



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 490-A**

23 DE ENERO DE 2018

**SUMARIO:**

**CAPÍTULOS**

**TEMAS**

- I VERIFICACIÓN DEL QUORUM.
- II REINSTALACIÓN DE LA SESIÓN.
- III LECTURA DE LA CONVOCATORIA Y ORDEN DEL DÍA.
- IV CONTINUACIÓN DEL PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY REFORMATORIA A LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL.
- V SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN.

**ANEXOS**



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

Acta 490-A

**INDICE:**

<b>CAPÍTULOS</b>	<b>TEMAS</b>	<b>PÁGINAS</b>
I	Constatación del quorum. -----	1
II	Reinstalación de la sesión. -----	1
III	Lectura de la Convocatoria y Orden del Día.	1
IV	Continuación del Primer Debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil.-----	2
	Intervención del asambleísta:	
	Asume la Dirección de la sesión el asambleísta Carlos Bergmann Reyna, Segundo Vicepresidente de la Asamblea Nacional.-----	2
	Albornoz Vintimilla Esteban.-----	2
	Donoso Chiriboga Patricio.-----	6
	Reasume la Dirección de la sesión el asambleísta José Serrano Salgado, Presidente de la Asamblea Nacional.-----	9
	Burbano Montenegro Fernando. -----	9
	Yandún Pozo René.-----	11
	Viteri Gualinga Carlos.-----	14
	Rohón Hervas César.-----	17
	Proaño Cifuentes Mauricio.-----	19
V	Suspensión de la sesión.-----	22



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 490-A**

**ANEXOS:**

1. Convocatoria y Orden del Día.
2. Continuación del primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil.
  - 2.1. Oficio N° 26-AN-SCEPDEPM-2017 de 13 de noviembre de 2017, suscrito por el doctor Pablo Cornejo E., Secretario Relator de la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa.
3. Resumen Ejecutivo de la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.
4. Listado de asambleístas asistentes a la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.
5. Resumen Ejecutivo de la Sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.
6. Voto Electrónico.
7. Listado de Asambleístas asistentes a la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 490-A**

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las once horas treinta y un minutos del día veintitrés de enero del año dos mil dieciocho, se reinstala la sesión de la Asamblea Nacional, dirigida por su Presidente, asambleísta José Serrano Salgado.-----

En la Secretaría actúa la doctora Libia Rivas Ordóñez, Secretaria General de la Asamblea Nacional. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Señora Secretaria, buen día. Sírvase verificar el quorum para instalar la sesión número cuatrocientos noventa del Pleno de la Asamblea Nacional.-----

**I**

LA SEÑORA SECRETARIA. Buenos días, señor Presidente; buenos días, señoras y señores asambleístas. Señoras y señores asambleístas, por favor, sírvanse registrar su asistencia en sus curules electrónicas. De existir alguna novedad, por favor, informar a esta Secretaría. Gracias. Ciento diecinueve asambleístas presentes en la sala, señor Presidente. Sí tenemos quorum.-----

**II**

EL SEÑOR PRESIDENTE. Reinstalo la sesión. Continúe, señora Secretaria.-----

**III**

LA SEÑORA SECRETARIA. Con su autorización, señor Presidente,



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 490-A**

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las once horas treinta y un minutos del día veintitrés de enero del año dos-mil dieciocho, se instala la sesión de la Asamblea Nacional, dirigida por su Presidente, asambleísta José Serrano Salgado.-----

En la Secretaría actúa la doctora Libia Rivas Ordóñez, Secretaria General de la Asamblea Nacional. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Señora Secretaria, buen día. Sírvase verificar el quorum para instalar la sesión número cuatrocientos noventa del Pleno de la Asamblea Nacional.-----

**I**

LA SEÑORA SECRETARIA. Buenos días, señor Presidente; buenos días, señoras y señores asambleístas. Señoras y señores asambleístas, por favor, sírvanse registrar su asistencia en sus curules electrónicas. De existir alguna novedad, por favor, informar a esta Secretaría. Gracias. Ciento diecinueve asambleístas presentes en la sala, señor Presidente. Sí tenemos quorum.-----

