 2.3.** Señor Doctor José Leonardo Ruales Estupiñán, Ministro de Salud Pública
- 2.4.** Señora Doctora Lady Diana Salazar Méndez, Fiscal General del Estado;
- 2.5.** Señora Ingeniera Daniela Saltos, Directora Nacional del ECU 911;
- 2.6.** Señor Contralmirante Pablo Caicedo, Director Nacional de Espacios Acuáticos;
- 2.7.** Señorita Licenciada Katherine del Rosario Llerena Cedeño, Presidenta - Ministra del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos; y,
- 2.8.** Señor Ángel Amable Yáñez Vinueza, Alcalde de Santa Cruz.

c) Aprobación y tratamiento del orden del día

La Secretaria Relatora informa que no han ingresado solicitudes de cambio del orden del día.

El Presidente de la Comisión, pone a consideración de los señores Asambleístas el orden del día para aprobarlo. El mismo se aprueba de manera unánime.

El Presidente de la Comisión, dispone a la Secretaria Relatora dar lectura al punto uno del orden del día, dando lectura al mismo.

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

1.- Para efectos de supervisar y realizar el seguimiento permanente sobre el cumplimiento de la Resolución Nro. CEPBRN-2021-2023-045, presentación y análisis de la información recabada por la Subcomisión de Trabajo por el caso del Naufragio de la embarcación de cabotaje denominada "Angy" en las Islas Galápagos, con 37 pasajeros a bordo mientras cubría la ruta Isabela-Santa Cruz, conformada por los Asambleístas: Pedro Aníbal Zapata Rumipamba, Fredy Ramiro Rojas Cuenca, y María Vanessa Álava Moreira.

El Presidente de la Comisión aclara que la metodología de la sesión comprenderá en la intervención de los asambleístas miembros de la Subcomisión y luego de cada autoridad compareciente. Posterior a ello, se da paso a los afectados del naufragio y finalmente, se abrirá el respectivo debate de los asambleístas.

Asambleísta Fredy Rojas: Empieza saludando al Presidente de la Comisión de Biodiversidad y Recursos Naturales y a sus colegas asambleístas presentes en la sesión; menciona que en la mesa de trabajo la Subcomisión conformada por él y sus colegas asambleístas Pedro Zapata y María Álava, realizaron un trabajo de revisión exhaustiva de la información que fue presentada por cada uno de los Ministerios, a través del equipo técnico que dió lectura al documento para que la mesa conozca la realidad de las acciones que se han tratado y realizado, y en función del naufragio que se ha dado en Galápagos. El asambleísta pide autorización para dar la palabra al grupo técnico.

Lectura al informe de seguimiento por parte del Equipo Técnico: Menciona que el informe fue realizado por los asambleístas Fredy Rojas, María Vanessa Álava y Pedro Zapata. Con base a lo dispuesto en la Resolución Nro. CEPBR-2021-2023-045 del 5 de octubre del 2022, en el artículo 9 donde menciona la conformación de una Subcomisión para supervisar y llevar un seguimiento permanente sobre el cumplimiento de la resolución, se presenta la siguiente información: Art. 1.- Expresan su sentimiento en solidaridad y pesar de las víctimas del fatal accidente en la embarcación "Angy", así como también a sus familiares, amigos y a la población de Galápagos por la irreparable pérdida. Art. 2.- Condenar la negligencia manifestada por diferentes instituciones del Estado que no actuaron de manera profesional ni humana para evitar dicha tragedia. Estos artículos fueron respondidos mediante correo electrónico, el 13 de octubre del 2022, mismo que se remitió con el Oficio ANWVS-CEPBRN-2022-0903-OF, para conocimiento de las víctimas del naufragio, mismo que contenía la resolución Nro. CEPBR-2021-2023-045 del 5 de octubre del 2022; donde se expresó sentimientos de solidaridad y pesar a las víctimas del fatal accidente en la embarcación "Angy", así como se condenó la negligencia de las autoridades marítimas, nacional y otras instituciones del estado que no actuaron de manera profesional. Art. 3.- Exigir al Presidente de la República que, de cumplimiento urgente a la disposición transitoria primera a la Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos-LONSEA y se emita el reglamento general de la citada norma. Mediante oficio ANCBRN- 2022-0495-O de 12 de octubre de 2022 se notificó al Presidente de la República Guillermo Lasso el contenido de la Resolución Nro. CEPBR-2021-2023-045 de 5 de Octubre de 2022, hasta la presente fecha no se ha recibido respuesta alguna; por lo tanto, no se ha cumplido el artículo 3. Se recomienda realizar la insistencia al Presidente de la República para que informe sobre los avances y cumplir con lo estipulado. Art. 4.- Exigir a la autoridad marítima nacional actualice los reglamentos internos y demás instrumentos legales para la correcta aplicación de la LONGSPM, en cumplimiento a la disposición transitoria quinta de la referida ley. Se notificó al Director Nacional de Espacios Acuáticos, señor Pablo Caicedo, mediante oficio AN-CBRN-0495 de 12 de octubre del 2022 y oficio AR-DIRNEA-2022-0298 de 7 de noviembre de 2022. El señor encargado del equipo técnico

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

procede a dar lectura a la siguiente información sobre el estado actual del caso: El Proyecto de Reglamento a la Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos-LONSEA, que fue remitido por el Ministerio de Defensa Nacional a la Secretaría Jurídica de Presidencia el 11 de noviembre del 2021 mediante oficio MDN-MDN-2021-1336-OF, manteniendo hasta la presente fecha mesas técnicas para la revisión del articulado; además, se han actualizado normas relacionadas con la seguridad y protección marítima a través de las siguientes resoluciones: Resolución Nro. DIRNEA-SPM-01-2021, vigencia de certificados emitidos por el MTOP a través de la SPTMF. Resolución Nro. AR-DIRNEA-DM-001-2022 de 9 de junio del 2022, instructivo para la elaboración de resoluciones para la autoridad marítima nacional. Resolución Nro. AR-DIRNEA-SPM-002-2022 de 9 de junio del 2022 procedimiento para la evaluación y autorización de las organizaciones reconocidas de la autoridad marítima nacional. Resolución Nro. AR-DIRNEA-DRC-003-2022 de 9 de junio del 2022, adóptese el Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar), para el cumplimiento con Autoridad Marítima Nacional de la supervisión de buques extranjeros que visitan los puertos ecuatorianos. Resolución AR-DIRNEA-SNA-004-2022 de 4 de julio de 2022 con procedimientos emergentes ante la amenaza de eventos tsunamigénicos que pudiesen afectar los bienes o actividades acuáticas en el país. Finalmente, resolución Nro. AR-DIRNEA-SPM-008-2022 requisitos de rectificaciones técnicas y equipamiento mínimo que deben cumplir las lanchas dedicadas al transporte de pasajeros. Art. 5.- Exigir al Pleno del Consejo de Gobierno de la Provincia de Galápagos que, en el plazo máximo de 20 días, expida la normativa administrativa y operativa que corresponda para la adecuada coordinación interinstitucional en caso de emergencia marítima en la provincia de Galápagos y se mejore el control de transporte de pasajeros en las embarcaciones de cabotaje. Se notificó a la Presidenta del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos, señorita Katherine del Rosario Llerena Cedeño mediante oficio Nro. AN-CBRN-2022-0495 de 12 de octubre de 2022 de la documentación remitida a esta subcomisión, se evidencia que la presidenta no ha remitido información alguna; por lo tanto, se desconoce los avances en el cumplimiento de la exigencia realizada por parte plena de la Comisión de Biodiversidad y Recursos Naturales. Art. 6.- Exigir que las autoridades, Ministro de Defensa, Ministro de Transporte y Obras Públicas, Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, Servicio Integrado del ECU 911, Consejo de Gobierno Especial de Galápagos y Fiscalía General del Estado remita un informe mensual que se presentará el primer día de cada mes, a través del cual se emitirán los avances de las investigaciones realizadas en los procesos administrativos, jurisdiccionales y, además, que cada institución en el ámbito de su competencia se encuentre realizando investigaciones para determinar los posibles responsables, acciones y omisiones que ocasionaron la fatal tragedia. Se notificaron a los representantes de las diferentes instituciones del Estado mencionados mediante oficio Nro. AN-CBRN-2022-0495 de 12 de octubre de 2022, al Ministerio de Defensa se le remitió mediante Oficio Nro. MDN-MDN-2022-1835 de 4 de noviembre de 2022 la documentación del caso, en el cual se adjunta el estado de la investigación del referido accidente que se detalla a continuación. Respecto al jurado de capitales: Esta se realizó el día viernes 21 de octubre del 2022, se instauró el expediente sumario Nro. 005- 2022 a través del cual se impuso las siguientes sanciones: al señor Angel Eduardo Lopez Moya en su calidad de capitán de la embarcación "Angy" la suspensión definitiva de la matrícula; a la Cooperativa de Transporte Marítimo y de Turismo Isabella *TransMaritza* en su calidad de armador, suspensión definitiva de la matrícula, al señor Jhonny Fuente Lino en su calidad de propietario de la embarcación se le sanciona con la multa contemplada en la LONSEA por el cometimiento de una contravención administrativa de primera clase. El señor Cristian Javier Caicedo Nazareno quien ejerció como marino de la embarcación el día del siniestro sin constar en el rol de la tripulación contemplado en el zarpe, multa contemplada en la LONSEA por el cometimiento

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

de una contravención administrativa de segunda clase. Al señor Carlos Enrique Quimí Paladines quien fungía como administrador de la lancha "Angy" en el período en el que se suscitó el siniestro, multa contemplada en la LONSEA por el cometimiento de una contravención administrativa de primera clase. Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se notificó al Ministro Darío Vicente Herrera Falconez, mediante Oficio Nro. AN-CBRN-2022-0495 de 12 de octubre de 2022, mediante el Oficio Nro. MTOP-2022-696 de 22 de octubre de 2022, el Viceministro de Infraestructura de Transporte y Obras Públicas remitió la información correspondiente a los pedidos realizados por la Comisión, dentro de esta documentación se hace referencia a una serie de documentos que contienen información, las cuales se detallan a continuación, Memorando MTOP-2022-2574 de 21 de octubre de 2022, suscrito por el Lcdo. Celiano Eduardo Navas Nájera- Subsecretario de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial, mediante Oficio Nro. MTOP-SPTM-22-660 de 4 de octubre de 2022, se solicita al capitán de Puerto Ayora los resultados de la investigación, a fin de tomar acciones en el ámbito de nuestra competencia, esto con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Art. 20 de la Resolución MTOP-SPTM-2018-82 del 13 de agosto de 2018, respecto al procedimiento para la sanción y suspensión de la autorización de ruta, sin haber recibido respuesta hasta la presente fecha. Mediante Oficio Nro. MTOP-SPTM-22-670 de 6 de octubre de 2022, se solicitó a la Superintendencia de Compañías de Valores y Seguros disponer a quien corresponde si existe algún tipo de póliza de seguro para las embarcaciones interislas que tengan coberturas para los siguientes eventos: cascos y maquinaria, accidentes personales, muerte por accidente, incapacidad permanente por accidente; desmembración por accidente, contaminación ambiental accidental, gasto de salvataje, gasto de remoción de escombros, gastos de remolque; de contar con una respuesta positiva al presente requerimiento, agradeceré a usted indicar ¿Cuáles serían las compañías de seguro domiciliado en el país calificadas con reaseguro de respaldo y que nos ofrecen? a fin de realizar las coordinaciones correspondientes respecto a los costos y coberturas, lo antes indicado se realizó con el fin de determinar si en el país existen empresas que otorguen seguro para las embarcaciones que presten el servicio público de transporte marítimo de pasajeros entre puertos poblados de la provincia de Galápagos, a fin de incluir dicho requisito en el Proyecto de la reforma de la Resolución Nro. 82; que norma la prestación del servicio antes descrito, sin haber recibido respuesta hasta la presente fecha. En base a lo antes descrito mediante Oficio Nro. MTOP-22-694 de 17 de octubre de 2022, se solicitó al GAD Municipal de San Cristóbal, Isabela y Santa Cruz remitir los informes técnicos de viabilidad que sustenten los cambios de horario de las rutas y frecuencias de los Servicios Públicos de Transporte Marítimo de pasajeros en los puertos de la provincia de Galápagos, con la finalidad que se pueda determinar la factibilidad de cambios de horario solicitado, sin recibir respuesta alguna. Adicionalmente, se han realizado inspecciones de control del servicio público de pasajeros de las embarcaciones que zarpan desde el Puerto Ayora en la Bahía Academia hacia los puertos insulares Villamil y Puerto Baquerizo Moreno, con el objetivo de verificar que las mismas estén debidamente autorizadas a brindar el servicio, las rutas, horarios e itinerarios en base a lo establecido en la resolución Nro. MTOP-SPTM-2018-82 de 13 de agosto de 2018. Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos: fue notificado el señor Pablo Caicedo mediante Oficio Nro. AN-CBRN-2022-0495 de 12 de octubre de 2022; mediante Oficio Nro. AN-DIRNEA-2022-298 de 7 de noviembre de 2022, indica que, una vez concluido el informe de investigación de siniestros y sucesos marítimos debido al hundimiento de la embarcación "Angy", el señor Capitán Oscar Párraga, Jefe de la Comisión Investigadora emite su informe con las siguientes conclusiones: el hundimiento era previsible, sucedió a consecuencia al factor humano, debido principalmente al incumplimiento de los procedimientos de planificación y control de navegación lo que llevó al patrón de la embarcación presumiblemente por su habitual sentido de la informalidad y excesiva confianza a no realizar una navegación

