



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

20 DE MAYO DE 2020

SUMARIO:

CAPÍTULOS

TEMAS

- I **VERIFICACIÓN DEL CUÓRUM.**
- II **REINSTALACIÓN DE LA SESIÓN.**
- III **LECTURA DE LA CONVOCATORIA Y ORDEN DEL DÍA.**
- IV **CONOCER EL INFORME PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY REFORMATORIA A LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL.**
- V **SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN.**



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

ÍNDICE:

CAPÍTULOS	TEMA	PÁGINAS
I	Constatación del cuórum.-----	1
II	Reinstalación de la sesión.-----	2
III	Lectura de la Convocatoria y Orden del Día. -	2
IV	Conocer el Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil.-----	2
	Lectura del Memorando AN-PC-BPM-2020-012-ME suscrito por el asambleísta Esteban Albornoz Vintimilla, Presidente de la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa.-----	3
	Intervenciones de los asambleístas:	
	Albornoz Vintimilla Esteban.-----	4
	Asume la Dirección de la Sesión el asambleísta Patricio Donoso Chiriboga, Segundo Vicepresidente de la Asamblea Nacional.-----	10
	Minuto de silencio en memoria del señor Jaime Gavilánez García, padre del asambleísta Fafo Gavilánez Camacho.-----	10
	Peña Pacheco Ximena.-----	11,27
	Salgado Andrade Silvia.-----	15,18
	Velín Cortés Juan Pablo.-----	15
	Salgado Andrade Silvia.-----	21,37
	Rohón Hervas César.-----	21,37
	Suquilanda Valdivieso Byron.-----	28
	Yandún Pozo René.-----	33



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

	Callejas Barona Fernando.-----	36
V	Clausura de la sesión.-----	39



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

ANEXOS:

1. **Convocatoria y Orden del Día.**
2. **Resumen Ejecutivo de la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**
3. **Voto electrónico.**
4. **Listado de asambleístas asistentes a la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, modalidad virtual, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las catorce horas cincuenta y cuatro minutos del día veinte de mayo del año dos mil veinte, se reinstala la Sesión virtual de la Asamblea Nacional, dirigida por su Presidente, asambleísta César Litardo Caicedo. -----

En la Secretaría actúa el doctor Javier Rubio Duque, Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Buenas tardes, señor Secretario. Me escucha, por favor. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Señor Presidente, buenas tardes. Está perfecto el sonido, le escuchamos muy bien. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Vamos a dar inicio esta Sesión, por favor, sírvase verificar el cuórum respectivo. -----

I

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor Presidente. Con su venia, procedo a hacer la constatación del cuórum respectivo para la continuación de la Sesión quinientos veinte del Pleno de la Asamblea Nacional, quinientos noventa, perdón. Señoras y señores asambleístas, por favor, registrar su asistencia en sus curules electrónicas. De existir alguna novedad, favor, informar a esta Secretaría y a cada uno de sus técnicos asignados. Muchas gracias. Me permito informar, señor Presidente, que contamos con ciento treinta y tres



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

asambleístas registrados en la Sesión virtual, por tanto, tenemos el cuórum reglamentario. -----

II

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Reinstalo la Sesión. Dé lectura a la Convocatoria y el Orden del Día, para esta Sesión...-----

III

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor Presidente. “Por disposición del señor ingeniero César Litardo Caicedo, Presidente de la Asamblea Nacional, según lo dispuesto en los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento para la Implementación de las Sesiones Virtuales y Teletrabajo Emergente en la Asamblea Nacional, conforme la Resolución CAL-2019-2021-213 y de conformidad con el artículo 12 numeral 3 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, se convoca a las y los asambleístas a la continuación de la Sesión No. 590 en modalidad virtual del Pleno de la Asamblea Nacional, a realizarse el día miércoles 20 de mayo de 2020, a las 14:00, con el objeto de tratar el siguiente Orden del Día aprobado: Conocer el informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil.” Hasta aquí el texto de la convocatoria, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Primer punto del Orden del Día, por favor. -----

IV

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, señor



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

Presidente. “Conocer el informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil”. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. Confirme, por favor, si este informe ya fue leído en la sesión anterior. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Sí, efectivamente, señor Presidente, certifico que este informe fue leído en Sesión anterior.-

EL SEÑOR PRESIDENTE. Existe un documento, una carta enviada por el señor proponente. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Así es, señor Presidente, la misma que procedo, con su venia, a dar lectura. “Memorando No. AN-PC-BPM-2020-012-ME. Para: Javier Rubio Duque, Prosecretario General Temporal. De: Esteban Albornoz Vintimilla, presidente Comisión de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa. Asunto: Asambleístas ponentes de los informes enviados para el conocimiento del Pleno de la Asamblea Nacional. (Audio inentendible) Quito, 28 de febrero, 2020. Con alcance al memorando No. AN-PCM-PDM-2019-025-ME y Memorando No. 71-CCECCPEM-PM-2019-M de fechas 2 de julio y 23 de octubre de 2019, respectivamente. En mi calidad de Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, tengo a bien poner en su conocimiento los nombres de los asambleístas designados como ponentes a los informes de los proyectos de ley que han sido remitidos a la Presidencia de la Asamblea Nacional, para su tratamiento en este Pleno de la Asamblea Nacional conforme al siguiente detalle. 1. Nombre del



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

informe del proyecto de ley. 1. Informe para primer debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, número de documento, Memorando No. 030-PC-EPDM-PM-2018 fecha 14 de febrero de 2018, número de trámite, 317345 nombre del ponente, asambleísta Esteban Albornoz Vintimilla, Presidente de la Comisión. 2. Informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil. Vuelo Chárter. Oficio No. AN-PCM-PDM-2019-025 F. 31 de enero de 2009. Número de trámite 354429 nombre del ponente, asambleísta Esteban Albornoz Vintimilla, Presidente de la Comisión. Por la atención que se brinde a la presente, anticipo mi agradecimiento. Atentamente, suscribe: Esteban Albornoz Vintimilla, presidente de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa”. Hasta aquí la comunicación en referencia, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario. En esas circunstancias que el informe ya ha sido leído y que hay una comunicación por parte del Presidente de la Comisión en donde el asambleísta Esteban Albornoz es el proponente. Iniciamos este debate dándole la palabra al proponente de esta Ley, al asambleísta Esteban Albornoz. Tiene la palabra asambleísta Esteban Albornoz, por favor. ---

EL ASAMBLEÍSTA ALBORNOZ VINTIMILLA ESTEBAN. Muchas gracias, señor Presidente. Un saludo a todos los colegas asambleístas. Efectivamente, se remitió ese oficio, toda vez que en su momento los ponentes para estos proyectos de ley eran asambleístas diferentes, pero debido a la reestructuración que se dio a los dos años de haber asumido nuestra función como asambleístas, pues, los asambleístas ponentes que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

constaban, pues, ya no forman parte de la Comisión. Es por eso que me permito a continuación el día de hoy servir de ponente para este Proyecto de Ley. Me voy a permitir compartir una pequeña presentación con relación a este Proyecto de Ley. Este Proyecto de Ley, como ya se dijo en sesiones pasadas, ya se dio lectura al informe para primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil. Un informe para este primer debate que fue aprobado en la Comisión de Desarrollo Económico y Productivo por unanimidad. Algunos antecedentes importantes para poder tratar este Proyecto de Ley. En febrero del año dos mil dieciocho la asambleísta Ximena Peña, presentó un proyecto de reformas a la Ley de Aviación Civil para regular los servicios de vuelos chárter ofrecidos por diferentes agencias de viajes hacia el Ecuador o con salida del Ecuador también. En abril del año dos mil dieciocho, el Consejo de Administración Legislativa califica y remite el Proyecto de Ley referido a la Comisión de lo Económico y Desarrollo Productivo y la Microempresa. Finalmente, la Comisión avoca conocimiento del Proyecto de Ley en la sesión número cuarenta en mayo del año dos mil dieciocho y presentó el informe para primer debate el treinta de enero del dos mil diecinueve en la sesión cero ochenta y cinco. Se ha cumplido con el proceso de socialización o sociabilización de este Proyecto de Ley, me refiero a que participó, obviamente, la Dirección General de Aviación Civil, el señor director general, Carlos Alvear. También estuvo presente en la Comisión y dio sus argumentos y sus observaciones el señor presidente de la Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en el Ecuador, Marco Subía Martínez. Asambleístas que estuvieron, fueron parte del desarrollo de esta Ley hicieron sus comparecencias, el asambleísta César Rohón y la asambleísta Ximena Peña. Así mismo estuvieron presentes algunos asesores de la dirección general de Aviación Civil, me refiero al doctor