**II**

EL SEÑOR PRESIDENTE. Instalo la sesión. Continúe, señora Secretaria.-----

**III**

LA SEÑORA SECRETARIA. Con su autorización, señor Presidente,



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 490-A**

procedo a dar lectura a la Convocatoria: “Por disposición del señor doctor José Serrano Salgado, Presidente de la Asamblea Nacional, 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. 490 del Pleno de la Asamblea Nacional, a realizarse el día martes 23 de enero de 2018 a las 11h30 en la sede de la Función Legislativa, ubicada en la Av. 6 de Diciembre y Piedrahita en el cantón Quito, provincia de Pichincha, con el objeto de continuar con el tratamiento del siguiente Orden del Día aprobado: Primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil. Proyecto de Resolución de comparecencia del doctor Diego García Carrión, Procurador General del Estado”. Hasta ahí el texto de la convocatoria, señor Presidente. Me permito informarle que nos encontramos en el primer debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil.-----

**IV**

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor asambleísta Esteban Albornoz.-----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA CARLOS BERGMANN REYNA, SEGUNDO VICEPRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS ONCE HORAS TREINTA Y CUATRO MINUTOS.-----

EL ASAMBLEÍSTA ALBORNOZ VINTIMILLA ESTEBAN. Muchas gracias, señor Presidente. Muy buenos días, señoras y señores asambleístas. El



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

veintiocho de abril del año dos mil dieciséis, un avión Embraer 190 de propiedad de TAME, que cumplía la ruta Quito-Cuenca, viajaba con ochenta y siete pasajeros, cinco tripulantes, mientras aterrizaba en el aeropuerto Mariscal Lamar de la ciudad de Cuenca perdió pista, terminando en la zona de amortiguamiento, junto a las calles Núñez de Bonilla y Sebastián de Benalcázar. Este accidente que pudo tener consecuencias fatales, levanta la alerta nacional y genera una polémica entre la Dirección Nacional de Aviación Civil y la Corporación Aeroportuaria de Cuenca - Corpac. Como consecuencia de este accidente, la Dirección de Aviación Civil restringió el uso de la pista del aeropuerto mientras esta esté mojada, provocando la suspensión de alrededor de cuatrocientos vuelos desde y hacia Quito y Guayaquil. Dos meses antes, en febrero del dos mil dieciséis, se había programado la reparación en la pista del aeropuerto, con la aplicación de un producto asfáltico sellante, trabajo que fue ejecutado dos meses antes del accidente, sin cerrar las operaciones del aeropuerto, a un costo cercano a los cuatrocientos mil dólares. Después del accidente del Embraer en el mes de abril del mismo año, bajo premisas técnicas, no hubo más opción que restringir las operaciones del aeropuerto Mariscal Lamar y posteriormente cerrar completamente por un mes la pista para realizar un recapeo parcial que conocemos tiene una vida útil de dos años, es decir, está cerca de terminar la vida útil de la reparación de la pista del aeropuerto Mariscal Lamar. También conocemos que estas dos intervenciones que se hicieron en el aeropuerto Mariscal Lamar en pocos meses de diferencia, tienen informes de Contraloría, estaremos atentos a estas auditorías. Como opción para los viajeros de la región, se propusieron medidas alternativas de viaje de Cuenca a Guayaquil a través de buses y se debatió sobre el impacto en la economía de la ciudad y de la región. Según los cálculos,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

más de ochocientos pasajeros diarios usaban en ese año el aeropuerto e implicaba, reitero, una grave afectación en el turismo y en el comercio de la región de influencia. En todos estos análisis hubo escasa información sobre datos preliminares del accidente del Embraer y las medidas que se estaban tomando para evitar hechos como los sucedidos en abril del año dos mil dieciséis. Este hecho lo resalto, porque fue justamente el detonante para la reforma que hoy estamos debatiendo de la Ley de Aviación Civil y, segundo, porque todas las ciudades en el mundo encuentran riesgos en el crecimiento urbano, en donde los aeropuertos quedan dentro de las zonas residenciales. Si nos remitimos a la Ley de Aviación Civil vigente desde el año dos mil siete, existe un procedimiento para la investigación de accidentes aéreos, sin embargo, no existe una normativa para la entrega de informes tanto preliminares como de informes definitivos. El Derecho Aeronáutico señala la complejidad de los accidentes aéreos y por lo tanto recomienda no establecer plazos rígidos para su culminación, como señala el Convenio de Aviación Civil Internacional, que recomienda además, de plazos flexibles, la independencia de las instancias de investigación y que estos tengan los recursos necesarios, porque es una tarea eminentemente técnica. Lo que sí debemos obtener en el proceso de investigación, es acceso a informes preliminares, para tomar correctivos inmediatos y dar tranquilidad a la ciudadanía. En mi calidad de Presidente de la Comisión de Desarrollo Económico, Productivo y de la Microempresa, convoqué a sesión para avocar conocimiento de este importante Proyecto de Ley, donde se debatió con responsabilidad el tema de los informes relacionados con accidentes e incidentes, enfocándonos en la naturaleza de las investigaciones de accidentes aeronáuticos. La Comisión por unanimidad resaltó la importancia de las investigaciones de los accidentes aéreos, para que