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

segura el día del accidente; el incumplimiento en los procedimientos de la navegación era generalizado y repetitivo, tal cual se ha visualizado en la travesía Puerto Ayora- Puerto Villamil, el mismo día del siniestro, la cual pudo ser detectada por el centro de monitoreo insular e informado a la autoridad marítima para su debida corrección. Al siniestro contribuyeron las incorrectas decisiones entre armador y capitán no empleando sus equipos de radio, y demás elementos que no se activaron y que pudieron converger en una evacuación segura de los pasajeros; el factor material y ambiental, aunque no de forma contundente, tuvieron injerencia de causa menor; las condiciones bajo las que se encontraba uno de los motores fuera de borda, fuera de servicio del sistema de propulsión principal y el conocimiento de la realidad meteorológica y oceanográfica de la época del año, debieron motivar a la toma de mejores decisiones por parte de las personas que se encontraban al mando de la embarcación, de igual manera, en este informe se emite las siguientes recomendaciones al armador de la embarcación: cumplir durante la operación de sus embarcaciones medidas de supervisión y asistencia oportuna especialmente a los pasajeros, mediante los procedimientos adecuados de evacuación; a la autoridad de monitoreo de embarcaciones en la región: reforzar las medidas de supervisión sobre las embarcaciones que, bajo su debido análisis son más vulnerables en el horario y época del año de sufrir incidentes o accidentes en su travesía. A la autoridad marítima: revisar los libretos de estabilidad y especificaciones técnicas de las embarcaciones empleadas para el transporte de pasajeros entre islas en la región insular, ante la informalidad presente, estudiar la conveniencia de implementar una lista de chequeo de documentos previos de zarpe de este tipo de embarcaciones, considerando su aislamiento logístico, cumpliendo estándares de seguridad y monitoreo de salud de la tripulación. Establecer horarios de navegación diurna para este tipo de embarcaciones, especialmente en épocas del año donde puedan tomar 3 horas o más su travesía, y por último, revisar las medias y pensum dispuesto de formación y capacitación de la gente de mar en la región insular, para la inclusión en patrones en el ejercicio de toma de decisiones ante eventos adversos con pasajeros a bordo. El Servicio Integrado de Seguridad ECU 911: se notificó a la Sra. Ing. María Daniela Saltos Balseca, Directora General del ECU 911, mediante Oficio Nro. AN-CBRN-2022-0495 de 12 de octubre de 2022, quien mediante Oficio Nro. SIS-SIS-2022-0725 de 2 de noviembre de 2022, remite un informe incompleto al respecto de lo solicitado por la comisión, ya que solo remite información entregada a Fiscalía General del Estado omitiendo las acciones requeridas por la comisión. Se recomienda insistir a la Directora del ECU 911 para que dé cumplimiento completo al artículo antes mencionado, en un plazo máximo de 7 días. Tanto las autoridades competentes del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos, se notificó a la Presidenta-Ministra Lcda. Katherine del Rosario Llenera Cedeño mediante Oficio Nro. AN-CBRN-2022-0495 de 12 de octubre de 2022 y también se hizo lo mismo con la Fiscalía General del Estado se notificó mediante Oficio Nro. AN-CBRN-2022-0495 de 12 de octubre de 2022 a la Dra. Lady Diana Salazar Méndez, pero ambas no han remitido respuesta alguna sobre la Resolución Nro. CEPBR-2021-2023-045 del 5 de octubre del 2022. Se recomienda insistir para que den cumplimiento al artículo en un plazo máximo de 7 días. Art. 7.- Solicitar al Ministerio de Salud Pública, para que brinde el acompañamiento médico, psicológico permanente a todas las víctimas y familias del accidente, e informe de manera mensual a la Comisión Especializada Permanente de Biodiversidad y Recursos Naturales. Se indica que se notificó mediante oficio Nro. AN-CBRN-2022-0495 de 12 de octubre de 2022, al señor Jose Leonardo Ruales, Ministro de Salud, sin recibir respuesta alguna; cabe mencionar que no se evidencia seguimiento a las víctimas por estrés postraumático, ni se ha remitido información documentada que permita confirmar la atención otorgada a las víctimas, se recomienda insistir al señor Ministro para que se dé cumplimiento al artículo en un plazo máximo de 15 días.

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

Asambleísta Fredy Rojas: Agradeció al señor Presidente de la Comisión, a sus colegas asambleístas, y a los señores de los diferentes Ministerios, posterior a ello, pone a consideración el siguiente informe, en el cual considera pertinente que antes de emitir una resolución, se escuche a cada uno de los presentes, con la finalidad de determinar una resolución sobre el informe presentado.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Pregunta al asambleísta Fredy Rojas ¿Cuál es la resolución?

Asambleísta Fredy Rojas: El asambleísta le responde al Señor Presidente de la Comisión, que no existe ninguna resolución, por ello, pone a consideración el informe para primero escuchar a todos los asistentes y posteriormente, contrastar la información y proceder a realizar una resolución acerca de este lamentable suceso.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Aclara el Presidente Varela que se dará paso para que los comisionados puedan hablar solamente en relación al informe, más adelante se tendrá oportunidad a las comparecencias respectivas. En vistas de que no hay intervenciones, solicita continuar con el segundo punto.

Abg. Denise Zurita, Secretaria Relatora de la Comisión: Procede a dar lectura del segundo punto del día.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Menciona que dado que el segundo punto se vincula con el primero, se dará paso a las comparecencias de las autoridades pertinentes. Otorgando la palabra al Comandante General de la Marina, John Merlo León.

Señor Comandante General de la Marina, John Merlo León: Saluda al señor Presidente y los asambleístas, menciona que el señor Ministro de Defensa Nacional le ha delegado la asistencia a esta comparecencia, en vista a las actividades que debe cumplir. De los puntos establecidos o citados en la sesión anterior, las tres gestiones que como Ministerio de Defensa se realizó a través de la Comandancia General de la Marina las va a resumir y posteriormente el señor Contralmirante Pablo Caicedo, Director de Espacios Acuáticos va a realizar una presentación exhaustiva acerca de todo el ámbito administrativo, para sancionar tanto al jurado de capitanes como parte principal de espacios acuáticos y lo que se ha aportado con la Fiscalía General del Estado. Primer ámbito: Jurado de capitanes, se especifica la suspensión definitiva de las licencias, tanto para el capitán de la embarcación como para la Cooperativa de Transporte Marítimo, existen las multas por contravención de primera y segunda clase; la primera para John Fuentes y la segunda quien cumplió las funciones de mariner y para el señor Carlos Enrique Quimí. La Armada del Ecuador, realizó una comisión de asuntos administrativos, en los cuales, fueron sancionados los dos Capitanes, de Puerto Ayora, el Capitán Carlos Vallejo y de Puerto Villamil, el Teniente Danny Díaz, por otro lado, están en los procesos disciplinarios de sanción el encargado de emitir los zarpes de la Capitanía del Puerto Ayora, el Cabo Luis Carriel y de la Capitanía del Puerto Villamil, el Cabo Luis Chenche. Además, los dos tripulantes que se embarcaron, el que estaba de guardia en el Puerto de Villamil y los dos pasajeros que subieron a la embarcación sin tener autorización del caso. En cuanto al Ámbito penal menciona: Que la Capitanía del Puerto Ayora puso en conocimiento a la Fiscalía del cantón Santa Cruz sobre el siniestro ocurrido de la embarcación, en razón de lo cual la referida entidad dio apertura a la investigación previa con el Nro. 20030182290040, donde la armada se encuentra prestando la colaboración necesaria a fin de que la justicia ordinaria investigue y de ser necesario se

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

sancione a los responsables. Finalmente indica que esas son las acciones que como Ministerio de Defensa se han tomado a consideración. Luego manifiesta si alguna persona tiene preguntas o desea intervenir.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Establece que al final de todas las intervenciones se realicen las preguntas; posterior a ello, presenta al señor Contralmirante Pablo Caicedo.