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

José Núñez y al doctor Roberto Basantes. Se han recibido, así mismo observaciones por escrito de parte de asambleístas como también de diferentes instituciones para este Proyecto de Ley. Se presentaron de parte de los asambleístas: el asambleísta Mauricio Proaño presentó sus observaciones, el asambleísta César Rohón presentó en dos actuaciones observaciones con relación a este Proyecto y el representante de las Líneas Aéreas del Ecuador también presentó en tres ocasiones aportes para este Proyecto de Ley. Estas observaciones, estas comparecencias han servido de base para generar este primer informe que el día de hoy estaremos debatiendo. Creo que es importante poner algunos antecedentes con relación a los vuelos chárter en el Ecuador y creo que con la coyuntura que actualmente vivimos debido a esta pandemia. La pandemia que nos ha generado una grave crisis sanitaria derivada del Covid-19, creo que es este Proyecto de Ley, esta reforma a la Ley de Aviación Civil puede ser muy actual y muy pertinente. Hay unos datos importantes con relación a los vuelos chárter. El tráfico de vuelos chárter hacia los aeropuertos del Ecuador en el año dos mil diecinueve sufrió un incremento del doscientos por ciento, llegando en el año dos mil diecinueve a tener mil seiscientos noventa y tres vuelos chárteres relacionados con los diferentes aeropuertos del país. Hay un crecimiento importante, hay una problemática que no está regulada, sobre todo, para proteger a aquellos hermanos migrantes que en determinadas épocas del año quieren regresar al Ecuador para saludar a sus parientes, a sus allegados y tienen serias dificultades, incumplimientos de agencias de viajes que arman estos vuelos chárter y que al final no les cumplen, les incumplen, demoras, cancelaciones y después no hay nadie quien responda frente a nuestros hermanos migrantes que desean viajar al Ecuador. Si revisamos que información tenemos desde que quedó



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

suspendido el tráfico aéreo el pasado dieciséis de marzo del año dos mil veinte por la pandemia, por la crisis sanitaria podemos ver que han existido más de cien vuelos. En este caso tienen el nombre de humanitarios, pero son vuelos chárteres, fundamentalmente, prácticamente todos, el ciento por ciento de estos cien vuelos han sido vuelos chárteres desde cuarenta y siete procedencias de diferentes países, fundamentalmente de Estados Unidos, México, Argentina, España, Perú y Chile. Han logrado retornar ya cerca de diez mil ecuatorianos que muchos se quedaron en los diferentes países, este es un proceso de repatriación que aún no concluye. Existen según datos de la Cancillería alrededor de ocho mil veintiocho personas que aún están quedadas en diferentes países y que desean, urgentemente, regresar y lo están haciendo a través de vuelos chárter. Por eso creo que es importante y fundamental, inclusive, darle algún direccionamiento especial con la experiencia que estamos teniendo con relación a la cantidad de vuelos chárter que se han activado. Ya en el dos mil diecinueve ha habido un incremento casi de doscientos por ciento y en este caso los vuelos que están llegando a los aeropuertos del país, el tráfico aéreo es, fundamentalmente, vuelos chárteres. Cuál es la situación y que motivó que la asambleísta Peña presente este Proyecto de Ley, siempre buscando beneficiar a los hermanos migrantes. Actualmente el proceso de concesión de frecuencias para vuelos chárter no cuenta con una normativa que permita balancear las frecuencias, que permita regular y hacer que se cumplan lo inicialmente pactado con las diferentes agencias de viajes que organizan estos vuelos. En muchos casos ha ocurrido que se presentan cambios, atrasos o cancelaciones en fechas y horas de vuelo, situación ante la cual el usuario se encuentra totalmente desprotegido, no tiene a quien reclamar, inclusive, se han visto estafas.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

Seguramente muchos de ustedes se han encontrado en los aeropuertos con gente que se ha quedado varada, no ha podido regresar a los diferentes países y claro, no hay nadie quien responda. Entonces, creo que es fundamental establecer regulaciones adecuadas para cuidar los derechos que tienen los hermanos migrantes, sobre todo, que se han visto afectados por incumplimiento de las condiciones que se pactaron en los vuelos chárter. En muchos casos este servicio es brindado por empresas extranjeras, que luego de que se termina la temporada alta desaparecen sin dejar ningún beneficio al país ni opciones reales para reclamar por parte de los afectados. Esa es la real situación que viven cientos y puedo decir miles de ecuatorianos que seguramente en épocas de navidad, en épocas del día de la madre, en épocas desde las vacaciones en los países, sobre todo del hemisferio, sobre todo de Estados Unidos, de Europa que quieren regresar. Qué dice, cuáles son, cuál es el articulado que se propone, luego ya de los aportes y de las observaciones que se hicieron en el Pleno de la Comisión de Desarrollo Económico y Productivo. Primero un artículo uno de este Proyecto Reformatorio al artículo cuatro de la Ley de Aviación Civil sustituir el literal c) por el siguiente: "Literal c) Otorgar las concesiones y los permisos de operación de transporte aéreo público regular y no regular, a las compañías de aviación nacionales y extranjeras; y, modificarlos, suspenderlos, revocarlos o cancelarlos, siguiendo el debido proceso. También emitirá las autorizaciones para los vuelos chárter ocasionales. Los requisitos, procedimiento administrativo para cada caso las compensaciones que correspondan a los pasajeros en caso de atraso o cancelación de un vuelo regular o no regular, según se trate de un servicio doméstico o internacional, serán establecidos en el Reglamento de Permiso de Operaciones que será emitida para el efecto. El Consejo podrá reconsiderar las resoluciones



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

tomadas en los casos mencionados c) y d), a pedido de las partes, dentro del término de ocho días a partir de la fecha en que se aprobó la resolución. El Consejo Nacional de Aviación Civil deberá determinar y considerar la capacidad financiera del solicitante para conducir la operación propuesta regular y no regular. Un artículo dos. Sustitúyase el artículo cincuenta y dos de la Ley de Aviación Civil por el siguiente. Artículo cincuenta y dos. Cuando el viaje se suspenda o se retarde en virtud de casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados, incluidos en ellos los que ocurrieren por condiciones meteorológicas que afecte su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio del boleto, en vuelos regulares o no regulares. En el artículo tres, de este Proyecto de Ley se plantea que: En el artículo sesenta y nueve de la Ley de Aviación Civil incluir un nuevo literal y) con el siguiente texto: Literal y) En el servicio aéreo no regular, las compañías aéreas serán solidariamente responsables de indemnizar a los pasajeros por retrasos, cancelaciones o cambios de fecha no atribuibles a causas externas, sino a incumplimientos de la persona natural o jurídica con la que se contrataron los servicios de transporte aéreo cuando esta última no asuma su responsabilidad.” Como ustedes podrán observar este es un Proyecto que tiene tres artículos, artículos que buscan regular los vuelos chárteres que se dan con mucha frecuencia ya en el país. El momento también nos hace reflexionar sobre estas nuevas condiciones de vuelos que se están llevando a cabo con relación al tráfico aéreo de los aeropuertos que existen en el país. Hasta aquí, señor Presidente, esperemos que en el debate surjan aportes importantes, reflexiones importantes con relación a la regularización y establecer normativa que proteja a los pasajeros, a las personas, a la gente con relación a este tipo de viales que no son regulares. Muchas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

gracias, señor Presidente. -----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA PATRICIO DONOSO CHIRIBOGA, SEGUNDO VICEPRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS QUINCE HORAS NUEVE MINUTOS. ----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias, señor legislador Albornoz. Asumo la dirección de la Sesión por pedido del presidente César Litardo. Antes de dar la palabra a quienes se han inscrito para participar en este debate, voy a pedir con el mayor comedimiento a todos los colegas legisladores que rindamos un tributo por la muerte del señor Jaime Gavilánez García, padre de nuestro compañero legislador Fafo Gavilánez. Este lamentable hecho de este suceso tiene que ser muy sentido por todos nosotros. Y por supuesto, señor Secretario, determino el minuto de silencio por la muerte de Jaime Gavilánez García. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORA. Tomamos nota, señor Presidente. Un minuto de silencio. -----