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

tengan un seguimiento sostenido y permanente, sobre todo, contar con los recursos necesarios y su independencia en las investigaciones, esto redundará en mayor seguridad aeronáutica y la progresiva mejora en los estándares de los servicios aéreos. La reforma puede parecer corta en cuanto a su extensión, sin embargo, es profunda en cuanto a las implicaciones, primero, armoniza la ley nacional a las normas internacionales; segundo, brinda un ambiente de tranquilidad a los usuarios; tercero, promueve un servicio de transporte aéreo accesible e infraestructura de calidad y seguras, bajo la premisa de la constante mejora, nuevas tecnologías, mejores medidas de prevención de accidentes. Es importante indicar que la aprobación del informe fue dada por unanimidad en la Comisión de Desarrollo Económico, considerando lo siguiente: Primero, que la Junta de Investigación de Accidentes, tendrá autoridad e independencia para investigar y establecer los hechos, circunstancias, causas o probable causa del accidente o del incidente de la aeronave, para lo cual la Dirección General de Aviación Civil asignará todos los recursos necesarios. Segundo, se establece un plazo luego de ocurrido el accidente o el incidente aéreo, para que la Junta de Investigaciones Aéreas elabore un plan de investigación que incluya las actividades, costos, tiempos, que serán necesarios para determinar y garantizar la efectividad de la investigación. Un tercer punto importante en esta reforma, que la Junta Investigadora de Accidentes presentará el informe final de ser posible, en un plazo de doce meses de la fecha de ocurrido el suceso, de lo contrario deberá ser público una declaración preliminar en cada año del suceso e informará al menos de manera semestral, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión, aquí es lo importante, y cualquier cuestión de seguridad que se haya suscitado, sin perjuicio del cumplimiento de lo



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

establecido en la normativa de Aviación Civil Internacional suscrita y ratificada por el país. No esperemos a que sucedan nuevos hechos como los acontecidos en abril del dos mil dieciséis en la ciudad de Cuenca, para tomar medidas legislativas y de fiscalización. Aprobemos leyes que transformen a nuestra patria como en el sector aéreo, los aeropuertos, la promoción de cielo abierto para aviones internacionales, esto es tomar medidas para el desarrollo económico y productivo de nuestro país, en especial la atracción de turistas nacionales e internacionales. Brindemos ambientes de seguridad, de buen servicio y de respuestas prontas a la ciudadanía, logremos además, ser un ejemplo de nuevos estándares de seguridad y de un uso adecuado de tecnologías en los servicios aéreos, logrando incidir en países de otras regiones, pues el Derecho Aéreo siempre tendrá implicaciones entre otros Estados. Por eso es importante, pues, que en este Pleno debatamos esta Ley y pasemos a la Comisión nuevamente con el fin de traer ya un informe para segundo debate que esté en vigencia, un tema fundamental para la aviación y para la seguridad de los ciudadanos. Muchas gracias.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted, señor asambleísta. Tiene la palabra asambleísta Patricio Donoso.-----

EL ASAMBLEÍSTA DONOSO CHIRIBOGA PATRICIO. Muchas gracias, señor Presidente de la sesión. Nada es más triste y lacerante que un accidente de aviación, en el cual generalmente mueren decenas de seres humanos y nada es más angustioso que la investigación que de ese accidente debe hacerse, y nada es más grave que saber a ciencia cierta, por qué se produjo el accidente, porque hay parientes, familiares y amigos de quienes lamentablemente perdieron la vida cuando se produce