Señor Contralmirante Pablo Caicedo, Director Nacional de Espacios Acuáticos: Empieza saludando a todos los convocados a la sesión. (Presenta ppt) En esta presentación explica brevemente los informes sobre el siniestro. Donde resumió lo correspondiente a las resoluciones tomadas por los comisionados. Posteriormente menciona que la acción del artículo 6, fue contestada con respecto a los tres puntos, por el señor Merlo conforme a lo que pide la ley, la investigación de siniestros y sucesos marítimos desde la metodología OMI y la ley; el proceso administrativo por la Autoridad Marítima y el proceso administrativo por la Fuerza Naval. Con respecto al artículo 4, recalca que es importante aclarar que dado a que no existen reglamentos, no se puede tomar en consideración dicho punto del artículo 4, la Armada del Ecuador convocó a todo el sector naviero, pescadores artesanales y a todos los usuarios del mar para que participen en la definición del borrador que se le envió a la Presidencia de la República, realmente creen que está bien elaborado; sin embargo, están esperando que se publique por parte del ejecutivo. Sin el reglamento, la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos ha procedido a reglamentar vía 6 resoluciones. No. DIRNEA-SPM-001-2021; (Vigencia de Certificados emitidos por el MTOP). No° ARE-DIRNEA-ATM-001-2022; (Instructivo de elaboración de Resoluciones). No° ARE-DIRNEA-SPM-002-2022; (Autorizaciones a Organizaciones Reconocidas). No° ARE-DIRNEA-DRC-003-2022; (Supervisión de buques de bandera extranjera); No° ARE-DIRNEA-SNA-004-2022; (Procedimientos ante eventos Tsunamigénicos). No° ARE-DIRNEA-SPM-008-2022; (Requisitos para lanchas de Prácticos). Resaltó que es importante presentar gráficamente el informe de la embarcación "Angy" llamado Informe de Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos, este informe dispone la Legislación Internacional y Nacional en los artículos 15 y 98 de la Ley Orgánica de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos. El objetivo del proyecto es obtener conclusiones y enseñanzas que permitan prevenir accidentes e incidentes análogos en el futuro. En cuanto al informe técnico y el factor ambiental, procede a analizar las condiciones meteorológicas y oceanográficas, y a enumerar cuatro puntos importantes: 1) La época del año fue desfavorable. 2) El periodo de aguaje. 3) La fuerza del viento y corriente influyó en la deriva de la embarcación. 4) Los niveles verticales de marea, oleaje y posición de embarcación, por último toma en consideración el factor material, como segundo punto habla sobre las CONDICIONES DE ESTABILIDAD: Donde menciona que los cálculos técnicos, más el peso de los pasajeros y tripulantes subió de 90 Kg, a más de 25 Kg de equipaje, multiplicado por las 37 personas, muestra como resultado del análisis que dichos factores NO afectaron la estabilidad de la embarcación. Como tercer punto habla sobre La. ESTANQUEIDAD: Donde explica que de la inspección física post evento, NO se logró comprobar que las condiciones del casco hayan influido en el hundimiento de la embarcación. Luego explica las condiciones de exceso de pasajeros a partir de la metodología OMI. CONDICIÓN # 1.- En ligero, sin consumibles (agua combustible), ni pasajeros. CONDICIÓN # 2.- Con 100% de consumibles y 100% de pasajeros. CONDICIÓN # 3.- Con 50% de consumibles y 100% de pasajeros. CONDICIÓN # 4.- Con 10% de consumibles y 100% de pasajeros. A partir de estas condiciones llega al siguiente resultado, presentado en las siguientes tablas: En el cálculo de 3 tripulantes y 29 pasajeros y 75 kg que se estipula según la ley, que solamente se añadió 25 kg más del total de equipaje; de

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

acuerdo a las condiciones analizadas, la lancha cumple las 4, sin novedad. Haciendo los mismos cálculos para el día del siniestro, 2 tripulantes más 35 pasajeros; es decir, 37 personas con 90 kg cada uno y se le calculó 25 kg por persona, el resultado que los señores ingenieros navales que elaboran muestra que 4 de las condiciones establecidas se cumplen en la lancha. Es por esto que afirman que la condición de número de pasajeros, combustible y agua no fueron causa del hundimiento. Con respecto a las pruebas de cambios bruscos de velocidad a 32 Nudos, y la aglomeración de pasajeros a una banda, señala en la tabla que en lado izquierdo está el cálculo realizado en 2015 donde se evidencia el cumplimiento satisfactorio de la nave; calculado las condiciones del día del siniestro, con un cambio brusco igual de 32N y aglomeración de pasajeros a una banda también se cumplen las condiciones; es decir, es un buen casco. Como cuarto punto habla sobre La MAQUINARIA PRINCIPAL, donde menciona dos puntos importantes: a) Embarcación sin procedimiento formal de mantenimiento de motores y b) Los motores fueron sometidos a un esfuerzo adicional, con consumos superiores de combustible. Posteriormente manifiesta que la lancha New Brithany, es idéntica, a la del siniestro, del mismo armador no transfiere los pasajeros pudiendo haberlo hecho, solamente le pasa combustible y 20 minutos después se hunde la lancha, entiende que esta lancha solo desembarcó al Capitán de la nave, al marinero y a unos cuantos pasajeros y olvidó a los demás, estando la lancha ahí y el armador. Cuando analiza el factor humano, muestra los datos del sistema AIS de la embarcación y se evidencia que su navegación no se realizaba con sus equipos, se realizaba con referencias visuales. Además menciona que en la imagen se visualiza la trayectoria recomendada por la Autoridad Marítima, al Capitán de la nave teniendo todos los equipos y al haber sido capacitados de forma correcta no se observa que el Capitán utilice los equipos electrónicos de forma correcta, por tanto, hace una navegación rudimentaria, la cual lo lleva a avanzar de forma simultánea a la costa y cuando alcanza a ver la otra isla cambia de rumbo volviéndose a topar con la costa y arriba al puerto, esto es en la mañana. En el regreso igual no sigue el trayecto recomendado, recorre de forma simultánea la costa de la Isla Isabela, donde avanza para acercarse a la Isla Santa Cruz y luego navega de forma paralela junto a las costas marítimas, por tanto, los errores de decisión del Capitán de la nave fueron los siguientes: 1) Informalidad y desatención en la navegación. 2) No se empleó los dispositivos de alerta disponibles como: Radio VHF, Botón de pánico DSC, tampoco empleo equipo EPIRB Modo "distress". Los cuales estaban en modo operativo. 3) "ANGY" no realizó el trasbordo de pasajeros a New Brithany. A las 19H30 se produce el reabastecimiento, empieza a andar y se dirige a la rompiente paralela al mar donde las olas impactan, lo que debía haber hecho era orientarse mediante la carta para tomar el trayecto correcto, porque tenía todos los equipos para hacerlo. En la imagen se ve que van los dos en el mismo trayecto sin haber pasado un poco de pasajeros a la otra embarcación, estas decisiones terribles fueron tomadas por los dos capitanes y el armador, de la lancha que pudo haber auxiliado a los pasajeros 30 minutos antes deja que se hunda. 4) Realizando el procedimiento incorrecto, para el abandono de la embarcación. Como conclusión menciona: 1) Que el hundimiento era previsible, ya que sucedió a consecuencia del factor humano, debido principalmente al incumplimiento de los procedimientos de planificación y control de la navegación, lo que llevó al patrón de la embarcación, presumiblemente por su habitual sentido de la informalidad y excesiva confianza, a no realizar una navegación segura. 2) El incumplimiento a los procedimientos de navegación fue generalizado y repetitivo, tal cual a lo visualizado en la travesía Puerto Ayora - Puerto Villamil el mismo día del siniestro. 3) Al siniestro contribuyeron las incorrectas decisiones entre Armador y Capitán, que no emplearon sus equipos de radio, distress y demás elementos para activarlos por tanto, no pudieron converger en una evacuación segura de los pasajeros. 4) Factor material y ambiental, con injerencia causal menor: Motores fuera de borda (fuera de servicio) y desestimación de condiciones meteorológicas y oceanográficas de la época del año.

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

Finalmente hace las siguientes recomendaciones al armador de la embarcación: cumplir durante la operación de sus embarcaciones, medidas de supervisión y asistencia oportuna, especialmente a los pasajeros mediante procedimientos adecuados de evacuación. A la Autoridad de Monitoreo de embarcaciones en la región: reforzar las medidas de supervisión sobre las embarcaciones que, bajo su debido análisis, son más vulnerables en el horario y época del año a sufrir incidentes o accidentes en su travesía. A la Autoridad Marítima: Revisar los libretos de estabilidad y especificaciones técnicas de las embarcaciones empleadas para el transporte de pasajeros entre islas en la Región Insular; estudiar la conveniencia de implementar listas de chequeo documentadas previo al zarpe, revisar horarios de navegación, revisar las medidas y pensum dispuestos de formación y capacitación de la gente de mar en la Región Insular. Dice que ellos como autoridad marítima les corresponde la seguridad; es decir, equipos electrónicos de navegación; equipos de comunicación VHF-DSC, sistemas de alerta en caso de emergencia (EPIRB), equipos de salvamento (Balsas, aros y chalecos salvavidas, según normas OMI). Lo que se visualiza a la derecha menciona el Contralmirante que no les compete, ya que eso le pertenece explicar a la Secretaría de Puertos y el Almirante Navas hablará al respecto, es necesario que estas embarcaciones pasen a mejor calidad, garantía y confort para los pasajeros que visitan Galápagos. 1.- Acciones tomadas para reforzar el monitoreo de las naves y la reacción en caso de un siniestro: Establecer un procedimiento para control del tráfico de embarcaciones de cabotaje - pasajeros, empleando los sistemas de monitoreo disponibles, son responsables capitanías-DIRGIN con un plazo hasta el 30 de octubre del 2022, se elaboró un instructivo con disposiciones específicas para COIODG-CAPITANES DE PUERTO. Incluir dentro del procedimiento la doctrina SAR con los estados de incertidumbre-alerta y socorro, los responsables capitanías-DIRGIN, hasta el 30 de octubre del 2022, en el instructivo se detalla el procedimiento y acciones a seguir para el control correspondiente. Disponer a Capitanías de Puerto realizar un listado de embarcaciones que puedan aportar con su ayuda en caso de emergencia para apoyo a las acciones de cada Capitanía, responsables capitanías hasta el 30 de octubre del 2022, en ejecución. Se dispuso a las Capitanías de Puerto que las embarcaciones de cabotaje con exceso de pasajeros se les prohíba el zarpe, responsable capitanía, plazo permanente; en ejecución desde el 30 de septiembre del 2022. 2.- Medidas adicionales para evitar la informalidad e incrementar la seguridad: se dispone a las Capitanías que informen a los armadores que no se puede vender más boletos de lo que la capacidad de la embarcación establece, además, de que durante el embarque, la tripulación de la embarcación emita al usuario la inducción sobre ubicación y obligatoriedad del uso de chalecos salvavidas, responsable capitanías, plazo permanente está en ejecución. Se dispuso a las Capitanías de Puerto la aplicación de una nueva lista de chequeo para el control de pasajeros y equipamiento de las embarcaciones previo a cada zarpe, responsable capitanías, plazo permanente y en ejecución. Se dispuso a Capitanías de Puerto que controlen a embarcaciones que brindan servicio de taxi acuático que cuenten con chalecos salvavidas suficientes, responsable capitanías, plazo permanente y en ejecución desde el 27 de octubre del 2022. 3.- Medidas adicionales para controlar los horarios de navegación: Disponer a Capitanías el control de los horarios de zarpe conforme a la Resolución MTOP-SP-TM-2018-0082-R en el Art. 8 y su Anexo 1, donde se encuentran definidas las rutas y horarios para prestación de servicio público para transporte marítimo de pasajeros, responsables los DIRGIN/capitanías, plazo 29 de octubre del 2022, y nada a mencionar. Solicitar a la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial en los Transportes Acuáticos para la factibilidad de cambio de horario vespertino fin las naves que actualmente zarpan a las 15H:00S lo realicen a las 14H:00S y se remita esa disposición con la respectiva resolución para aplicación en esta jurisdicción, responsable de dirgin, plazo del 5 de noviembre del 2022, se realizó oficio a SPTMF para que se proceda con la revisión de horarios y rutas autorizadas. 4.- Medidas adicionales para mejorar la formación y