TRANSCURRE UN MINUTO DE SILENCIO EN MEMORIA DEL SEÑOR JAIME GAVILÁNEZ GARCÍA, PADRE DEL ASAMBLEÍSTA FAFO GAVILÁNEZ CAMACHO. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias colegas legisladores. Un saludo a la distancia al amigo Fafo Gavilánez. Fafo, un fuerte abrazo. Iniciamos el debate, otorgo la palabra al asambleísta Rubén Bustamante. Tiene diez minutos estimado Legislador. Señor Secretario. Señor



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

Secretario, parece ser que el legislador Rubén Bustamante tiene algún inconveniente. Hasta ello voy a proceder a dar la palabra a la proponente de este Proyecto de Ley Ximena Peña. Tiene diez minutos, legisladora Peña. -----

LA ASAMBLEÍSTA PEÑA PACHECO XIMENA. Gracias, Presidente. Muy buenas tardes colegas legisladores, como siempre un fraterno saludo a los ecuatorianos y ecuatorianas dentro y fuera del país. Quiero agradecer muchísimo por haber, finalmente, colocado este importante Proyecto de Ley en el Orden del Día. Fue presentado hace mucho tiempo, ya, lamentablemente, la agenda legislativa priorizó otros temas, pero que bueno, finalmente, que podamos debatir este Proyecto de Ley. Que como bien ha indicado ya el asambleísta ponente, Esteban Albornoz, en efecto es un Proyecto corto. Pero es un proyecto, colegas legisladores, que ha sido construido en base a las quejas de la ciudadanía, creo que esta es una oportunidad para que podamos seguir legislando para resolver los problemas de la gente. Y precisamente en junio de dos mil diecisiete, tengo que compartirles, recibimos nosotros varias llamadas de padres de familia desde Estados Unidos que estaban preocupados porque sus hijos habían venido de vacaciones solos, no acompañados como es la realidad de muchos de nuestros migrantes, que al no poder viajar ellos por su falta de su estatus migratorio por lo menos envían a sus hijos a que vengán a pasar vacaciones con sus abuelos y familiares, viajan solos y acá se reúnen con la familia y luego regresan solos, nuevamente, a Estados Unidos. Sin embargo, en esta ocasión sus hijos se quedaron sin la mayor explicación en Guayaquil, en el aeropuerto, porque, realmente, nadie les informó que su vuelo de retorno había sido cancelado y no solamente uno, sino varios vuelos. Se trata del caso de la aerolínea



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

Dynamic Airways que comenzó a promocionar estos vuelos como si fueran vuelos comerciales sin explicarles a los clientes o a las personas que (vacío de grabación) por información de la Aviación Civil se obtuvieron varias diferenciaciones entre lo que significa una línea o un vuelo comercial de un vuelo chárter. En primer lugar, los vuelos chárteres no tienen formalidad, no están debidamente ni siquiera reglamentados, no están obligados a tener una oficina de servicio al cliente por quejas y reclamos. En cambio, un vuelo comercial, la aerolínea tiene que tener un lugar fijo, un domicilio fijo en el Ecuador, tiene que tener un sistema de atención al cliente y deben tener un representante legalmente registrado en el país. Los vuelos chárteres no tienen obligación de indemnizar o devolver pagos por retrasos o demora en sus vuelos, en cambio un vuelo comercial ordinario si tiene una normativa de devolución de costos o indemnización por atrasos. Los vuelos chárteres no pueden ofertar vuelos programados, supuestamente, los vuelos comerciales son vuelos que sí deben estar programados con antelación. Y los vuelos chárteres, generalmente, nombran un representante que desaparece cuando empiezan los problemas de incumplimiento. En cambio, los vuelos ordinarios, los comerciales tienen sanciones elevadas por atrasos, incumplimiento e incumplimientos también e incluso pueden obligar a suspender sus vuelos. Es decir, tenemos ya la comparación entre lo que podemos exigir de un vuelo chárter y lo que exigimos de un vuelo comercial que está formalmente legalizado aquí en el país. Al tener este listado de quejas de nuestros hermanos migrantes que estaban preocupados por sus hijos que se quedaron aquí sin poder retornar, esos padres de familia tuvieron que adquirir nuevamente pasajes para poder retornar a sus familiares, pasajes comprados a última hora en una época alta, de alta demanda como es el verano, junio, julio, agosto, realmente



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

un vuelo chárter tiene un precio mucho más elevado que si fuera un vuelo de ida y vuelta, es decir, un vuelo completo. Por tal motivo, estos familiares tuvieron que hacer esta compra, perdieron, obviamente, la parte de su pasaje y tuvieron que realizar otros gastos adicionales como, por ejemplo, el de la estadía adicional de sus familiares y además de una compra de un vuelo adicional sumamente caro por ser comprado a última hora. Ante estas denuncias nos pusimos de acuerdo, en contacto con la Dirección de Aviación Civil y luego de varias reuniones, colegas legisladores, las conclusiones fueron, que teníamos que reformar la Ley de Aviación Civil para que se obligue a la creación de un reglamento específico sobre vuelos informales chárter. Además, se evidenció la necesidad de insertar temas específicos sobre la capacidad y competencia del Consejo Nacional de Aviación Civil, que permita otorgar o no permisos si es que no cumplen con ciertas formalidades. También en el capítulo de protección al usuario era importante la reforma para obligar a esta empresa chárter a devolver el costo de vuelos no cumplidos, así como indemnizaciones por vuelos retrasados. Así mismo también creemos importante que se puedan establecer sanciones administrativas para estas empresas que registran estos vuelos chárteres y que ahora realmente no tienen ninguna formalidad ni obligación por cumplir. Colegas legisladores, yo creo que el tema de los vuelos chárter también, a propósito de la pandemia, obviamente, se ha hecho mucho más frecuentes. Yo creo que es fundamental en este momento que como Parlamento actuemos para poder legislar, para formalizar estos vuelos chárter que como se ha evidenciado pueden en algunos momentos ser frecuentes, y creo que es fundamental garantizarle a la persona que compra un vuelo chárter, garantizarle que van a honrar ese costo, que va haber un contrato, una obligación formal y en caso de que la empresa no



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

la asuma la persona, el cliente pueda reclamar el reembolso por haber pagado por un servicio que nunca se dio. Así es que hago un llamado cordial a los legisladores para que podamos respaldar este Proyecto de Ley. En este primer debate ojalá podamos nutrirlo con mayores elementos, luego de las recientes experiencias que probablemente los ciudadanos hayan tenido con estos vuelos que, insisto, han cobrado especial relevancia. Cuando nosotros introducimos este Proyecto de Ley, insisto, se dio en base a una necesidad por las estafas que habían sufrido los migrantes en algunas ocasiones ya, en épocas de alta demanda en donde los migrantes entran online o tratan de buscarse el ticket más barato. Estas aerolíneas en efecto ofrecen precios más baratos, pero porque no cumplen con las formalidades y en el momento que el cliente adquiría esos boletos nunca les avisaban cuales eran los riesgos que tenían en el momento de comprar un ticket por un vuelo chárter versus comprar un ticket de un vuelo comercial que sí tiene las garantías pertinentes. Así es que agradezco muchísimo al Presidente de la Asamblea por haber colocado este tema ya en primer debate y así mismo la invitación, colegas legisladores, para que podamos fortalecer este Proyecto de Ley. Un agradecimiento también al Presidente de la Comisión de Desarrollo Económico por todo el apoyo y a todos los miembros de la Comisión por el interés que le pusieron a esta iniciativa legislativa, pensada para apoyar a nuestros hermanos migrantes en el mundo entero. Muchísimas gracias, Presidente. Colegas legisladores. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted asambleísta Peña, muchas gracias. En efecto usted presentó este Proyecto en la Comisión de Desarrollo Económico en el periodo anterior, en el cual tanto usted como yo fuimos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

parte de esa Comisión y por supuesto debemos intervenir en su momento y usted ya lo ha hecho como proponente. Tiene la palabra la asambleísta Silvia Salgado. -----

LA ASAMBLEÍSTA SALGADO ANDRADE SILVIA. Gracias, compañero Presidente encargado de la Sesión. Un saludo a todos los compañeros asambleístas. Había tomado la decisión de participar en este debate porque tuve la oportunidad de ser parte de un debate, una instancia internacional sobre este tema. Y me parece oportuno que a propósito de la Ley Reformatoria de la Ley de Aviación Civil podamos considerar algunos aspectos que exigen la actualización de nuestra normativa. No podemos dejar de señalar que en los últimos años especialmente el transporte aéreo ha vivido una serie de cambios entendidos estos... -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Señor Secretario, hasta que se vuelva a conectar la asambleísta Salgado, parece ser que tiene problemas de conectividad. Voy a otorgar la palabra al asambleísta Juan Pablo Velín.-----