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 490-A**

un accidente aéreo. El nueve de agosto del año dos mil dieciséis, entró al CAL en ese tiempo, hace año y medio, un Proyecto de Ley inherente a las investigaciones que deben hacer tras un accidente aéreo. Finalmente, el quince de noviembre del año anterior, arrancó el tratamiento de una pequeña pero importante reforma a esta Ley, la Ley de Aviación Civil. Decidimos en la Comisión que el colega legislador César Rohón sea el ponente y lo hizo brillantemente, le felicito legislador Rohón, porque fue muy clara su exposición y nos llevó a todos los ciento treinta y seis legisladores restantes, a concebir este Proyecto como absolutamente necesario. Quiero recordar a los colegas legisladores, que en mil novecientos cincuenta y tres se suscribió el primer Convenio de Aviación Internacional Civil y en pocos minutos les daré mi opinión con respecto a la importancia de que este Convenio Internacional de Aviación Civil, debe ser armonizado con la legislación ecuatoriana o a la inversa, si así queremos hacerlo. La ratificación de este Convenio realizado en mil novecientos cincuenta y cuatro, estableció el famoso anexo número trece, que es de obligatorio cumplimiento para nuestro país y debemos aceptar que es una norma supranacional, que debemos respetarla y que debemos llevarla adelante cuando lastimosamente se produce un accidente aviatorio. Pero surgen dos problemas. Uno, que no existe en nuestra legislación un plan de investigación que tiene que hacerse, el general en retiro Armando Durán, acudió a la Comisión de Desarrollo Económico, el general en mención tiene muchísima experiencia con respecto a investigar accidentes de aviación. Y por supuesto, nos explicaba y con sobrada razón y el legislador César Rohón fue mucho más explícito todavía en su intervención hace dos, tres semanas, que los motores, partes y piezas de los aviones accidentados, tienen origen de fabricación diferente, de diferentes países, por tanto, la tramitación en la



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

investigación de un accidente toma mucho más tiempo. Por supuesto que nosotros con responsabilidad, tenemos que normar nuestra Ley, de forma tal que nos acomodemos en la armonización a la que he hecho referencia dentro del Convenio de Aviación Internacional Civil. En resumen, lo que quiere este Proyecto de Ley con una pequeña reforma, es obviamente aceptar que la Dirección de Aviación Civil tiene que dotar de los instrumentos y los montos económicos necesarios para que la Junta de Investigación de Accidentes, que si bien como lo dijo Esteban Albornoz, tiene autonomía, pero requiere de los recursos, porque esa autonomía sin los recursos de poco o nada sirven, por lo tanto, juntemos la autonomía de la Junta de Investigación de Accidentes, con la dotación de los recursos necesarios por parte de la Dirección de Aviación Civil ecuatoriana, conjuntamente, con y lo dijo César Rohón en su momento, la flexibilización de los tiempos, para que esas investigaciones culminen dentro de la tristeza que representa un accidente aviatorio, terminen con éxito en cuanto a saber qué pasó y por supuesto, que sirva de insumo para precautelar los subsiguientes miles de vuelos que hacen las aeronaves y tener cada vez Dios mediante, menos accidentes de aviación. Este Proyecto, Presidente de la Comisión Esteban Albornoz, fue aprobado por unanimidad, y es bueno que ustedes en este primer debate lo sepan, para que incorporen insumos, a fin de que en el segundo debate traigamos el Proyecto completo, con las reparaciones que ustedes crean pertinentes o los reparos que ustedes crean pertinentes, a fin de aprobarlo, ojalá en las próximas semanas pase a ser Ley de la República. Debo decirlo con gusto, que la Comisión está tratando nuevos articulados o partes de un proceso de legislar en mejor manera en cuanto a la Aviación Civil y a los accidentes, a fin de que la aplicación de todo este tema que es muy sensible, tenga cumplida vigencia. Esa sensibilidad



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

tiene su lógica, cuando ciudadanos pierden a parientes y amigos en un accidente de aviación, exhorto a todos los legisladores que tengan reparos o ideas importantes a este Proyecto, hagan llegar en las próximas horas a la Comisión, porque debemos tratarlo en forma rápida, porque debemos armonizar con el Convenio aquel de Aviación Internacional Civil. Mi participación la hago y con esto termino, señor Presidente, porque estoy consciente que la Comisión ha hecho un buen trabajo, estoy consciente que el ponente César Rohón fue muy claro, tan claro que me exime de más explicaciones y debemos, asambleísta Esteban Albornoz, tramitarlo en forma rápida, casi urgente. Muchísimas gracias, señor Presidente.----

REASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA JOSÉ SERRANO SALGADO, PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS ONCE HORAS CUARENTA Y OCHO MINUTOS.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor asambleísta Fernando Burbano.-----

EL ASAMBLEÍSTA BURBANO MONTENEGRO FERNANDO. Señor Presidente, compañeros asambleístas: Ya quienes me precedieron en el uso de la palabra, han abundado en los argumentos técnicos y en una reseña histórica, que nos permite tener las justificaciones necesarias para proceder de manera rápida y diligente en la aprobación de esta Ley, que básicamente lo que quiere es tener una concordancia de nuestra normativa con la normativa internacional, respecto a lo que se dicta o lo que se debe hacer en caso de temas de investigación sobre accidentes aéreos, el flexibilizar los tiempos, permite tener la seguridad de llegar a la verdad sobre los accidentes o quizás llegar lo más cerca a la verdad,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

¿por qué es importante llegar lo más cerca o llegar a la verdad en el tema de las causas de los accidentes? Porque precisamente aquí se empiezan a tomar los correctivos de prevención para que a futuro bajemos el riesgo, no solo de quienes viajan en las aeronaves que cruzan nuestros cielos, sino que permiten que todos los aeropuertos del Ecuador, ofrezcan la garantía y la seguridad que tienen que ofrecer para ubicarse como un destino turístico que ofrece desde el ingreso de este país, las garantías de seguridad al aterrizar o al despegar las aeronaves que vienen y salen a nuestro destino. Quiero dejar sentado que hay que revisar dos temas fundamentales a propósito del debate de esta Ley, el primero, hasta qué momento o hasta que instancia tiene que mantener una independencia mayor la Junta de Investigaciones de Accidentes, porque realmente el resultado de las investigaciones de la Junta de Investigaciones de Accidentes, es el que dictamina recomendaciones que debería tratarla la institucionalidad, es decir, la Dirección de Aviación Civil, quizás incluso en ciertos procedimientos administrativos que están bajo su competencia, por lo tanto en otros países, las juntas de investigaciones de accidentes tienen un margen de independencia mayor, que es lo que deberíamos nosotros conceder a la Junta de Investigación de Accidentes. Pero por otra parte, también es importante determinar claramente en la Ley, que aquellas disposiciones y recomendaciones que emanen del proceso de investigación, sean de riguroso, estricto y obligatorio cumplimiento de todas las instituciones involucradas con el tema aeronáutico en el país. De tal manera que, con estos dos temas y estas dos observaciones, la institucionalidad en materia de investigación de accidentes, se fortalezca, más autonomía y estricto cumplimiento y obligatoriedad, las recomendaciones emanadas fruto de la investigación. Señor Presidente, compañeros legisladores. Gracias.-----



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor asambleísta René Yandún.-----

EL ASAMBLEÍSTA YANDÚN POZO RENÉ. Gracias, señor Presidente. Señores asambleístas: Lo expuesto por el señor asambleísta Albornoz, proponente, tiene todo el fundamento, ya que tuve la oportunidad en el período anterior, de proceder a la investigación de todo el problema que se suscitó en la ciudad de Cuenca, justamente, el veintiocho de abril y hoy se está aprobando el artículo trece, con los cambios que son necesarios, que son fundamentales, y creo que desde ese punto de vista, estamos absolutamente de acuerdo. Lo que sí, señor Presidente, señor Asambleísta proponente, lo que se pudo detectar en estos momentos, fue dos grados de irresponsabilidad, la primera, de la torre de control, es decir, de los operadores de la torre de control, que pertenecen y están bajo la dependencia absoluta de la Aviación Civil, por haber permitido que el avión pueda aterrizar; y, segundo, lógicamente, del propio piloto, que a pesar de que tuvo la autorización, sin embargo, sabía que todo su tren de aterrizaje no estaba en óptimas condiciones, por eso se dice que el noventa y nueve por ciento de los accidentes aéreos es de falla humana. Por tanto, señor Presidente, yo considero que tiene que en algo cambiarse y modificarse la Ley de Aviación Civil, porque tiene un amplio contenido y una amplia responsabilidad de carácter internacional como ya ha sido expuesto y de carácter nacional, pero la irresponsabilidad, señor Presidente, está llegando a extremos, en donde existen aeropuertos, en donde a lo mejor pueden ser utilizados o no pueden ser utilizados, como es el aeropuerto del Tena, de Macas, como es inclusive no utilizado el aeropuerto de la ciudad de Tulcán. Pero qué pasa con ello, que simplemente es la Aviación Civil la institución responsable de poder