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

capacitación de la Gente de Mar: Por gestiones directas ya ejecutadas, ESMENA se encuentra en revisión del pensum académico para el 2023, responsable DIRGIN, plazo 20 de octubre del 2022, nada a mencionar. Gestionar con ESMENA-Galápagos la ejecución de cursos OMI Básico 1.13 primero auxilios, 1.19 técnicas de supervivencia personal, 1.20 prevención y lucha contra incendios y 1.21 seguridad personal y responsabilidad social, OMI 3.26 Formación para la protección de toda la gente de mar, OMI 3.27 Formación en sensibilización sobre protección para la gente de mar, responsable DIRGIN- capitanías, plazo 9 de noviembre del 2022, se ejecutarán cursos o seminarios adicionales que no se encuentren estipulados en la Resolución vigente para aumentar las destrezas y habilidades del personal marítimo. El informe fue remitido a la OMI para su validación y al Estado de Israel como país interesado, no tienen observaciones del mismo. Respecto al proceso administrativo, dictado por el Jurado de Capitanes que fue conformado por un grupo investigador que apoya al Jurado de Capitanes, los de rojo son civiles expertos, ingenieros expertos, navales con mucha experiencia en el área marítima y los de negro oficiales de marina con 20, 25 hasta 30 años de experiencia. Sanciones: Al capitán de la nave, suspensión definitiva de su matrícula por: navegar con motores deficientes LONSEA Art. 127; Navegar sin dotación mínima de seguridad. LONSEA Art. 128; Exceder capacidad de pasajeros autorizados. LONSEA Art. 127; Navegar sin dispositivos de navegación, salvamento. LONSEA Art. 127; Realizar maniobras inadecuadas e incumplir normas de navegación para prevenir choques y abordajes ocasionando pérdida de vidas humanas. LONSEA Art. 127. Al armador de la nave Suspensión definitiva de su matrícula por: El armador de la nave responderá solidariamente por los daños causados, su reparación y remediación. LONSEA Art. 25. Al Propietario de la nave multa económica por no registrar los actos o contratos de naves, dentro de los siguientes 30 días de haberse celebrado dichos actos. LONSEA Art. 127. Al Marinero de la nave multa económica por navegar en áreas protegidas sin autorización o sin cumplir los procedimientos establecidos, sin perjuicio de otras acciones legales a las que hubiere lugar. LONSEA Art. 128. Al Marinero de la nave multa económica por Navegar en áreas protegidas sin autorización o sin cumplir los procedimientos establecidos, sin perjuicio de otras acciones legales a las que hubiere lugar. LONSEA Art. 128. Al Administrador de la nave Multa económica por no reportar a la Capitanía de Puerto, un siniestro o suceso en los espacios acuáticos. LONSEA Art. 127. Y las sanciones por proceso administrativo interno son: Al Capitán de Puerto Ayora por Falta de supervisión hacia el personal encargado de la emisión de zarpes; al Capitán de Puerto Villamil por Omisión de delegación para legalización de zarpes en su ausencia y falta de supervisión hacia el personal encargado de la emisión de zarpes, el encargado de emitir zarpes en CAPAYO por falta de ingreso y verificación de datos en el sistema se les sanciona con falta GRAVE, tipificada en el Art. 41, que se traduce a que se los remueve de su cargo, letra d), del RSRDM : "No dar cumplimiento por negligencia a órdenes, comisiones o consignas militares, así como a las disposiciones contenidas en instructivos, directivas y reglamentos...". Así mismo, al encargado de emitir zarpes en CAPVIL por falta de ingreso y verificación de datos en el sistema y emisión de zarpe sin usar su QR asignado; Tripulante de Guardia de Muelle de CAPVIL por no haber verificado que la tripulación declarada en el zarpe fuera la que efectivamente iba a navegar, y haber autorizado el embarque de personal adicional al permitido en los documentos estatutarios de esa embarcación; al Tripulante pasajero en lancha ANGY por no ejercer adecuadamente su rol como miembro de la Policía Marítima; y al Tripulante pasajero en lancha ANGY por no ejercer adecuadamente su rol como miembro de la Policía Marítima se les sanciona con Falta GRAVE, tipificada en el Art. 41, letra d), del RSRDM : "No dar cumplimiento por negligencia a órdenes, comisiones o consignas militares, así como a las disposiciones contenidas en instructivos, directivas y reglamentos..." El Contralmirante manifiesta que ese es el informe que se les ha pedido presentar en esa mañana.

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Agradece por el amplio informe que ha presentado el Director Nacional de Espacios Acuáticos, Pablo Caicedo quien viene en representación del Ministro de Defensa Nacional. Al respecto del informe, expresa si alguien de los asambleístas quiere preguntar algo.

Asambleísta Pedro Anibal Zapata: Empieza agradeciendo al Señor Presidente; menciona que es momento de ir refrescando algunas cosas que se manifestaron en las intervenciones. Dice que se debe reconocer que se han tomado algunas medidas correctivas; como parte del trabajo de la comisión y bajo la figura de fiscalización a lo que se encuentran obligados los asambleístas y la institución Asamblea Nacional; existen algunos correctivos, pero lamentablemente nacieron de una tragedia, y lo que hoy se haga no va a subsanar ni a corregir lo que paso con "Angy" ese fatídico 25 de septiembre del año 2022. El señor asambleísta se dirige al señor Presidente indicando que por la evaluación de la Ley de Galápagos y como parte del trabajo legislativo de la comisión, estuvieron por las islas hace un mes aproximadamente y se dieron una vuelta casi redonda, solo les faltaba navegar de Puerto Baquerizo Moreno a Puerto Ayora, pero lo hicieron con uno de los medios más utilizados en la transportación interina, que es la marítima, salieron de Puerto Ayora a Puerto Villamil-Isla Isabela en lancha, luego de Puerto Villamil-Isabela a Floreana-Puerto Velasco Ibarra y finalmente, de Floreana a Puerto Baquerizo Moreno-San Cristóbal y eso es lo que una vez hablaron en la comisión. Se dirige al Presidente, a sus colegas asambleístas e invitados de la sesión del día, acotando que ese es el trabajo que tenía que hacer la Armada, porque en el estudio de navegación que los asambleístas de la comisión hicieron, en diferentes días, incluyendo el domingo, la capitanía estuvo presente en la embarcación y desde ahí controla el listado de pasajeros, donde proceden a tomar lista los miembros presentes; incluso revisan los niveles de combustible que tiene la embarcación, revisando también que hayan chalecos salvavidas; todo estaba en orden, pero manifiesta que hay temas que quedan sueltos, por tanto, es necesario que se tomen a consideración algunas sanciones o multas en cuanto a la parte administrativa, ya que en la parte punitiva está la Fiscalía. Por otro lado, dice que se debe hablar de los famosos cursos que se dan en las islas, por lo que pregunta si ¿Sabían ustedes que aproximadamente más de 4000 personas trabajan en el mar, en Galápagos?, desde la pesca, el turismo, guías, capitanes, marineros, tripulantes y todo lo que conlleva. Se estima entre 4000 y 5000 personas en las islas que trabajan en el mar y usualmente se llaman gente de mar. El asambleísta Zapata afirma que los cursos no son regulados, lo que provoca un rechazo de toda la gente de mar en Galápagos, primero porque estos son temas de mayor profundidad, ya que ESMENA otorgó algunos títulos que no son reconocidos por SENESCYT y tampoco son reconocidos por casos como el Transporte de la Marina Mercante a Nivel Internacional, pero el problema de fondo es que estos cursos por lo regular se los realizan en Guayaquil, y a la gente de mar le resulta muy costoso salir a Guayaquil, en estos tiempos de pandemia es aún más crítico, pues hay que pedir a la Armada que se revisen estos cursos porque son de actualización, no es necesario que se les obligue a las personas a que dejen de trabajar para asistir presencialmente a los cursos, cuando en otros países se los realiza en forma virtual; en cuanto al precio considera que también es importante que se realice una revisión, ya que los precios muy son altos, también hay que considerar incrementar el contingente técnico humano y logístico, para que desde ahí se puedan hacer los cursos; ya que esta situación representa un gran problema para la gente de mar. Por otra parte, el asambleísta manifiesta que cree que el fiscal o la fiscalía debe tener varios elementos de convicción, pues es evidente en este caso hubo negligencia, aunque recalca que él no va a cuestionar las acciones administrativas que se han tomado porque no le corresponde por ley, pero en la parte penal hay algunas consideraciones. (Narra algunas de las cuestiones que causaron la tragedia mencionadas en la primera sesión). El asambleísta Zapata menciona que resulta

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

curioso lo que el señor Pablo Caicedo indicó sobre los salvavidas que supuestamente habían en el casco de la embarcación Angy el día del desastre, lo que es imposible, sostiene el asambleísta, pues estos deben estar a la vista aunque no se les dé a los pasajeros; los que han navegado conocen la importancia de lo que implica navegar en el mar, posteriormente relata su experiencia como navegante durante su infancia, que cuando tenía 12 años navegaba junto a sus hermanos con las olas y con cálculos precisos, no había lugar para realizar un análisis técnico; el asambleísta dice que el análisis que da el Contralmirante es técnico y que está bien que lo haya dado, pero en la práctica no se cumplió con nada de eso, y es ahí donde está el problema. Como otro punto el asambleísta señala que le gustaría conocer las sanciones que se les dió a los capitanes de puerto, además de haber sido removidos, también pidieron que al capitán de Puerto Baquerizo Moreno se le sancione, porque hubo un antecedente de negligencia, donde una embarcación zarmando de Puerto Baquerizo Moreno a Puerto Ayora la rescataron alrededor de 6 horas más tarde, cuando el tiempo de navegación estimado es de 1H:45, o máximo dos horas. Además dice que los miembros del ECU 911 no se han podido contar, ya que intentan lavarse las manos diciendo que no recibieron llamadas, ni se les ha reportado evidencias del caso, pues al parecer el ECU 911 no brindó el servicio necesario en el momento que se solicitó la ayuda; realmente no se conoce qué mejoras ha hecho la entidad del ECU 911, revisando alguna documentación por ahí, lo que se pudo ver es que los informes remitidos eran totalmente incompletos. La lancha Brittany apareció a lado de la lancha Angy, esa lancha zarpó desde Puerto Ayora, pero salió con combustible para auxiliar a la lancha Angy, es decir que la capitanía ya conocía el caso antes, entonces estas partes son las que no concuerdan y generan dudas. Pero, se confía en que la Fiscalía como parte de su trabajo, pueda detallar y esclarecer el hecho lamentable que ocurrió el domingo 25 de septiembre lo que no debería volver a ocurrir. En Galápagos siempre pasan cosas raras, y aquí tiene que ver mucho el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, considera que no solamente tiene relación directa por el tema de vías, sino que también porque dependen dos subsecretarías importantísimas para quienes viven en Galápagos y desarrollan actividades productivas: la primera es la Subsecretaría de Transporte Aéreo, ya que hay un caos y una anarquía en cuanto a los precios de los vuelos que van hacia Galápagos y de regreso, pues estaría costando un pasaje alrededor de \$500 dólares de los Estados Unidos de América; el asambleísta, menciona que tomó la ruta San Cristobal-Quito y le costó \$450, lo cual tuvo que pagar, pero se cuestiona ¿Cuáles son las entidades que controlan los precios de las aerolíneas? porque las instituciones encargadas de ello no hacen nada por controlar esta situación, en el caso del Consejo de Aviación Civil permite todos estos abusos, por otro lado señala que la aviación civil que es la Autoridad Aeronáutica del país, parecen empleados de las líneas aéreas que son transnacionales, se han dado quejas y no pasa nada, así está el Estado, los Gobierno; los Ministros/as y los colaboradores, han fallado, no hacen respetar las leyes en beneficio de los ecuatorianos. Por otro lado menciona que en la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial, existe un conflicto que tiene que arreglarse porque ellos son la autoridad Marítima según la ley, ya que hay varios consejos de gobierno y distintos organismos de Galápagos han absorbido a la Prefectura, a la Gobernación, a la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial y hoy pretenden seguir desinstitucionalizado a las entidades del país y de Galápagos. El Consejo de Gobierno de Galápagos quien de la noche a la mañana asumió competencias, que no cumplen bien o simplemente no las cumple, por ejemplo, en el caso de cuando el comerciante se queja del transporte de carga, no hay solución alguna, por lo que algunas operadoras han renunciado a sus lugares de trabajo debido a que no hay el apoyo de parte de las entidades encargadas. Acota que van a quedar desabastecidos en diciembre, el mes más crítico para los pobladores de Galápagos; por otro lado insiste en que si no se toma a consideración las acciones debidas, entonces lo que paso con Angy no será un tema aislado, sino el resultado de una serie de falencias en la Política Pública de

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

Galápagos, una dispersión de actos que donde los funcionarios encargados se lavan las manos. Menciona que se debe insistir en conocer cuales son las sanciones que fueron aplicadas para los responsables de la tragedia en la Embarcación Angy, ya que en Galápagos la gente aún está afligida por este hecho y consideran que el Poder Público no está haciendo nada para solventar este tema. Finaliza que desea escuchar con ansias lo que tiene por decir la Delegada de la Fiscalía de Estado.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Agradece la intervención del asambleísta Zapata, y en ese momento procede a escuchar a los delegados del Ministro de Servicios de Transporte y Obras Públicas, al señor Viceministro y al señor Subsecretario de Puertos, manifiesta que sobre este tema se hubiese requerido la presencia del señor Ministro, pero entiende que va a estar presente en el juicio político que se le está siguiendo. Le otorga la palabra el señor Viceministro.