EL ASAMBLEÍSTA VELÍN CORTÉZ JUAN PABLO. Señor Presidente, me escucha. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escucho perfectamente, siga por favor, Juan Pablo. -----

EL ASAMBLEÍSTA VELÍN CORTÉS JUAN PABLO. Buenas tardes, colegas asambleístas, a la ciudadanía en general. Bueno, nos parece un Proyecto actual por todo lo que hemos escuchado, esta reforma al artículo uno de -----



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

la Ley de Aviación Civil o el artículo uno que plantea la reforma al artículo cuatro de la Ley de Aviación Civil, para que el Consejo Nacional de Aviación, precisamente otorgue los permisos de operación, regule, sancione y revoque las respectivas concesiones de los vuelos chárter. No estaban regulados hasta el momento y eran en su mayoría empresas extranjeras, que aprovechaban cierta temporada alta y brindaban un servicio, tampoco tenían rutas regulares, es decir, tenían un nivel de informalidad. Ahora lo que el informe dice es que sí, que son vuelos chárteres que están en aumento. Sin embargo, también hay que analizar la situación del Covid-19 que ha generado todo un terremoto para la aviación civil, o mejor dicho para la aviación, más que todo porque estamos viendo la información de que empresas grandes, medianas y pequeñas están siendo afectadas, muchas se están declarando en quiebra y, por supuesto, debido a las medidas de seguridad no pueden volar a un cien por ciento de su capacidad. Había un incremento alto de vuelos chárter humanitarios, que no lo podemos llamar humanitarios porque realmente se ha abusado, es decir, ha habido costos excesivos en los pasajes, ahí también es importante ir anotando estas situaciones para el respectivo control. Sin embargo, pues, yo creo que es importante, en este momento también hablar de ciertos incentivos hacia la aviación, hay sanciones, hay multas. Las multas económicas, yo creo que tenemos que analizarlas, tenemos que evaluarlas en este momento tan crítico para el país y para todo el mundo y más que todo también, ponerles ojo a agencias de viajes, porque sí es cierto, hay agencias de viaje que se aprovechan de muchas personas, venden vuelos, paquetes y en realidad les estafan, pero hay también otro grupo de personas que están tratando de aprovecharse de las circunstancias. Como vemos en la información oficial, TAME, por ejemplo, ya no estará cubriendo rutas importantes en



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

el país, entra en un proceso de liquidación, se ha anunciado más de cuatrocientos millones de dólares en pérdidas y que si sigue así hasta diciembre tendríamos sesenta millones más de pérdidas. Entonces, claro, quién va a asumir o qué empresas van a asumir estas rutas que usualmente eran subsidiadas, porque no había la capacidad de ir con vuelos en muchas ocasiones a un cien por ciento. Entonces, eso también yo creo que tenemos que analizarlo, en otras palabras, la demanda va a tener una seria caída a nivel nacional y a nivel internacional. También por esta razón me parece pertinente hablar de incentivos en este Proyecto de Ley y no solamente de sanciones, aquellas empresas que sí están cumpliendo, que puedan beneficiarse en ciertos incentivos. Yo hablo porque, por ejemplo, en la Amazonía en Morona Santiago, nosotros ya no tenemos el servicio aéreo nacional ya desde mucho tiempo atrás y eso precisamente porque hay un costo altísimo en las tasas aeroportuarias, hay costos elevadísimos en los arriendos, en los hangares, en fin, en las oficinas de los mismos aeropuertos y son costos de los aeropuertos internacionales. Entonces, en aeropuertos pequeños o medianos tener ese tipo de gasto es sumamente fuerte para una empresa mediana o para una empresa pequeña. Por eso, yo creo que tenemos considerar aquello, si nos preguntan, en la Amazonía la DAC prácticamente ha venido matando, golpeando fuertemente a la aviación. Tendríamos que preguntar a las respectivas autoridades también qué es lo que va a pasar con TAME Amazónico, ha venido brindando un servicio, pero se le subsidia, se le da recursos de parte del Estado, sabemos que hay convenios con la Secretaría de Planificación y se le otorga recursos que son producto de la Ley Amazónica, precisamente para que sigan operando este tipo de servicio aéreo, TAME Amazónico. Entonces, ahí tenemos que ver el costo-beneficio también en nuestra



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

Región, cuando el número, creo que eran alrededor de dieciséis operadoras que brindaban un servicio aéreo, en este momento están en seis, porque las demás han quebrado y las pocas que quedan prácticamente podrían quebrar. Entonces, hay que analizar todo lo que está pasando a nivel local, a nivel regional y por eso insisto en que se tiene que tomar medidas también generando incentivos para que estas empresas medianas y pequeñas puedan brindar un buen servicio en toda la Región. En definitiva, necesitamos estudios técnicos de los vuelos y las rutas, no es oportuno solamente pensar en sanciones económicas, pero se debe tener un marco regulatorio, precisamente, para poder controlar esos vuelos chárteres y necesitamos también poner en estos artículos ciertos incentivos, porque como digo pequeñas y medias empresas están al borde de la quiebra y con serias dificultades para seguir operando. Muchas gracias, Presidente y colegas asambleístas. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias a usted, señor Legislador. A la asambleísta Silvia Salgado se le informa a través de Secretaria, ya ha logrado reconectarse, de tal manera que le restan ocho minutos asambleísta Salgado, por favor, adelante. -----

LA ASAMBLEÍSTA SALGADO ANDRADE SILVIA. De todas maneras, a ver, lo que yo estaba insistiendo en la necesidad de tener una mirada mucho más global del problema del transporte aéreo. Recordemos que como país también estamos regulados por normas internacionales, por organismos internacionales, hablaba de lo que significa la mundialización de transporte aéreo, de instrumentos internacionales, por ejemplo, como el Convenio de Chicago que permite a los estados,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

inclusive, la autorización para este tipo de vuelos internacionales identificados como no regulares. En unos casos los que regularmente se conocen como comerciales, son los que están completamente normados y, obviamente, a partir de este instrumento internacional como es el Convenio de Chicago incorpora a los no regulados. Pero estos no regulares, necesariamente no son todos de las características chárter de la que nosotros alcanzamos a comprender cuando, por ejemplo, se contrata una aeronave por parte de un operador turístico o por parte de un organizador de viajes. Entonces, la pregunta es y la necesidad es identificar de quién es la responsabilidad sobre la garantía de derechos a los usuarios, en este caso, a los pasajeros. Es importante entonces comprender que el transporte aéreo, esta clasificación que se hace a nivel internacional entre regulados y no regulados, en el ámbito de los no regulados están los vuelos chárter y estos vuelos chárter como acá se indica, debe ser atribución del Consejo Nacional de Aviación Civil el clasificarlos, a efectos de inclusive entender que hay chárteres con reserva anticipada, que hay chárteres que comprende todo, hay chárteres que son públicos, hay vuelos chárteres para grupos de afinidad común, hay para eventos especiales, hay para viajes de estudiantes y hay chárteres mixtos de pasajeros y cargas, hay chárteres de carácter humanitario. Entonces, hay que ubicar las diferentes condiciones en las que puede desenvolverse este transporte aéreo identificado como no regular, pero que necesita ser regulado. Por lo tanto, insistir en que este momento en donde la crisis sanitaria va a exigir no solamente mayores condiciones de protección o de prevención de contagio, sino por el contrario también el transporte aéreo se convierte en ese instrumento fundamental de la reactivación económica, especialmente para la actividad del turismo. El tener completamente claro una norma nacional,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

permitirá por un lado rehabilitar el sector del turismo internacional que conviene al país. Y una alternativa puede ser el poner incentivos para que estos vuelos no regulados que podrían darse en la forma de chárter turístico, cumplan a cabalidad primero con la oferta y con la operación contractual y en segunda instancia cumpla también con los derechos establecidos en toda norma. No por ser chárter o por no ser regulares, implica que debe dejar de observarse el cumplimiento de derechos de los pasajeros, esto a nivel internacional, Presidente. Pero qué puede o qué podemos hacer a través de la actualización de esta norma para fomentar, para reactivar el turismo nacional, para garantizar una conectividad con aquellos sectores que decía ya el compañero Velín, en donde es imposible entrar por otros medios y tiene que garantizarse un servicio de transporte aéreo público en las mejores condiciones. Eso es entonces, también la responsabilidad de esta norma cuando se anuncia, por ejemplo, la liquidación de TAME, nos preguntamos y nos debe preocupar a la Asamblea Nacional, la posibilidad de que queden aisladas muchas comunidades, de que el turismo internacional sea afectado, de que el turismo nacional sea afectado. Entonces, hace falta abrir un horizonte mucho más grande, que simplemente el de puntualizar tanto en el artículo cuatro, las atribuciones del Consejo Nacional de Aviación, sino también la posibilidad de proyectar una norma que permita dar respuesta a las condiciones que en el país y en el mundo ya cambiaron, ya cambiaron definitivamente. Por lo tanto, poner restricciones, de pronto puede tener un efecto contraproducente para el país, esas restricciones que son a veces necesarias cuando se trata de defender derechos a los usuarios, porque en toda modalidad tiene que estar presente la garantía de esos derechos y los países en todos los instrumentos internacionales, se reservan inclusive una normativa para garantizar aquello. Por lo tanto,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