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

aceptar o no todas las líneas que pueden operar y los lugares donde pueden aterrizar; desgraciadamente, esto no se lo está haciendo dentro un sistema absolutamente técnico y para no salirme del tema, sobre la investigación que hace la Junta, si no tiene el presupuesto, si no tiene los recursos económicos, cómo lo puede hacer. Y vamos más allá todavía, si no tiene el equipo técnico-científico que se requiere, por ejemplo, para hacer estudios de todo lo que son motores o todo lo que es una falla electrónica, cómo pueden detectar. Por ende, la sugerencia, señor Presidente, es de que tiene que darse el tiempo necesario para mandar, enviar, toda esa maquinaria a las industrias o a las fuentes o las fábricas o a las empresas donde fueron comprados esos equipos, porque solamente de allá vienen los informes, y la Aviación Civil, lo único que hace es redactar cuál ha sido la falla que ha venido originariamente de estas empresas. Por otro lado, yo creo, señor Presidente, que tenemos que referirnos a algo muy fundamental, cuáles han sido las frecuencias que tiene TAME para poder atender al país. TAME nació como Transporte Aéreo Militar Ecuatoriano, y cuando estuvo bajo la administración de las Fuerzas Armadas, jamás hubo déficit, jamás existieron fallas, hubo una correcta administración y ahora que está bajo la administración de la Aviación Civil, todo es un fracaso y se hicieron extensiones de vuelo para Sao Paulo, para Brasilia, para la Argentina, para Estados Unidos, para Europa, y desde luego, este momento TAME se encuentra en quiebra. Debe el Estado, hay una gran deuda con Venezuela que no paga al Ecuador, hay una gran deuda de diferentes empresas y por ende, TAME está en quiebra, quién es responsable, la Aviación Civil que tiene toda la potestad de abrir o cerrar las líneas, la Aviación Civil que tiene toda la potestad para poder realizar el control aéreo, para poder determinar cuáles línea son convenientes y cuáles no, para poder tener una mejor





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

atención aquí en el país. Y voy a llegar, señor Presidente, a algo increíble, en mi provincia, en la ciudad de Tulcán, existe un aeropuerto calificado como internacional, circunstancias especiales en el año dos mil quince, prácticamente se llega a firmar un convenio, un acuerdo, con el Presidente colombiano Santos y se lo cierra al aeropuerto de Tulcán y se lo nomina al aeropuerto de Ipiales-Colombia, como aeropuerto internacional, para que puedan volar líneas ecuatorianas, para aterrizar allá en Colombia. Pido la atención, por favor, señor Presidente. Bueno, decía, señor Presidente, señores asambleístas, que es importante saber y conocer que cerrado el aeropuerto de Tulcán por un Acuerdo Binacional, se declara Puerto Internacional al aeropuerto de Ipiales y se cierra el aeropuerto de la ciudad de Tulcán. Todo con la anuencia de la Aviación Civil. Será posible cuando más se requiere en mi provincia y en el Norte, tener una recuperación económica, estamos declarados de acuerdo al Código de la Producción como zona deprimida y así se corta el comercio, así se corta el turismo y lo que es más, el ánimo y todo lo que se tenía, el acto de buena vecindad, especialmente de comercialización con Cali. Se da la vuelta, este vuelo, en buena hora, por Esmeraldas y de ahí a Cali, cuando se está reclamando que la parte comercial más esencial es Cali, Pasto, Ipiales y por ende también el Norte del país. Por ende, señor Presidente, yo propongo y lo haré oportunamente para que el señor Presidente de la Comisión, no solamente revisemos este único artículo que desde luego está bien hecho y bien redactado, sino tenemos que revisar toda la Ley de Aviación Civil, porque está causando un grave perjuicio no solamente a todo el campo aéreo, sino también el servicio a todos los ecuatorianos en la parte interna y en la parte externa. Gracias, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Asambleísta. Tiene la palabra