Doctor José Luis Aguilar Hernandez, Viceministro de Servicios del Transporte y Obras Públicas: Saluda a todos los presentes, y menciona que el señor Ministro no pudo asistir pues se encuentra con el señor Presidente de la República en Esmeraldas, pero que ha sido delegado para informar en la comparecencia, las acciones que se han venido realizando en conjunto con la DIRNEA, indica que para evitar que estos sucesos vuelvan a darse; es necesario poner atención al informe realizado por la Subcomisión, en el cual, se mencionaron las acciones que viene desarrollando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y también el informe con corte de fecha anterior que no refleja las acciones posteriores o las respuesta a muchos de los pedidos que formuló el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y las decisiones que tomó al recibir la información que solicitó a otras entidades del sector público, procede a informar las acciones tomadas posteriores al tema de las competencias específicamente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Subsecretaría de Puertos, en ese sentido, menciona que hay dos temas fundamentales que tienen que ver con las rutas y también con los seguros de las embarcaciones los cuales tienen una particularidad. Pide autorización al señor Presidente de la Comisión para ceder la palabra al Contralmirante en servicio pasivo Eduadro Navas quien procederá a leer e informar técnicamente las acciones que se han realizado como comisión.

Licenciado Celiano Eduardo Navas Najera, Subsecretario de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial en los Transportes Acuáticos: Procede a saludar a todos los convocados. Y manifiesta que algunas acciones fueron debidamente nominadas por el señor Presidente de la Comisión, pero que realmente están inconclusas, y da a conocer todas las acciones realizadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial y Espacios Acuáticos, manifiesta que después responderá a una inquietud del asambleísta Zapata, en relación a la situación que se vive en Galápagos en el tema de transporte marítimo que realizan algunas empresas en Galápagos. Hace referencia a la tragedia suscitada y establece su preocupación. Menciona que de acuerdo a la Ley de Navegación las competencias se encuentran claramente definidas, en lo relacionado a la Autoridad Marítima Nacional y a la Subsecretaría de Puertos, por lo sustenta que va a describir detalladamente las acciones tomadas por el Ministerio. El 04 de octubre de 2022, mediante oficio MTOP-Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial-660, se solicitó al Capitán de Puerto de Puerto Ayora los resultados de la investigación del siniestro de la embarcación Angy con matrícula TN-01-01027, a fin de tomar acciones en el ámbito de autoridad competente con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Art.20 de la Resolución Nro. 2018-082 de 13 de agosto de 2018, respecto al procedimiento para la sanción de suspensión de la Autorización de Ruta; esta función básicamente se encuentra ligada a la autorización de rutas, horarios e itinerarios. El 06 de

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

octubre de 2022, mediante Oficio Nro. MTOP-22-670 se solicitó a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, se dé a conocer si existe algún tipo de póliza de seguro para las embarcaciones interislas que tenga cobertura para los siguientes eventos: casco y maquinaria; accidentes personales, muerte por accidente, incapacidad permanente por accidente, desmembración por accidente, contaminación ambiental accidental, gastos de salvataje, gastos de remoción de escombros, gastos por remolque; es decir, la solicitud fue realizada en todos los campos que se pueden dar en un accidente, y de ser la respuesta positiva indicar ¿Cuáles son las compañías de seguros domiciliadas en el país, debidamente calificadas con reaseguradoras de respaldo que nos ofrecen? a fin de que se realice las coordinaciones correspondientes a costos y coberturas, además expresa que hay un punto importantísimo que se debe tomar en cuenta, y que desafortunadamente las compañías aseguradoras no desean brindar ese tipo de seguro a las embarcaciones que hacen transporte interislas, y hace referencia al accidente que se dio y que a futuro se puede volver a dar, a través de la Subsecretaría oficiaron de forma directa a las empresas aseguradoras para que den una posibilidad o viabilidad, en ese sentido para que emitan algún tipo de seguro que permita a la MTOP tener la seguridad de que en algún momento dado podrán cubrir los gastos del accidente. El 7 de octubre del 2022, con Oficio Nro. MTOP-22-675 se convocó a una reunión de trabajo que se llevó a cabo el día martes 11 de octubre de 2022, a las 10:00 hora insular, a través de la plataforma zoom, con los actores relacionados directa o indirectamente con la Prestación de Servicio Público del Transporte Marítimo de pasajeros entre Puertos poblados de la provincia de Galápagos, con la finalidad de dar atención al Oficio Nro. CEGREG-2022-1157 del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos, que se pedía la *"...revisión urgente y modificación de las disposiciones relacionadas con la fijación de horarios y frecuencias de embarcaciones que operan en el Archipiélago para que los viajes de retorno desde cada puerto sean mientras haya luz natural ya que los trayectos duran aproximadamente 2 horas arribando pasadas las 17h00 con lo cual se dificultaron las tareas de rescate y auxilio de embarcaciones en caso de averías y/o daños..."*.

Y en referencia a la Resolución 001-COE-ISABELA-2022, el COE Cantonal de la Isla Isabela, en la cual en su artículo 1 textualmente se establece lo siguiente: *"Que la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial en los Espacios Acuáticos, aplique las medidas adoptadas por el COE Cantonal de Isabela, referente al uso de muelle de pasajeros de Puerto Villamil para la salida de embarcaciones de Cabotaje y Chárter en ruta Isabela -Santa Cruz de lunes a domingo en el nuevo horario de 06h00 y 13h00, a partir del día lunes 10 de octubre del 2022"* situación autorizada en la mesa de trabajo, donde también se determinó lo siguiente: GAD MUNICIPAL CANTÓN ISABELA, manifiesta que los ciudadanos de la isla respaldan la Resolución 001-COE-ISABELA-2022, emitida el 26 de septiembre del 2022. GAD MUNICIPAL CANTÓN SANTA CRUZ, solicita que previo a establecer un cambio en el horario de las embarcaciones que prestan el servicio público de pasajeros, se debe realizar una socialización con los actores involucrados en las tres islas: Isabela, Santa Cruz, San Cristóbal, de manera coordinada; ya que un cambio de esa índole tendría afectación directa en el servicio de transporte. Se solicitó la intervención por parte del GAD MUNICIPAL CANTÓN SAN CRISTÓBAL, pero no se obtuvo respuesta a pesar de su presencia vía telemática en la reunión. El Ministerio de Turismo intervino sugiriendo que se solicite un análisis técnico que sustente los cambios en los horarios, y que se organicen mesas técnicas de trabajo tanto con armadores, usuarios del servicio y autoridades en las cuales se presenten las propuestas y se llegue a un consenso. En base a lo antes descrito, con Oficio Nro. MTOP-22-694 del 17 de octubre de 2022, se solicitó al GAD MUNICIPAL DE SAN CRISTÓBAL, GAD MUNICIPAL DE ISABELA y GAD MUNICIPAL DE SANTA CRUZ, se remitan los informes técnicos de viabilidad que sustenten los cambios de horario de las rutas y

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

frecuencias de los Servicios Públicos del Transporte Marítimo de pasajeros en los Puertos poblados de la provincia de Galápagos, con la finalidad de que se pueda determinar la factibilidad del cambio de horario solicitado, (no recibieron respuesta hasta la presente fecha). A partir del 27 de octubre de 2022, se suspende la prestación del servicio de transporte público marítimo de pasajeros de las embarcaciones que no cuentan con la autorización de ruta, horario e itinerario correspondiente; notificando oportunamente al Director Regional de los Espacios Acuáticos Insular y a las Capitanías de Puerto el listado actualizado de las embarcaciones debidamente autorizadas con la finalidad de que únicamente se otorgue el zarpe a dichas naves, el 28 de octubre de 2022 mediante Oficio Nro. MTOP-22-625, se notificó esta situación. Adicionalmente, se realizaron inspecciones de control del servicio público de pasajeros de las embarcaciones que zarpan desde Puerto Ayora en la bahía Academia hacia los puertos insulares de Puerto Villamil y Puerto Baquerizo Moreno, el objetivo es verificar que las mismas estén debidamente autorizadas a brindar el servicio y las rutas, horarios e itinerarios, en base a lo establecido en la Resolución Nro. 2018-082 de 13 de agosto de 2018. Finalmente establece que el MTOP a través de la Subsecretaría ha colaborado con las investigaciones que se están llevando a cabo principalmente con la Fiscalía General del Estado y que se ha entregado todo lo solicitado en el ámbito de sus competencias como cartera de Estado, es así, con fecha 28 de septiembre de 2022, se comunicó al Capitán de Puerto Villamil para que envíe el archivo físico de la nave en mención, con toda la documentación técnica respectiva, que se adjuntó el acta de entrega-recepción correspondiente. De igual forma, se dió respuesta a la Agente Fiscal, en atención al Oficio Nro. FPGLPS-FEPG1-2861-2022-000187-O, del 28 de septiembre de 2022, de la Investigación Previa 200301822090040, en donde solicita se remita información de la embarcación ANGY, matrícula TN-01-01027. El 06 de octubre de 2022, se genera respuesta al Oficio Nro. ARE-DIRNEA-SPM-2022-2028-O de 03 de octubre de 2022 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS en donde solicita se informe si la empresa COOPERATIVA DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y DE TURISMO ISABELA, está registrada como armador de la nave, si tiene emitida una matrícula de armador, su vigencia y si tiene registradas más embarcaciones como armador. Se da respuesta a la Agente Fiscal, al Oficio Nro. FPGLPS-FEPG1-2861-2022-000274-O, del 08 de octubre de 2022, de la Investigación Previa 200301822090040, en donde solicita remita información de la embarcación ANGY, matrícula TN-01-01027 respecto al número de pasajeros y miembros de la tripulación autorizados para realizar actividad de transporte interislas en la provincia de Galápagos para el periodo año 2022. De fecha 26 de octubre de 2022, se da respuesta a la Agente Fiscal, al Oficio No. FPGLPS-FEPG1-2861-2022-000263-O, del 04 de octubre de 2022, recibido el 17 de octubre del 2022, relacionado con la investigación previa No. 200301822090040, mediante el cual solicita remita información, respecto a la embarcación ANGY con matrícula No. TN-01-01027. De fecha 26 de octubre de 2022, se da respuesta a la Agente Fiscal, al Oficio No. FPGLPS-FEPG1-2861-2022-000321-O, del 14 de octubre de 2022, de la investigación Previa No. 200301822090040, en donde solicita si se realizó alguna inspección de las condiciones mecánicas de los motores de la embarcación Angy con matrícula TN-01-01027 a partir del 13 de septiembre del 2022 o si consta la actualización de permisos a partir del 10 de septiembre del 2022. Finaliza estableciendo que esas son las acciones ejecutadas en relación al accidente que desafortunadamente tuvo ocasión en Galápagos meses atrás.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Le cede la palabra a la Doctora Yanina Villagómez Fiscal Provincial del Guayas en representación de la señora Fiscal General del Estado.