Presidente, bienvenida la reforma a esta Ley, pero con el compromiso y con el desafío de mirar más allá de los temas puntuales que originó con justicia la iniciativa de esta reforma, pero que hoy tenemos que garantizar más bien o aprovechar la oportunidad de la misma, para proyectar el transporte aéreo como beneficio de desarrollo del país, como beneficio de los ecuatorianos y de los migrantes, pero también como beneficio interno. La garantía de un servicio de transporte aéreo público es obligación del Estado y no con un simple anuncio de liquidar una empresa de bandera nacional, se puede dejar de mirar la obligación que tenemos de garantizar este servicio público a aquellas comunidades que, por diferentes circunstancias geográficas naturales no pueden tener otros medios. El turismo nacional, la productividad, el comercio tiene que estar tomando en cuenta este tipo de temas que pasan por entender que los chárteres no solamente son de pasajeros, son de carga, son combinados, son muchas veces, inclusive, utilizados por el menor precio que estos tienen. Pero que, sin embargo, en todo momento coincido con la iniciativa de la reforma, tienen que garantizarse los derechos. Estas y otras iniciativas que se puede aportar, lo haremos llegar por escrito. Compañero Presidente y compañeros asambleístas. Muchísimas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias, asambleísta Salgado. Continuamos con el debate. Tiene la palabra el asambleísta César Rohón.-----

EL ASAMBLEÍSTA ROHÓN HERVAS CÉSAR. Gracias, Presidente. Un saludo con todos, señoras y señores legisladores. Este tema tiene su parte sensible, justamente en lo que acaba de mencionar Silvia Salgado, en la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

parte de los vuelos no regulados que están dentro del Acuerdo de Chicago que el Ecuador es signatario, y los vuelos chárteres, lamentablemente y digo lamentablemente, se autorizan sin recibir de parte de la autoridad, en este caso, la Dirección de Aviación Civil o el Consejo Nacional de Aviación Civil el contrato para conocer los términos de ese chárter. Porque el problema y la denuncia que llegó a la Comisión de Desarrollo Económico, cuál es, que el vuelo chárter muchas veces se cancela y entonces los usuarios que pagaron, como manifestaba la asambleísta Peña, se quedan en Ecuador, en Quito, en Guayaquil o donde sea varados y tienen que comprar otro pasaje para regresar, por lo que se canceló el vuelo chárter por alguna razón. Esa alguna razón tiene que determinar una responsabilidad, si es que es la agencia de viajes la que hace el chárter como ocurre muchas veces, que hay un vuelo chárter para ir al partido de fútbol de la selección del Ecuador a cualquier parte del mundo y la gente se va y tiene los boletos y un paquete turístico, entonces es fácil, porque hay una agencia de viajes, una agencia de turismo que está detrás de todo este paquete, de todo este proceso. Pero cuando se trata de personas en New York, o en Quito, o en Guayaquil, o en Cuenca, o donde sea que hacen el vuelo chárter, resulta que necesitamos, necesitamos, señor Presidente, señores legisladores, que exista un contrato debidamente registrado en la Dirección de Aviación Civil para que la autorización de la Dirección Civil sea en base a un contrato, donde hay un responsable y donde se establezcan de acuerdo a la normativa internacional solamente el caso fortuito de fuerza mayor, hay una nevada en el Estado de Nueva York, se cierra el aeropuerto de Nueva York, no puede salir el avión, esa es una causa mayor; hay un ciclón, no hay como volar, esa es una causa mayor. Pero porque simplemente hay una estafa, entonces, se tiene que devolver los dineros a las personas que compraron



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

los pasajes. Esto creo que es fundamental, creo que es importante regular, de eso se trata esta reforma a la Ley de Aviación Civil. Pero yo quiero ir un poco más allá, señor Presidente, señores legisladores, este tema se trató en el año dos mil dieciocho, el veintisiete de febrero del dos mil dieciocho, con la anterior Comisión de Desarrollo Económico de la que usted formaba parte asambleísta Donoso, hoy Presidente de la Asamblea Nacional encargado, igual que la asambleísta Peña. Hoy la Comisión de Desarrollo Económico tiene un año de venir trabajando con un setenta por ciento de miembros renovados, quizás sería prudente que este Proyecto regrese a la Comisión para que la nueva Comisión, los nuevos legisladores traten o tratemos, porque sigo siendo parte de la Comisión, tratemos todos estos antecedentes, todas estas reformas, se pueda llamar a las nuevas autoridades de Aviación Civil, a los asesores técnicos y buscar los mecanismos apropiados. Porque, además, ya lo han dicho varios asambleístas, la situación del Ecuador y del mundo cambió, hoy estamos viviendo en el mundo y en el Ecuador una situación totalmente diferente a la de hace un año, totalmente diferente y vemos lamentablemente que uno de los primeros sectores más afectados en el mundo es la aviación comercial y es el turismo. Y entonces, qué hacer, qué hacer para ayudar a enrumbar estos sectores, la aviación comercial y el turismo. Y claro ahí vienen otras reformas, señor Presidente, señores legisladores, que, si la Asamblea Nacional decide continuar con este primer debate y decide continuar con el proceso de aprobación de esta Ley, considero que es importante que se tomen en cuenta otros aspectos de reforma a la Ley de Aviación Civil. Y me voy a referir algunas cosas que ocurren en el país, por ejemplo, a los costos de los pasajes domésticos, hemos visto en feriados que estos suben indiscriminadamente, y qué va a pasar ahora si TAME deja de volar, esta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

es una pregunta que debemos hacernos todos los ciudadanos, todos los ecuatorianos. Entonces, esa disponibilidad de pasajes primero va a ser escasa y segundo va a tener unos costos irascibles que prácticamente no van a permitir el uso de los pasajes aéreos, ese es un tema. El otro tema, señor Presidente, señores legisladores, tiene que ver con la configuración del Consejo Nacional de Aviación Civil, este Consejo de Aviación Civil está normado, por los artículos tres y cuatro de la Ley. Sin embargo, hay que recordarles a todos que con Decreto Ejecutivo 146, del dieciocho de diciembre de dos mil trece, se reorganizó este Consejo de Aviación Civil y se excluyó del Consejo a importantes instituciones públicas y privadas, como por ejemplo, el Ministerio de Relaciones Exteriores que tiene mucho que ver ahora con todo esto que estamos viendo, estos contactos, las relaciones humanitarias, ver como se traen los ecuatorianos que están regados por el mundo, a la Comandancia General de la Fuerza Aérea Ecuatoriana se le relegó, se le relegó de este Consejo, a las Cámaras de Turismo y a las Cámaras de la Producción. Creo que es importante reconsiderar este tema, creo que es volver a aplicar la Ley, señor Presidente, señores legisladores, porque para eso se hacen las leyes y esto es fundamental, leyes que tienen que estar perfectamente claras y transparentes para que no haya conflicto de intereses, para que el Consejo de Aviación Civil sea un ente colegiado, independiente, del director general de Aviación Civil quien dicta las políticas que pueda revisar estos contratos que estamos hablando de manera efectiva, para que el director general de Aviación Civil no se convierta en juez y parte esto es fundamental. Otro tema, señor Presidente, señores legisladores, sería volver a armar lo que se perdió en el Ecuador, el Comité Nacional de Seguridad de Aviación Civil, justamente creo que esto es importante para evitar justamente todo este tema de accidentes, dificultades que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