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

el señor asambleísta Carlos Viteri.-----

EL ASAMBLEÍSTA VITERI GUALINGA CARLOS. Muchas gracias, Presidente. Considero que esta reforma es pertinente, es necesaria ya que aparte de tocar un ámbito del transporte, del transporte y la comunicación como es la aviación, que toca uno de los temas más sensibles, más preocupantes, pues a todos los ciudadanos y ciudadanas del país particularmente a los ecuatorianos y ecuatorianas y también a otros ciudadanos del mundo que utilizamos en algún momento transporte aéreo. Señor Presidente, colegas asambleístas, considero que, sin embargo siendo necesaria, oportuna y un planteamiento acertado de parte de la Comisión, respecto a esta reforma, es necesario profundizar el debate, coincidiendo en este sentido con lo que propone el Asambleísta que me antecedió en la palabra, considero que es muy importante plantear desde una visión constructiva, un fortalecimiento de la misma estructura de la Aviación Civil, una modernización institucional, pero al mismo tiempo también darle una mirada a la Ley de Aviación Civil. En la otra mitad del país, señor Presidente, que es la Amazonía del Ecuador, estamos hablando de un territorio como ustedes conocen, de alrededor del cuarenta y siete por ciento del territorio nacional, donde junto al transporte fluvial, el transporte aéreo cobra una importancia crucial, solamente un indicador para darnos cuenta de la importancia que tiene el transporte aéreo en la Amazonía, ya que entre las provincias de Morona Santiago, Pastaza particularmente donde se concentra el mayor número de pistas comunitarias, están un número cercano a las trescientas pistas comunitarias, en donde operan empresas de aviación, de avionetas, empresas privadas con mucho sacrificio y que operan fundamentalmente desde Macas y desde la Shell en Pastaza, están ahí otras empresas, están



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

en Sucumbíos, Lago Agrio, otros están en Orellana; para nadie es conocido cómo hasta hace no mucho hemos tenido que lamentar accidentes sumamente dolorosos, accidentes sumamente preocupantes, en donde evidentemente se hace necesario revisar todos los protocolos de seguridad establecidos y que inclusive debe plantearse estándares de orden internacional a fin de evitar estos accidentes. Hay casos de empresas que han tenido una serie de accidentes, accidentes que han enlutado muchas familias, familias de pueblos y nacionalidades que son las que mayoritariamente dependen de este transporte aéreo en nuestra Amazonía y me refiero hacia tierra adentro, hacia las zonas de frontera, el transporte también que aparte de la movilidad que posibilita, también permite un servicio fundamental en lo que tiene que ver el transporte aéreo médico o ambulancias aéreas; por otro lado también el transporte de alimentación escolar, el transporte inclusive de ciertos materiales de construcción. En ese sentido, colegas assembleístas, considero muy importante revisar los protocolos, revisar la normativa que rige y valdría ampliar a este debate aquellos temas. Igualmente, es muy importante revisar desde una perspectiva de fortalecimiento institucional, los esquemas operativos de Aviación Civil, una institución que tiene una alta carga de centralismo, de tal forma que cuando se requiere dar la autorización o licencia a una pista comunitaria para que esta se vuelva operable o cualquier otro requerimiento, tiene que trasladarse allá a inspectores de Quito o de Guayaquil, cuando muy bien podría con un equipo humano desplazado en el territorio, cumplir ese tipo de actividades y cumplir con la celeridad del caso. Por otro lado, es muy importante que institucionalmente la Aviación Civil se despoje de cualquier tipo de intereses de orden empresarial o cualquier tipo de vinculación de orden empresarial, que pueda incidir en su operación,