**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS
NATURALES**

Doctora Yanina Villagomez, Fiscal Provincial del Guayas: Procede a saludar a todos los convocados. Dando cumplimiento a la circular Nro. AN-CBRN-2022-0006-C de 2 de noviembre de 2022, que se le fue emitida en calidad de Fiscal Provincial del Guayas y Galápagos al informe que ha solicitado esta comisión, indica que como informó verbalmente el 5 de octubre de 2022, el expediente fiscal Nro.23018220940, se inició de oficio, en uso de las facultades y competencias de la Constitución República del Ecuador en el Art.195 a la Fiscalía General del Estado y en concordancia con el Art.282 del Código Orgánico de la Función Judicial, donde indica claramente que la Fiscalía tomó conocimiento el día 25 de septiembre del 2022 a las 21H45 del accidente ocurrido; es decir, que ese día la embarcación "Angy" zarpó a las 15H30, desde la Isla Isabela con destino a la Isla Santa Cruz, motivo por el cual la Fiscal, abogada Lleislayne Chunchu se trasladó inmediatamente al muelle de pasajero del cantón Puerto Ayora y dispuso todas las diligencias necesarias pertinentes tanto a la DINASED, como a la Armada del Ecuador para el rescate y búsqueda de las personas desaparecidas, al igual que, se trasladó al hospital República del Ecuador para receptar las versiones a las personas rescatadas y así iniciar las investigaciones pertinentes y disponer con la debida autorización correspondiente, realizar las órdenes de allanamiento, para encontrar al capitán y al marinero de la embarcación "Angy", sin ser ubicados en el decurso de la flagrancia. A fecha 5 de octubre del 2022, la Fiscalía realizó 102 disposiciones fiscales o diligencias, las cuales han permitido el desarrollo de la fase preprocesal y que, por motivos que señala el Art.584 del COIP en concordancia con el Art.184, se manifestó el 5 de octubre que se guarda bajo reserva judicial a terceros. Desde el 5 de octubre hasta la fecha 7 de noviembre del 2022, la Fiscalía ha realizado 183 diligencias, donde se encuentran recabados 15 cuerpos de la investigación que se a mencionado, recabando elementos sólidos, contundentes como son: 47 versiones a varias personas, entre ellas a rescatados, autoridades y se ha incorporado al expediente fiscal diferentes documentaciones e informes requeridos, que han llegado de diferentes instituciones como lo es: Registro Civil, Migración, Operadoras Móviles, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial de LATAM, del COE de Santa Cruz, Hospital República del Ecuador, del Hospital Vozandes Quito, Hospital Oscar Jam, la Capitanía de Puerto Ayora y Villamil, Dirección de Espacios Marítimos, ECU 911, PETROECUADOR, Subsecretaría de Gestión de Tránsito, informes policiales de las DINASED entre otras; recabando informaciones y experticias como son reconocimiento del lugar de los hechos, evidencias, inspección ocular técnica, pericias de audio y video, explotación y extracción de celulares, así como las cámaras de video seguridad, protocolo de necropsias y ampliaciones, por lo que el expediente cuenta con los elementos necesarios, que se ha solicitado a la función jurisdiccional, el inicio de la Instrucción Fiscal, por lo cual a partir del Oficio Nro. FPGLPS-FEPG1-2861-2022-00376-O de 7 de noviembre del 2022, se solicitó a la Función Judicial de Santa Cruz que, señale el día y hora para la audiencia de formulación de cargos, el mismo que desde ya, fiscaliza la audiencia respectiva, la cual puede ser revisada en el sistema ESATJE bajo el proceso penal Nro. 20332 -2022 -00574, puede ser revisado por cualquier ciudadano en cualquier parte del país, donde se menciona y se entrega a la función jurisdiccional todos los elementos recabados que sirven para demostrar tanto la existencia y materialidad de la infracción, así como a las personas que han participado en el hecho que se está investigando, esto es "El homicidio culposo" contemplado en el Art.145 del COIP, el cual da a la fiscalía 90 días para que recabe más información dentro de la etapa de instrucción fiscal, se considera que dentro de los 90 días se debe recabar más información, además la Fiscal del Guayas mencionó que desde ya los presentes que va a ver vinculaciones en este caso, pues como lo indicó con anterioridad su compromiso es para con el Estado ecuatoriano y con los afectados del hecho, por tanto, no dejará en la impunidad este hecho y continuará con las investigaciones. Manifiesta que es todo lo que puede decir en honor a la verdad y como ya se ha procedido a judicializar, el día de mañana, procederá a

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

remitir la documentación con las respectivas partes procesales, de las cuales se hará la entrega formal a los asambleístas para que así se pueda realizar la disposición legal y se tenga conocimiento del avance de las investigaciones. Finaliza aclarando que la Fiscalía cumple y seguirá cumpliendo con su deber; agradece y mantiene que está presta a responder todas las inquietudes que tengan.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Agradece la intervención de la Fiscal General de Guayas. Posterior a ello, le concede la palabra al Sr. Bolívar Wladimir Tello Astudillo, delegado de la Directora del ECU-911.

Señor Mgs. Bolívar Wladimir Tello Astudillo, Subdirector Técnico de Operaciones: Se dirige a todos los presentes, con un saludo y una disculpa en nombre de la Ing. Daniela Saltos Subdirectora General del Servicio Integrado ECU-911. En cumplimiento a las peticiones por parte de la Asamblea con oficios Nro. AN-CBRN-2022-0525-O y Nro. AN-CBRN-2022-0006-C. El 02 de noviembre se emitió el informe de las actividades realizadas por el ECU-911 en el oficio Nro. SIS-SIS-2022-0725-OF, en dicho informe se manifiesta que el ECU-911 ha cumplido con responsabilidad todas las competencias atribuidas en la Constitución de la República del Ecuador en el Art.226, en el Decreto Ejecutivo 988, en el Decreto Ejecutivo 031 y en el Estatuto Orgánico, es decir, que el ECU-911 tiene como misión fundamental la atención de las emergencias reportadas por la ciudadanía a través del 911, videovigilancia o cualquier mecanismo de alerta que esté articulada al ECU-911 junto a los recursos de las instituciones como: Fuerzas Armadas, Policía Nacional, Gestión de Tránsito y Movilidad, Ministerio de Salud Pública, Servicios Municipales, Cuerpo de Bomberos, etc; se despache la atención de la alerta hacia estas instituciones. En ese sentido, ellos establecen tres procedimientos: el primero, la atención de la alerta, lo que corresponde al ECU-911 con tiempo prudencial para atender la alerta; segundo, esa alerta se envía de acuerdo al caso, a la institución pertinente; y tercero, el despacho del recurso a territorio que le corresponde a las instituciones articuladas. En la segunda parte del informe señala que el tiempo que se ha empleado en la creación de la ficha y su posterior despacho es de 2 minutos 34 segundos, es decir, que les llega esa alerta a las 18:52 y se la despachó a las Fuerzas Armadas, inmediatamente a las 18:54:56. Sobre el manifiesto de que el informe está incompleto, debido a que se cumplió con los procedimientos enmarcados OP-PRO-01, procedimiento de recepción de la llamada y OP-PRO-02, procedimiento de coordinación, seguimiento, cierre, emergencias y despacho; no existe una responsabilidad administrativa por parte de los funcionarios del ECU-911. En ese sentido menciona que ellos están abiertos a la posibilidad de que si la Fiscalía lo determina, puede abrirse la plataforma tecnológica para que se compruebe si se recibió otra llamada anterior a las 18h52 como se lo ha determinado. La Fiscalía General del Estado ordenó que se disponga la versión libre y voluntaria y sin juramento del Sr. Carlos Alberto Tituaña Guarnizo, quién atendió esa llamada, pero ya compareció. Asimismo se ordenó se reciba la versión del Sr. Paul Alexander Ortega, el mismo que es evaluador de despacho de las Fuerzas Armadas, no es servidor del ECU-911, por lo cual, no es factible. Menciona que ellos ya han enviado a Fiscalía todas las llamadas, audios, fichas y todos los procedimientos que han realizado como Servicio Integrado ECU-911, a Fiscalía. El señor Tello señala que quiere compartir con los presentes, que de ser necesario ellos podrían ampliar el informe para que Recursos Humanos pueda analizar la responsabilidad del funcionario que atendió la llamada, adicional a eso, se ha mencionado que el ECU-911 atiende las llamadas a las 9pm y responde a las 11pm, por lo que afirma que no es cierto que ellos no responden los llamados de las personas que tienen alguna emergencia, ya que en 11 segundos ellos responden y coordinan con el resto de instituciones a la llamada para asistir el percance que



COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

se suscita en ese momento. Concluye con que le corresponde a las otras instituciones articuladas, tener los recursos necesarios para atender con eficacia los accidentes.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: El Presidente agradece al señor Tello por la información brindada y acota que la Fiscalía tomará cartas en el tema. Posterior a la intervención de las autoridades, le da la palabra la Sra. Alexandra Lara, quien estuvo directamente ahí.