tenemos, tener un ente técnico profesional, académico que ayude en todas estas cosas. Temas como, por ejemplo, la igualdad que deben tener tanto técnicos nacionales y extranjeros, aeronáuticos, me refiero, aeronáuticos residentes en el Ecuador. Esto es fundamental, señor Presidente, para que puedan trabajar en los temas técnicos de Aviación Civil. Y, finalmente, Presidente, para concluir, me quiero referir a la liquidación de TAME, en algún momento y en varias ocasiones tanto en la Comisión como en el Seno de esta Asamblea Nacional hablábamos y discutíamos de las dificultades económicas de TAME, en algún momento dijimos que hay que salvar a TAME, parece que ahora la situación es insalvable. Dentro de salvar a TAME y salvar el negocio de aviación, eso es lo que no se ha entendido dentro de las empresas públicas, es justamente porque TAME tiene rutas sociales, rutas que están subsidiadas por TAME, por el Estado ecuatoriano. Había yo manifestado que eso se resuelve sacando los tres aviones ATR de TAME, entregándoles a la Fuerza Aérea Ecuatoriana como fue el inicio de TAME para que con pilotos militares TAME, Fuerza Aérea Ecuatoriana siga volando las rutas sociales en el Ecuador, allá donde las compañías de aviación no quieren ir, no les interesa ir porque no es negocio, el negocio de aviación es eso, un negocio, las rutas tienen que ser rentables, señor Presidente, señores legisladores. Y las rutas de TAME, las rutas de TAME que son las que realmente valen de la compañía, que tienen pérdidas acumuladas de más de cuatrocientos millones de dólares en los últimos cinco años. Esas rutas son las que se tienen que negociar o se tiene TAME que asociar con una empresa grande, con una empresa nacional o internacional, preferiblemente internacional que pueda manejar la compañía como un negocio de aviación para las rutas buenas a Quito, a Guayaquil, a los Estados Unidos, a donde tenga que volar, a Galápagos, etcétera.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

Soluciones hay, sería importante, señor Presidente, señores legisladores, que vengan a esta Asamblea, a la Comisión de Desarrollo Económico, el ministro de Transporte, que venga el gerente de TAME, que venga el gerente coordinador de las empresas públicas para conversar de estos temas que son fundamentales. Cómo se va a hacer la reestructuración, cómo se va a avanzar, cómo se va a resolver, cómo se puede darle un giro, porque ya les escucho a varios legisladores también preocupados, como no puede ser de otra manera, qué va a pasar, pues, con TAME Amazónico, va a seguir volando, no va a seguir operando, va a seguir operando porque si se liquida la compañía, entonces van a dejar de volar a la Amazonía. Cuando la primera razón cuando se creó TAME, hace más de sesenta años, fue justamente, pues, acercar al Ecuador, hacer que el Oriente sea parte del Ecuador, que la Amazonía sea parte del Ecuador, las alas para la salud y todos los convenios de ayuda comunitaria que la Fuerza Aérea Ecuatoriana instituyó, de esa manera se hizo TAME, para servir a los ecuatorianos, para achicar el país, para que todos tengamos oportunidad de ir y venir de los sitios lejanos donde no llegaba nadie, pero llegaban los aviones de TAME a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Ese es el tema, señor Presidente, esos son los temas, señores legisladores, que tenemos que resolver en la Asamblea Nacional, con objetividad, con transparencia, con claridad y hacer del negocio de la aviación eso, un negocio que genere recursos, que genere divisas, que genere beneficios, que genere utilidades y la parte social, que siga siendo social, en beneficio, especialmente de las zonas distantes donde no llega la aviación particular y tiene que llegar la versión del Estado ecuatoriano. Señor Presidente y señoras y señores legisladores. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias, legislador César Rohón. Me



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

ha pedido un punto de información la proponente Ximena Peña. Tiene usted dos minutos, legisladora Peña, por favor. -----

LA ASAMBLEÍSTA PEÑA PACHECO XIMENA. Gracias, Presidente. Brevemente agradecerle a la asambleísta Silvia Salgado por sus aportes. Precisamente, asambleísta Salgado, porque la modalidad chárter tiene sus particularidades creemos que es importante legislar, tenemos que darle atribuciones al Consejo de Aviación Civil y al director general de la Aviación para que pueda en el efecto, ya en un reglamento poder detallar cuáles serían las condiciones para cada modalidad de esta categoría chárter y también comentarles en relación de lo que mencionó el asambleísta Rohón. En efecto, en la Comisión de Desarrollo Económico durante los dos primeros años hubo dos Proyectos de Reforma de Aviación Civil, y le recuerdo al asambleísta Rohón que fue una iniciativa de él, precisamente que se separen estos dos Proyectos, el Proyecto del asambleísta Rohón ya fue tratado, este es el segundo Proyecto. Todos comprendemos que la Ley de Aviación Civil tiene que ser reformada ampliamente, pero al tratarse de dos temas puntuales, porque los dos Proyecto de reforma, incluyendo el del asambleísta Rohón trataban temas puntuales, fue que la Comisión decidió tratarlos, separarlos, tomando en cuenta que la Comisión podría hacer en lo posterior un trabajo mucho más amplio, en efecto, para dar una reforma total a la Ley de Aviación Civil. En este sentido, mi pedido a los colegas legisladores es, existe la necesidad, por los usuarios, de que esta categoría de vuelos se regule. Creo que es una oportunidad para que, a través de este Proyecto de Ley corto, podamos dar una salida a los usuarios. Este Proyecto de Ley no es pensando en la gran empresa, es pensando en que efecto, la Aviación sea una empresa rentable, por supuesto, gane su lucro, pero también



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

protegiendo a la persona sencilla que compra confiada y no compra, digamos, algo que vale diez, veinte dólares. Por lo general un vuelo en avión, un vuelo internacional, es un sacrificio que hacen a veces muchas familias para poder visitar a sus familias o para poder salir del país. Y nos parece que es importante que esta categoría chárter, que si bien decía la asambleísta Silvia Salgado acertadamente no es regular, tenga mínimas garantías para el ciudadano, para el turista que de manera confiada adquiere su ticket y luego su experiencia en el país termina siendo realmente caótica, cuando ve que se queda varado en Quito, en Guayaquil, en los aeropuertos internacionales sin poder retornar y sin poder reclamar a nadie, por la falta de servicio por el que pagó una importante cantidad de recursos y no recibió. Gracias, colegas legisladores. Gracias, Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted, muchas gracias asambleísta Peña. Me ha pedido la palabra el asambleísta Byron Suquilanda. Tiene usted diez minutos asambleísta Suquilanda. -----

EL ASAMBLEÍSTA SUQUILANDA VALDIVIESO BYRON. Gracias, señor Presidente encargado, asambleísta Donoso, muy gentil. Colegas asambleístas, buenas tardes. La doctrina aeronáutica dice que los vuelos chárter domésticos o internacionales de pasajeros o de carga exclusiva, constituyen servicios de transporte aéreo no regular o no frecuentes, implican además una serie de rutas predeterminadas, que no constituyen una competencia indebida para el servicio aéreo regular que brindan las aerolíneas nacionales y extranjeras. Como existe la necesidad de regular el sistema de vuelos no frecuentes chárteres, que se incrementaron de manera indiscriminada en el país, muchas veces los usuarios deben



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

conformarse con el incumplimiento por parte de las empresas o personas que contratan a las aerolíneas para efectuar los vuelos a pesar de haber ofertado fechas de vuelos y horarios específicos, situación que además se incrementa en las temporadas con mayor demanda para que luego dichas empresas desaparezcan sin dejar un beneficio al país y no se hacen responsables por los inconvenientes causados a los usuarios, afectando con los derechos al consumidor y con nuestra propia Constitución que garantiza el proteger a nuestros connacionales. Es también necesario que como consumidores conozcan cuáles son los derechos y deberes para evitar posibles conflictos de consumo frente a la protección por parte del Estado, frente a los riesgos que puedan afectar a nuestra salud y seguridad. Señor Presidente, todos sabemos que estos vuelos chárteres en muchas ocasiones han dejado a connacionales, sobre todo migrantes en estado de indefensión acá en los Estados Unidos. Compañías que asoman, que aparecen, operadores de estos vuelos chárter que venden los pasajes a precios exorbitantes, para que el ecuatoriano pueda usar y los dejan en la excepción sin ninguna explicación y los dejan prácticamente varados como se dice comúnmente, sin que esta gente pueda realizar su itinerario o pueda llegar a su lugar de destino y hay veces que aprovechan en comprar estos pasajes para los vuelos estos que no se regulares para toda la familia tres, cuatro o cinco miembros que tienen que permanecer en el sitio donde va a decolar el avión para que puedan exigir el reembolso de sus pasajes. Yo creo, Presidente, que se le debería dar la competencia de acuerdo, e incluir en el artículo cuatro y seis de la Ley de Aviación Civil la competencia a las dos instancias de la Aviación Civil, que es la Dirección de Aviación Civil y el Consejo de Aviación Civil. Si bien es cierto en las compañías de vuelos regulares, cuando la culpa es de la inclemencia del tiempo o algo que tenga que ver