Sra. Alexandra Lara-Sobreviviente: Comienza su intervención, saludando, después de ello procede a pedirle al Sr. del ECU-911 le aclare, ¿A qué hora consideraron la llamada de emergencia? porque en la primera reunión con el tema del naufragio de la embarcación Angy, la Ing. Daniela Saltos, señaló que existieron 36 llamadas realizadas a partir de las 18h50, por lo cual menciona que tiene la intriga, porque se está tomando en cuenta la hora continental y no la insular, porque la verdadera hora que hacen la llamada fue las 17h50, es decir, aún no oscurecía. La señora Lara dice que realizaron varias llamadas al ECU-911 de varios teléfonos. Como segundo punto, ella pide que por favor les aclaren si en el informe se mencionó el nombre de la persona que estuvo encargada del departamento ese día, porque un Cabo que le devolvió la llamada y le solicitó la ubicación misma que ella se la proporcionó, alrededor de las 18h10 o 18h15. Posterior a ello indica que tiene algunas preguntas para la persona representante de las Fuerzas Armadas, se dijo que hubo sanciones a los Capitanes de Puerto, de lancha y armador. La señora alude también que están mal informados, ya que el dueño de la lancha *New Brittany* y *Angy* no es el mismo armador, pero si es el mismo operador, en este caso el Sr. Carlos Quimín rentaba las dos embarcaciones. Recalca por otro lado que la lancha *New Brittany* sí les dejó el combustible alrededor de las 19h10, es decir, 45 a 50 minutos después del naufragio, sin embargo, ella llamó al Sargento Jaramillo a las 16h10, desde su número de teléfono 0985764695 solicitando ayuda, él le devolvió la llamada a las 16h15 (hora insular) diciendo que ya informó a la Costera por lo que la Costera debía estar rastreando a la embarcación, pregunta ella ¿Acaso han existido sanciones a ese departamento? Instantáneamente responde que no, porque ni se lo nombra. Además en la intervención también se dijo que actuaron de manera inmediata, sin embargo, su hermana la Sra. Graciela Lara estuvo 18h15 en Capitanía solicitando ayuda después de una llamada que le hizo la señora Alexandra Lara; nadie actuó sino hasta las 21h00 aproximadamente, todo eso está en su declaración en la Fiscalía. ¿Por qué esperaron tanto para actuar? ¿Qué sanciones tienen ellos? menciona que los señores de la Armada no cuentan con personal capacitado, y que eso es una vergüenza, ya que ellos debieron ordenar a una embarcación para auxiliar a las personas a bordo de la lancha Angy. Además afirma que lo que dijo el asambleísta Zapata es real, los costos de los cursos de capacitación son altos, no se los da de forma correcta, no tienen personal, ni equipamiento necesario; la mayoría del personal no están capacitados para la navegación nocturna. La señora Lara menciona que están vivos gracias a Dios, porque venía una ola más o cinco minutos más, podrían haber muerto en las piedras y el mar bravo de Santa Cruz. Las lanchas de cabotaje llevan carga, pasajeros, lo que no controla el Ministerio de Transporte, porque esta institución nunca está presente en el muelle y no cumplen con su función como es debida; ni tampoco las Fuerzas Armadas; ni Ministerio de Turismo y tampoco el COE; considera que es una vergüenza que se quieran justificar ahora con la hora continental, porque desde las 17h50 hasta las 21h00 el COE nunca los auxilió. Así que, es mentira que ellos los auxiliaron, ya que se salvaron gracias a que estuvo llamando a Carlos Quimín de la *New Brithany* y pudieron nadar las 19 primeras personas y el resto fallecieron, debido a que *New Brithany* también se iba a hundir, pues la poca experiencia del navegante hizo que no se pueda salvar al resto de tripulantes. Recalca que esto es responsabilidad de la Capitanía, porque permite que naveguen operarios con otras licencias. Finalmente, menciona que

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

existen varios culpables que no cumplieron con sus funciones y que los han defraudado, además que varios funcionarios se están lavando las manos en este caso.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Dio las gracias a la Sra. Alexandra Lara y le otorgó la palabra a la Sra. Lorena Molina.

Sra. Lorena Molina-Sobreviviente: Empieza saludando a todos los presentes y principiza que quiere darle su tiempo al Sr. Milton Castillo quien es representante de todos los sobrevivientes, menciona que por una razón u otra solo han invitado a 5 afectados, cuando son muchos más, por lo que procede a ceder su turno.

Sr. Milton Castillo- Representante de los Sobrevivientes: Saluda a todos los presentes y convocados a la comparecencia. Menciona que en realidad el hecho, para que se encuentre justicia debe ser entendido en su contexto, el antes, durante y después; entonces, las víctimas, los sobrevivientes y los familiares de los fallecidos quieren justicia y que todos respondan, cada autoridad en su dimensión, estando en ese escenario que es esencialmente político, dice que los señores asambleístas que están a cargo de la Comisión de Investigación, deben considerar las responsabilidades de carácter político, de las autoridades que pudieron no haber generado el siniestro, pero sí fueron negligentes durante y posteriormente al siniestro, y de ello se podrá determinar qué otros delitos existen. Menciona que con la intervención de la Sra. Fiscal, se puede entender que existe una línea de investigación respecto a los homicidios, a las muertes, pero hay un sinnúmero de otros delitos que se pudieron haber cometido allí, donde como anunció la señora Fiscal podría haber más involucrados en la investigación e instrucción fiscal que se ha solicitado. En primer lugar establece que, el Art.390 de la Constitución de la República, es claro con respecto a cuestión de riegos, sea la ley de seguridad, los reglamentos, el manual de gestión de riesgo, señala que, una vez que se activa el siniestro, el ECU-911 tiene información sobre ellos y pasa a las instituciones responsables de su control, y, ¿Cuáles son las instituciones responsables del control? Argumentando que eso lo sabe el Presidente Provincial del COE, que de acuerdo a la ley, primero está a nivel provincial el Consejo del Gobierno con su presidencia, quien tiene que acudir inmediatamente a atender ese riesgo o siniestro, de la mano de los alcaldes que son representantes del COE cantonal; por ello indica que no han escuchado nada al respecto, por tanto, esperan que la investigación que se está realizando en la Asamblea Nacional del Ecuador; pueda decir que sucedió allí, además explica que no han sido notificados sobre las llamadas y se pregunta ¿Cuáles fueron las instituciones que pidieron que se activen? es decir, qué respondió el señor Alcalde cuando recibió la llamada; el ECU 911 reportó a las autoridades competentes, eso es lo que dice la normativa y concluye que de ahí se abre un abanico de responsabilidades que no están siendo investigadas y que nadie ha dicho nada respecto a la responsabilidad del COE en la atención de este siniestro. El señor Milton Castillo expresa que el señor Alcalde como Presidente del COE lo que hizo es emitir un comunicado diciendo que en el siniestro habían 37 personas, 4 muertos y 2 desaparecidos, es decir, los tripulantes de " Angy" son catalogados como desaparecidos. Dice que no se saben si la Fiscalía investiga los presuntos delitos cometidos, y tomó esa información de la Alcaldía, y que necesitan saber en honor a la verdad, quien le dió la información a la alcaldía de esas desapariciones. Entonces pide investigar el tema; y que además los afectados han visto un reportaje de unas señoritas españolas donde mencionan que la embarcación Angy se acercó a ayudarles y la pregunta que surge para quienes no estuvieron ahí ¿Por qué no salvaron a todos? Y sustenta que no se sabe si el Sr. Carlos Quimín recibió llamadas telefónicas de autoridades públicas de Galápagos, es decir, si el ECU-911 informó al alcalde y este a su vez pidió información a otras personas más o si pidió auxilio para que vayan otras lanchas, eso no lo pueden constatar. Por ello quisieran

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

saber de los señores asambleístas las llamadas de quien o de quienes recibió el Sr. Quimín de la lancha *New Brithany*.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Dio las gracias al Sr. Milton Castillo y le otorgó la palabra a la Srta. Andrea Chila.

Srta. Andrea Chila-Sobreviviente: Agradece la comparecencia de todos los presentes, y tiene unas preguntas que realizar a los miembros de la comisión, primero ¿A qué se refieren las sanciones y en qué proceso de sanción están los funcionarios públicos que han mencionado? Además dice que desea realizar algunas preguntas a la Fiscalía, mencionando que les llamó y preguntó si iban a pedir la versión del alcalde de Santa Cruz y le respondieron que no era necesario, sin embargo, después de escuchar todos los antecedentes del Dr. Milton considera que sí es necesario que pueda dar su versión. La Sra. Fiscal comentó que se hizo una formulación de cargos que va directo al capitán y al Sr. Quimín, por eso indica que le gustaría saber si después de esta formulación de cargos ¿se va a dar otra? Porque comparte la idea de que hay muchas personas responsables por negligencia de la muerte de las 4 personas que perdieron la vida en este naufragio. Otra cuestión que le inquieta es que no han pedido la versión de la lancha que le rescató ni sus nombres. Así mismo, le intranquiliza no saber ¿Por qué se despertó una alerta recién cuando los primeros sobrevivientes llegaron al puerto?. Un punto que destaca, es que, en la primera reunión el asambleísta Fredy Rojas solicitó que el Ministerio de Salud Pública les pueda atender con ayuda psicológica a las personas que quedaron afectadas y esto no se ha hecho; considera que el actuar del Ministerio es muy lento, ya que, debieron brindar la ayuda psicológica en ese momento y aún ahora después de casi dos meses no se los ha ayudado. Hay personas que en este momento sufren depresión y otras como es el caso de la Sra. Rosalva Cedeño quien ha perdido su mercadería en el naufragio, es decir, su fuente de trabajo y nadie la ha ayudado a ella ni a ninguno de los sobrevivientes. Manifiesta que el 28 de septiembre de 2022 se acercó al Ministerio de Turismo para solicitar ayuda en calidad de sobreviviente y le supieron manifestar que ellos no tienen nada que ver. Menciona que ella contrató un Tour turístico en Quito y en el boucher del servicio dice que incluye: boleto aéreo, transporte terrestre y marítimo, pero le dicen después que la actividad del cabotaje no está relacionada con el turismo pero si lo venden dentro del paquete turístico, entonces no se sabe quien regula estas ventas, lo que la lleva a pensar que es el Ministerio de Turismo. Además, dice que nadie los ayudó económicamente para sacar los cadáveres, ya que tuvieron que hacerlo por su propia cuenta tuvieron que pedir ayuda. Expresa que la Fiscalía envió un comunicado que incluye al capitán Angel Moya como el más buscado, entonces se cuestiona si este caso depende del Ministerio de Gobierno, y de cuánto tiempo se tardará en ponerle en la lista de los más buscados. En cuanto a los chalecos, menciona que estaban a la deriva, que pidieron los chalecos y les dijeron que no tenían ningún chaleco, ni botiquín; los chalecos que se encontraron en la embarcación "Angy" fueron los que se lanzaron desde el *New Brithany*. Finalmente agradeció la invitación y mencionó que como servidores públicos les puedan ayudar a resolver este problema lo más transparente que se pueda, apelando a su corazón y a su ética.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Agradeció la intervención de la Srta. Chila y sostiene que la Subcomisión también deberá tomar las iniciativas que aún no han sido vistas por parte de la Srta. Andrea Chila, las cuales le parecen muy buenas. Además manifiesta que hay que extender un poco más el informe para la próxima vez como ya lo había aseverado. Le cede la Palabra al Señor Washington Astudillo



COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

Señor Washington Astudillo-Sobreviviente: Inicia su intervención, saludando a los presentes y agradeciendo la invitación a la sesión en curso para reclamar justicia, indica que le admira que todo lo que ha escuchado es teórico, pero que nada de eso es práctico. Por otro lado, dice que ha escuchado las versiones de las personas que estuvieron en el accidente, pero no ha escuchado nada de los culpables, de que sanción se les ha dado; por lo que pide comedidamente que piensen en las personas que fallecieron en el siniestro y sus familiares, ya que no han recibido ningún informe y pide que se le haga llegar, para a través ellos de sus abogados también poder plantear lo que ellos sienten; dolor, angustia, por la pérdida de sus seres queridos y que no haya justicia. Sostiene que los funcionarios del Gobierno son pésimos ya que carecen de responsabilidad, capacidad y están en sus puestos por compromisos políticos. Señala que nadie les ayudó, mucho menos económicamente ya que ellos mismos tuvieron que de su dinero llevar los cuerpos de sus seres queridos a su lugar de origen, concluye con un agradecimiento.

Sr. Contralmirante Pablo Caicedo, Director Nacional de Espacios Acuáticos: El Contralmirante expresa si esa es toda la información que necesita.

Asambleísta Pedro Zapata: El asambleísta Zapata inicia expresando que más allá de lo que ellos como asambleístas tengan que opinar sobre el tema, de que la ciudadanía sepa de las sanciones que se han dado pero que no responden a la magnitud del evento que se presentó y su inconformidad perdurará todavía, frente a quienes perdieron la vida. Dice que confían en la Fiscalía para que las cosas vayan por otro camino. Comenta que a partir del acontecimiento suscitado y a través del equipo de trabajo del señor Presidente, trataron de conseguir una reunión con el Ministro de Turismo la misma que fue negada. Entiende que hay algo más de por medio, ya que, en Galápagos el Ministro de Turismo es el único que cumple a cabalidad su trabajo, porque va ciertamente a Galápagos solo va a hacer turismo, pero cuando las personas ejercen la función pública deben cumplir lo que está en la ley; pregunta ¿Por qué le pidieron esa reunión al Ministro de turismo? Porque había un tema que no está claro en Galápagos, las embarcaciones de cabotaje hacen el transporte de pasajeros interislas, pero muchas veces son utilizadas también para transportar turistas que compran paquetes y que utilizan este medio de transporte. Lo que debería hacer el Sr. Ministro es regular el tour diario, para que por lo menos si se transportan de una isla a otra, no lo hagan también en su retorno, sino que se queden una noche en la isla de destino. La embarcación *Angy*, transportó turistas desde la mañana en Puerto Ayora, llegaron a Isabela y de retorno regresaron con turistas. Aquí se ha exhibido un documento de un paquete turístico a Galápagos, que cubre transporte terrestre y marítimo; y si esto es producto de alguien que va hacer turismo a las islas, el Ministerio de Turismo debe controlar estas circunstancias, además es lamentable que a la señorita Chila no le hayan brindado ayuda. El asambleísta Zapata insiste que el Ministro de Turismo comparezca en la Comisión para que de una explicación de todo esto, ya que, tiene relación directa porque habían turistas dentro de la embarcación *Angy*, no puede excluir su participación y con su ausencia evitar responsabilidades, reiteró al ECU-911 que escuchen a los sobrevivientes, que llamaron a esta institución a tiempo, es decir, a las 17h52 hora Galápagos; llaman a las 21h00 y les atienden a las 23h00 porque los hechos así lo demuestran, no 11 segundos como lo había dicho el representante del ECU-911. Aquí comparte con el Dr. Castillo, que en algo de procedimiento no pueden estar de acuerdo, pero Galápagos y en el mar tiene jurisdicción la Armada del Ecuador, puertos, Parque Nacional Galápagos, pero no los alcaldes y cuando suceden este tipo de emergencias se debió activar el COE provincial, pero para que se active eso, primero debe activarse la mesa técnica, ahí también se debió involucrar a las instituciones que tienen que ver con lo marítimo. De modo que ese reporte de activación debió haber dado el ECU-911 a la mesa técnica y dependiendo de la gravedad del siniestro,

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

la mesa solicita la activación del COE cantonal cuando es un tema de municipios. La Comisión de Biodiversidad y Recursos Naturales está fiscalizando y ejerciendo el poder político, ya que, este caso está judicializado; recalca que espera que se haga un seguimiento eficaz dirigiéndose directamente al señor Presidente. Además esto no puede volverse a repetir en Galápagos ni en ninguna parte del Ecuador, les hace llegar un mensaje de las islas el que tiene que ver con los cursos de la ESMENA, y procede a leer textualmente lo que le manifestaron "Tenemos un problema con el personal del mar de Galápagos: guías y marinos, en el caso de los guías ellos tienen licencia del Parque Nacional Galápagos y matrícula de la DIRNEA, pero al caducar los cursos la Capitanía les impide laborar; y no es que no quieren hacer los cursos sino que no hay cursos disponibles en la actualidad, ni dan fechas para próximas, esto va en contra del derecho al trabajo, necesitamos apoyo de la Armada Nacional y de la ESMENA, lo mismo ocurre con las matrículas. Una solución a esto sería que extienda el tiempo de validación de los cursos porque la gente quiere trabajar, sería bueno que puedan tomar en cuenta este caso.

Sr. Contralmirante Pablo Caicedo, Director Nacional de Espacios Acuáticos: Manifiesta que va a tomar acción señor Asambleísta y que va a comunicar las acciones que se han tomado para ayudar a esas personas a laborar.

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Agradece la intervención del Asambleísta Zapata, le cede la palabra a la Asambleísta Álava.

Asambleísta Vanessa Álava Moreira: Empieza saludando a todos los comparecientes, y hace una pregunta al Contralmirante Pablo Caicedo ¿Cuántos años de experiencia tenían en embarcación tanto los capitanes como armador? Además indica que en la exposición del Contralmirante se indicó que tenían todos los implementos para poder activar la alarma y ¿Cada cuánto tiempo reciben capacitación?

Sr. Contralmirante Pablo Caicedo, Director Nacional de Espacios Acuáticos: Menciona que el marinero que cumple las funciones de patrón de 40 Años de edad, ejercía la experiencia en cargos similares a 3 años y el marinero de cubierta de 29 años de edad, ejercía en funciones similares a 6 años de experiencia.

Asambleísta Vanessa Álava Moreira: Considera que no comprende la interrogante sobre el marinero de ¿29 años de edad y 6 años de experiencia? y menciona a la Señora Fiscal, que queda la interrogante planteada para que también se analice y se haga un seguimiento de las edades de los capitanes y armadores de la embarcación.

Asambleísta Fredy Rojas: Menciona que se han escuchado las versiones de las autoridades y de quienes se encuentran vía telemática y considera que la Comisión tiene que cumplir por ética y moral, lo que le permite La Ley Orgánica de la Función Legislativa: Control político, legislación y fiscalización. Procede a comprometer en esta mesa a la Fiscalía General del Estado a que se cumpla y se investigue a cabalidad hasta las últimas consecuencias y que cada una de las personas involucradas, por acción u omisión, tenga la aplicación de la ley en lo que le corresponde; sostiene que hay un total apoyo desde la Comisión y también la exigencia para que se cumpla el debido proceso. Otro punto que expone es que la Comisión tiene una Subcomisión de investigación conformada por el Asambleísta Pedro Zapata, Vanessa Álava y su persona, señala que continuarán investigando, que el caso no quedará impune. Además, dice al señor Presidente, que se ha remitido una moción a secretaría relatora para que se lea y sea aprobada la moción.



**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS
NATURALES**

Ing. Washington Varela, Presidente de la Comisión: Toma en cuenta que es importante investigar el Puerto, ya que existen algunas anomalías. Así mismo, que todas las embarcaciones que llegan allá tengan absolutamente todo en orden en cuanto a permisos y normativas legales. Menciona que sería bueno que se investigue la Gabarra Charito, que pareciera que ingresó de manera ilegal. Procede a pasar el escrito para que por favor se investigue.

Pregunta a los señores asambleístas ¿Si existe apoyo de la moción y el Presidente ordena dar lectura de la moción?. Al tener el apoyo pide a la Secretaria Relatora leer la moción.

Abg Denise Zurita, Secretaria Relatora: Bajo disposición del Presidente procede a dar lectura de la moción presentada por el Asambleísta Fredy Ramiro Rojas Cuenca, que dice: «Conforme el artículo 135 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, que establece que las y los asambleístas podrán presentar mociones a través del Sistema de Gestión Documental, me permito presentar la siguiente **moción** respecto al INFORME DE SEGUIMIENTO DE LA SUBCOMISIÓN EN CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCIÓN No. CEPBRN 2021-2023-045: **Artículo 1.-** Notificar todas las acciones realizadas por las instituciones involucradas en la investigación de accidente fatal de la embarcación "Angy", a todos los afectados y sus familias. **Artículo 2.-** Aprobar las recomendaciones del INFORME DE SEGUIMIENTO DE LA SUBCOMISIÓN, EN CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCIÓN No. CEPBRN 2021-2023-045: para que las entidades involucradas cumplan de manera inmediata lo siguiente: **1.** Solicitar al Presidente de la República que informe sobre el cumplimiento urgente a la Disposición Transitoria Primera de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima, y se emita el reglamento general de la cita norma. **2.** Ante la falta de información por parte del Pleno del Consejo de Gobierno de la Provincia de Galápagos, insistir a la presidenta de dicha Entidad que informe sobre el avance en la coordinación y elaboración de la normativa correspondiente para la adecuada coordinación interinstitucional en caso de emergencias marítimas en la provincia de Galápagos y se mejore el control del transporte de pasajeros en las embarcaciones de cabotaje. **3.** Insistir a la Directora General del ECU911, para que en un plazo máximo de 7 días, remita toda la información respecto a la actuación de sus funcionarios en la atención de la emergencia que desembocó en el accidente fatal de la embarcación "Angy". **4.** Insistir a la Fiscalía General del Estado para que un plazo máximo de 7 días, remita los avances de las investigaciones llevadas a cabo para determinar los posibles responsables y determinar las acciones u omisiones que ocasionaron el fatal accidente de la embarcación Angy en la provincia de Galápagos. **5.** Insistir al Ministerio de Salud, para que en el plazo máximo de 7 días, brinde el acompañamiento médico y psicológico permanente a todas las víctimas y familiares del accidente de la embarcación Angy, e informe sobre las acciones realizadas, a la Comisión de Biodiversidad y Recursos Naturales. **Artículo 3.-** Exigir al Ministerio de Turismo que remita un informe, a través del cual pondrá en conocimiento de esta Comisión, el control realizado a las operadoras turísticas, respecto a los servicios ofertados en la provincia de Galápagos y coberturas en caso de accidentes como el sucedido con la embarcación "Angy"; así como, las acciones realizadas para dar apoyo a los turistas que fueron afectados en el citado siniestro. **Artículo 4.-** Disponer a la subcomisión de trabajo, creada mediante resolución No. CEPBRN-2021-2023-045 de 05 de octubre de 2022, que continúe con el seguimiento permanente de las actuaciones de las diferentes instituciones del Estado en relación a accidente fatal de la embarcación "Angy".» (Memorando Nro. AN-RCFR-2022-0068-M de 09 de noviembre de 2022 y Anexo con Informe de Seguimiento de la Subcomisión en cumplimiento de la Resolución INo. CEPBRN 2021-2023-045).



COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

Votación por la moción presentada por el Asambleísta Fredy Ramiro Rojas Cuenca

No.	Asambleísta	Afirmativo	Negativo	Abstención	Blanco
1	Vanessa Álava M.	X	-	-	-
2	Efrén Calapucha	X	-	-	-
3	Mabel Méndez R.	X	-	-	-
4	Gissella Molina A.	X	-	-	-
5	Fredy Rojas C.	X	-	-	-
6	Washington Varela	X	-	-	-
7	Ligia Vega C.	X			
8	Viviana Veloz R.	-	-	-	-
9	Pedro Zapata R.	X	-	-	-
	Suman	8	-	-	-

Abg Denise Zurita, Secretaria Relatora: Por disposición del Presidente de la Comisión, la Secretaria Relatora proclama los resultados de la moción presentada por el asambleísta miembro de la Comisión, la misma que es aprobada con OCHO (8) votos a favor, cero (0) votos en contra, cero (0) votos en blanco, cero (0) abstenciones y una (1) ausencia de la Asambleístas Viviana Veloz.

El Presidente de la Comisión consulta a la Secretaria Relatora de la Comisión si existen más puntos que tratar, indicando que no hay más puntos del orden del día.

d) Clausura de la sesión. -

Siendo las 12h49 el Presidente de la Comisión agradece la comparecencia de las y los Asambleístas y procede a clausurar 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 el Art. 37 del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales.

Forma parte de la presente acta, el archivo digital con el audio completo de la sesión.

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


Asambleísta Washington Varela Salazar,
Presidente de la Comisión de
Biodiversidad y Recursos Naturales


Abg. Denise Zurita Chávez
Secretaria Relatora


 COMISIÓN ESPECIALIZADA
 PERMANENTE DE BIODIVERSIDAD
 Y RECURSOS NATURALES