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

con la falla del pasajero, la compañía no se hace responsable por pagarle o por indemnizarlo a dicho pasajero. Pero cuando es culpa de quienes promueven estos vuelos en este caso de operadores o es culpa de la compañía que está ofreciendo el vuelo por fallas mecánicas, etcétera, se tiene proteger al consumidor otorgándole estadía, comida para que esa persona pueda esperar el vuelo y pueda conectarse con el sitio donde va a ir o en su último caso reembolsarle el costo del pasaje. Aquí vuelvo y repito hay compañías que han llegado, han hecho chárter, operadores que han hecho chárteres y han dejado y han estado en indefensión. Qué está pasando ahora, ahora hay compañías y me tengo que expresar no compañías, o agencias u operadores de turismo, que están vendiendo pasajes a sabiendas de la incertidumbre que saben que no hay vuelos asegurados o no hay fechas aseguradas para que puedan reinstalarse las operaciones aeronáuticas en el Ecuador. Han vendido pasajes para este mes de mayo, han hecho paquetes para este mes de mayo y todos sabemos que no hay vuelos comerciales. Entonces, ojo, señores asambleístas, con este problema en lo cual se está abusando la bondad y la buena intención del pasajero y lo está sucediendo aquí con migrantes ecuatorianos. Qué pasó con efectos de la pandemia. Se habló de los grandes vuelos humanitarios, que de humanitario prácticamente solo tienen el que se les permita establecer un orden de abordar el avión, que es tercera edad, con enfermedades catastróficas, con mujeres embarazadas, con niños, etcétera, eso el único tinte que tiene de humanitario. Por el costo, señor Presidente, desde quinientos dólares, seiscientos dólares, ochocientos cincuenta, mil dólares, mil ciento cincuenta, una sola vía, señor Presidente y señores legisladores, han hecho para que la gente pueda regresar, a parte desde luego del gran paquete de los quince días para que cumplan con las disposiciones de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

salud por este efecto de la pandemia en hoteles de las ciudades en donde tienen que llegar, sea en Guayaquil, Quito y últimamente veo que están aterrizando en la ciudad de Manta, en la provincia de Manabí. Señor Presidente, yo creo que se debe responder igual, que se debe poner una normativa para que estos vuelos chárteres le den derecho al pasajero que utilice este tipo de vuelos. Sobre todo, en las llamadas temporadas altas, en los tiempos cuando los estudiantes están de vacaciones o en tiempos de verano en que estos vuelos empiezan hacer más utilizados, para poder transportarse habida cuenta de la gran demanda que existe en las compañías aéreas comerciales. Yo quiero felicitar a la persona que puso este Proyecto, a la asambleísta Peña, a quienes que con conocimiento de causa están aportando para que esto suceda. Es verdad que la Ley de Aviación Civil se tiene que reformar, es verdad que tenemos que sentarnos a conversar con las autoridades de TAME, y ahí se nombró una compañía nacional que puede usufructuar legalmente estos recursos de chárteres para poder beneficiar a la comunidad ecuatoriana, sobre todo la gente que está en Nueva York, la gente que está en la Florida, New Jersey para que puedan utilizar este tipo de vuelos chárteres. En vez de entregar el dinero a compañías que son fugaces en su paso por los cielos ecuatorianos o fugaces en la economía del Ecuador, sin dejar ningún beneficio económico para nuestro Estado. Se debería dar prioridad a TAME y establecer vuelos chárteres para que pueda ingresar ese dinero a nuestro país. Los chárteres que hacen compañías internacionales que pasa, me atrevo a pensar que no pagan impuestos y todo el dinero se va del Ecuador, sin dejar ningún beneficio comercial para nuestro país. Quién quiere ir hacer turismo en el Ecuador cuando tiene vuelos chárteres con costos elevados, nadie, señor Presidente. Entonces, sería la oportunidad de normar los costos de los vuelos chárteres, ahora mismo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

en este tiempo de pandemia. Con estas no controladas tarifas de los vuelos humanitarios se debería controlar, exigirle o pedirle al Consejo de Operación de Emergencia, al COE para que pueda normalizar los precios de estos vuelos, se está dejando al libre albedrío a operadores posiblemente comerciales de la aeronáutica ecuatoriana, que están haciendo su agosto con este tipo de beneficio, aprovechándose la necesidad, que es inhumano, la necesidad del usuario que ya está varado más de setenta días en los Estados Unidos, en este caso y en Canadá, que es la circunscripción a la cual yo represento. Vuelvo y repito, mi apoyo para este Proyecto de reforma a la Ley y tenemos que hacerlo cuanto antes durante este tiempo de pandemia de ser posible, para poder establecer los costos y poder defender a nuestros ecuatorianos, a nuestros connacionales que tienen ya, que tenemos como es de dominio público una alicaída economía. Como migrante ecuatoriano me sumo al proyecto, me sumo a la defensa de los migrantes ecuatorianos en lo que tiene ver al uso de estos vuelos chárteres para que se los haga con transparencia, que se los haga con honestidad y no se aproveche la necesidad del migrante ecuatoriano y del ecuatoriano en general. Y en lo posterior se hagan normativas para que se dé igual calidad de derechos que tienen en la aviación regular, en los vuelos frecuentes a los señores usuarios de los vuelos chárteres. Gracias, señor Presidente. Señoras y señores legisladores. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias asambleísta Suquilanda. Dice el Secretario, que el asambleísta Fernando Flores ha pedido el uso de la palabra. Por favor, asambleísta Flores. Señor Secretario, parece ser que el asambleísta Flores no está listo. Pregunto, asambleísta Flores está listo. De no estarlo, le doy la palabra, le concedo la palabra al asambleísta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

René Yandún. -----

EL ASAMBLEÍSTA YANDÚN POZO RENÉ. Gracias, señor Presidente. ---

EL SEÑOR PRESIDENTE. No vemos su imagen, ahí sí, ahí sí, vamos. -----

EL ASAMBLEÍSTA YANDÚN POZO RENÉ. Gracias, señor Presidente. Señores Asambleístas. Al tratar este tema quiero también informar que por parte de la Comisión de Relaciones Internacionales tuvimos la oportunidad de hacer una invitación al ministro de Obras Públicas y Transporte, que es el presidente de la Dirección de Aviación Civil. Tuvimos la oportunidad de invitarle al director de Aviación Civil y también al presidente o gerente de TAME. Razón por la que quiero informarles que se encontraron muchísimos problemas, pero fuera de ello yo quiero aprovechar esta circunstancia para felicitar a la compañera Ximena Peña, que nos da la oportunidad, primero para apoyarle en su proyecto que muy merecidamente lo ha presentado y que va a beneficiar a muchísimos ecuatorianos. Razón por la que, compañera Ximena nuestro apoyo para apoyar y que se apruebe este Proyecto. En segundo lugar, cuando estamos hablando nosotros de la aviación civil, estamos hablando de todo el espacio aéreo, primero nacional y luego internacional. Por eso lo que bien se ha dicho y se hablado son los acuerdos internacionales los que prevalecen para poder realizar los vuelos, cualquier tipo que sea este, a lo mejor de transporte, de carga, de comercio y lógicamente regulados y no regulados como bien se ha hablado hasta el momento. Sin embargo, es importante conocer que hay una administración de los aeropuertos, hay un director administrativo de cada uno de los aeropuertos y a excepción de Quito, Guayaquil y Cuenca



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

los aeropuertos están concesionados. Y esa concesión obedece a que tienen la obligación los gobiernos autónomos descentralizados, en este caso los municipios. Entonces, por una parte, la Aviación Civil tiene la obligación de controlar cualquier tipo de vuelo que sea, sea de carácter comercial, sea de transporte, sea civil y también los vuelos militares. Razón por la que nos encontramos con el grave problema de que en cada uno de los aeropuertos hay una determinada empresa que hace la seguridad, otro tipo de empresa hace solamente, digamos seguridad del aeropuerto, otro tipo de empresa hace la seguridad del terminal y la Policía ahora recién está haciendo el control migratorio, es decir, es una desorganización. Y, además, tenemos que pensar que cada aeropuerto cobra sus tasas, sus impuestos y que eso anualmente avanza entre ochenta y cien millones de dólares, pero eso va a la caja única y no regresa para el mejoramiento y control de la aviación civil. Por tanto, es difícil el control, y alguien se refirió de los señores asambleístas anteriormente, y qué pasa con el control de los aeropuertos, qué pasa con los accidentes aéreos y qué pasa con los aeropuertos clandestinos que en este caso comprobados más se seiscientos aeropuertos en nuestro país, que es obligación de la Dirección de Aviación Civil hacer ese control, pero no lo hace, por qué, porque los radares no le funcionan. Si hablamos de Galápagos, de igual manera tenemos que hacer el control del espacio aéreo, pero desgraciadamente no hay esa cobertura que debe darse por falta de los medios técnicos, los recursos tecnológicos. A que quiero llegar entonces, señor Presidente, y especialmente a la compañera Ximena, al señor asambleísta César Rohón, sí es necesario hacer una revisión de toda la Ley. Estamos hablando de una Ley del noventa y dos y ahora estamos con nuevas directrices a nivel internacional y realmente pues, yo considero que inclusive hay una competencia que a lo mejor aquí el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

más poderoso elimina al pobre o a la pobre empresa que vuela en el Ecuador. Y voy a poner un ejemplo, aquí en el Ecuador las empresas más fuertes es Avianca y Lan Chile, y por ahí hay una nueva empresa que se llama Aero Regional que está prohibida volar en otros países, pero por aprobación del ministro del Transporte y del director de Aviación Civil está volando, es de origen cubano, que tiene cada avión más de treinta años. Entonces, qué es lo que sucede, que inclusive van hacer los vuelos tal vez a Manta, tal vez a Esmeraldas, Avianca o Lan Chile, pero para qué, para la negociación del combustible, porque el combustible nuestro, del Ecuador, bueno pues, es sumamente barato y tiene que volar a otros países por tanto gran oportunidad para tanquear y hacer un gran negocio del combustible. Así podría seguir enumerando cientos de cosas, razón por la que, señor Presidente de la Asamblea encargado, compañeros asambleístas, yo creo que es inminente, inmediato la reorganización, la reestructuración de lo que es la Aviación Civil, caso contrario no solamente TAME quebrará. Y TAME está quebrando primero por la irresponsabilidad de gerentes para que conozcan todos, hay un gerente general y veintitrés gerentes adicionales. Bueno, entonces, yo creo que eso está fallando en la administración de TAME como empresa, pero también está fallando en la administración de la Aviación Civil. Esto pongo en conocimiento de todos ustedes los compañeros asambleístas, razón por la que nuevamente reitero mi apoyo para el Proyecto de Ley de la compañera Ximena, pero también oportunamente haré llegar el documento correspondiente de una propuesta para la modernización de la Ley de Aviación Civil, caso contrario estamos aislándonos, caso contrario estamos perdiendo mucho dinero y lo que es más dejando incomunicados a todos los lugares que necesitábamos, y que eran cubiertos por TAME cuando manejaba la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

Fuerza Aérea Ecuatoriana. Ahora TAME va a desaparecer. Muchas gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias a usted, asambleísta Yandún. Tiene un punto de información el asambleísta Fernando Callejas. -----

EL ASAMBLEÍSTA CALLEJAS BARONA FERNANDO. Muchas gracias, Presidente, si me escuchan. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Sí, perfectamente, adelante legislador Callejas.-----

EL ASAMBLEÍSTA CALLEJAS BARONA FERNANDO. Muchas gracias a usted, a los asambleístas y a todos quienes siguen esta Sesión. En primer lugar, debo señalar que efectivamente hay que apoyar esta iniciativa legal que se ha presentado para que aquellos ciudadanos que acceden a un pasaje en estos vuelos chárteres, tengan de alguna manera una protección y no sean estafados en sus justos intereses y afanes de trasladarse de un sitio a otro, más todavía ahora que estamos viendo todo lo que ha sucedido con esta gravísima pandemia que vive el mundo. Así que tendremos que apoyar esta Ley, pero lo único que yo solicito es que tengamos muy en cuenta, ya algún asambleísta que me antecedió en la palabra lo dijo regulaciones internacionales que tienen que ver con todo esto del tráfico aéreo, de los vuelos, de las aviaciones civiles, etcétera. Y quisiera referirme brevemente, señor Presidente, si usted me permite del anuncio que se ha hecho ahora de la desaparición de TAME. Ya escuchamos a algunos asambleístas empezar a lamentarse de que vamos a perder nuestra línea bandera, de que quien va a atender aquellos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

puntos que no son atendidos por las aerolíneas comerciales. Mire esa ha sido la gran excusa de todas estas instituciones, estas empresas públicas para quebrar al país realmente, no, el servicio social. En el caso de TAME el vuelo a ciertos lugares que sí necesitan una atención especial, pero que bien pudo haber dado ese servicio el Ejército ecuatoriano, la aviación ecuatoriana nos metimos en áreas que no nos competen y mire usted, señor Presidente y señores asambleístas, en cinco últimos años, no lo digo yo, lo dice el propio Gobierno, cuatrocientos millones de dólares de pérdida. Así que, si hay algunos asambleístas que no les molesta que se bote la plata por la ventana, el escaso dinero que tiene el Ecuador, si no les molesta que estas empresas públicas se conviertan en centros de corrupción y de piponazgo, allá ellos, a nosotros y a mí personalmente si me molesta y celebro que finalmente el Gobierno haya tomado esta decisión que era necesaria, desaparecer a todas estas empresas que lo único que ha generado es pérdida y dolor a los ecuatorianos. Porque los escasos recursos de nuestros compatriotas y del país han sido liquidados por estas empresas públicas, reitero, que supuestamente cumplen una labor social, y sabemos que lo único que cumplen es intereses para piponazgo y para corrupción. Gracias, señor Presidente. Apoyamos esta iniciativa y ya veremos desde la Comisión como podemos atender, a las órdenes. Muchas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, a usted asambleísta Callejas. Tiene un punto de información, el asambleísta César Rohón. -----

EL ASAMBLEÍSTA ROHON HERVAS CÉSAR. Gracias, Presidente. Estaba revisando como corresponde, porque ese es nuestro trabajo de legisladores señor Presidente. Me permito informar a la Asamblea 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 590-A

Nacional que la Decisión 619 de la Comunidad Andina de Naciones de la cual el Ecuador es miembro, establece los derechos y obligaciones de los usuarios de los transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo regular y no regular en la Comunidad Andina y el Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación de Servicios del Transporte Aéreo Comercial, que tiene todo un título, todo un título, señor Presidente, señores legisladores, que norma lo relativo a los servicios de transporte aéreo no regular. Dentro del transporte aéreo no regular se encuentran los vuelos chárteres. Y dice, en los capítulos específicos sobre el taxi aéreo, los vuelos chárteres, los vuelos especiales y los vuelos estacionales y si hubiere algo que no esté regulado señor Presidente, señores legisladores, se lo puede hacer sin necesidad de ninguna reforma legal. Quería poner esto en conocimiento de la Asamblea para que la Asamblea Nacional haga bien las cosas. Señor Presidente, muchísimas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias a usted, asambleísta César Rohón. No habiendo más pedidos de uso de la palabra, antes de dar por concluida o clausurar esta Sesión, quiero mencionarles que debe ir todo lo que se ha dicho al legislador Albornoz, a que la Comisión los (audio inentendible) y los programe como corresponde. Yo fui parte de la Comisión de Desarrollo Económico cuando se trató este Proyecto de Ley, me reservo para el segundo debate para poder dar mis opiniones en virtud de que por ahora estoy presidiendo la Sesión. Señores legisladores, señor Secretario, se clausura la Sesión de este primer debate. -----

EL SEÑOR PROSECRETARIO GENERAL TEMPORAL. Tomamos nota, 



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional


Acta 590-A

señor Presidente. Buenas noches. -----

V

El señor Presidente clausura la Sesión cuando son las dieciséis horas diecinueve minutos. -----


ING. CESAR LITARDO CAICEDO
Presidente de la Asamblea Nacional


ARQ. PATRICIO DONOSO CHIRIBOGA
Segundo Vicepresidente de la Asamblea Nacional


DR. JAVIER RUBIO DUQUE
Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional


MRP