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

porque allí estaríamos fácilmente evidenciando como en varios casos se ha evidenciado, situaciones de conflictos, de intereses en el manejo institucional, creo que debemos avanzar en ese sentido. Por otro lado, en concreto a esta tarea del análisis de las investigaciones, me parece muy importante tener en cuenta que en el país existen colegios o escuelas de aviación que tienen mucha trayectoria, que tienen mucho prestigio, con mucho conocimiento acumulado, con mucha capacidad de instalar que muy bien podrían también contribuir a estos aspectos que tienen que ver con la investigación de accidentes, desde una perspectiva eminentemente técnica, sería sumamente importante considerar esa posibilidad de que las escuelas de aviación, una de ellas por ejemplo, una de las más antiguas del país está en la provincia de Pastaza, una escuela que ha dado al país generaciones y generaciones de jóvenes pilotos que operan en esta Amazonía; y por otro lado, compañero Presidente, también sería importante que ya de cara al segundo debate, la Comisión puede escuchar a los operadores aéreos, que en zonas tan complejas, difíciles como la Amazonía operan y tienen décadas de experiencia, quienes podrían también contribuir al tratamiento del tema tanto de accidentes, porque sin lugar a dudas el mayor número de accidentes aéreos tiene lugar en nuestra Amazonía. Entonces, podrían dar una serie de insumos importantes tanto en el tema de los accidentes, pero en cuanto también al tema de una necesaria reingeniería de Aviación Civil en su administración. Por otro lado, queridos compañeros y compañeras, me parece sumamente importante tener este diálogo, la Comisión con operadores aéreos, a fin de que podamos nosotros tener una mirada nacional, una mirada nacional en el tratamiento de este tema y poder tener una ley que contribuya sobre todo a prevenir los accidentes, pero por otro lado que las juntas de accidentes puedan dar al país, puedan



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 490-A**

dar cuenta al país en tiempos mucho más ágiles los resultados de esas investigaciones que obviamente se hace necesario conocer en aras de la transparencia, pero en aras también de un transporte aéreo más seguro para todos y para todas. Muchas gracias, Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIENTE. Tiene la palabra el señor asambleísta Mauricio Proaño. Si me permite, señor Asambleísta, hay un punto de información que ha requerido el señor asambleísta Rohón, tres minutos, señor Asambleísta.-----

EL ASAMBLEÍSTA ROHÓN HERVAS CÉSAR. Gracias, señor Presidente, señores y señoras legisladoras, es por el tema que ha tocado el general Yandún de TAME. Efectivamente, señor Presidente, señores legisladores, la empresa TAME fue creada y administrada por la Fuerza Aérea ecuatoriana con éxito durante muchísimos años y con un solo propósito, la creación de esta empresa militar en su tiempo, que fue dar servicio, dar servicio principalmente a las comunidades lejanas, dar servicio social para llegar a donde nadie podía llegar, como era el caso del Oriente ecuatoriano y a otras provincia del país poder acercarlas con el transporte aéreo a la civilización, a la modernidad, al servicio, al poder movilizar a los ecuatorianos de un sitio a otro. Lamentablemente, el día de hoy TAME se convirtió en una empresa pública, no ha tenido el mayor éxito y es más, todos sabemos los graves problemas económicos, financieros que tiene la empresa TAME y que tenemos que resolverlo y que hay que rescatar TAME para que se salve. Pero por qué TAME tiene estos graves problemas económicos financieros, a diferencia de las otras empresas de aviación que compiten en el mercado nacional, la razón es muy sencilla, TAME sigue manteniendo las rutas sociales, rutas sociales que no tienen



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

las otras empresas de aviación, entonces TAME cuando vuela a Loja o vuela al Oriente ecuatoriano o vuela a Tulcán o vuela a sitios apartados de la nación, donde las otras empresas no vuelan, porque sus rutas no son rentables, entonces TAME tiene que hacer una provisión porque pierde dinero en las rutas sociales.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. El punto de información, señor Asambleísta.----

EL ASAMBLEÍSTA ROHÓN HERVAS CÉSAR. Sí, señor Presidente. Cuando uno tiene una empresa de aviación, tiene una empresa de aviación para ganar dinero, si el Estado ecuatoriano quiere mantener la empresa pública para ganar dinero, tiene que hacer correctivos y las rutas sociales para que sean rentables o para que cumplan un objetivo social si ese es el caso, tendrían que volver a pasar a la Fuerza Aérea ecuatoriana para que cumpla con la labor social que siempre cumplió con las rutas sociales, con Alas para la Salud, para acercar a las comunidades lejanas a las poblaciones, es decir, se tiene que hacer, señor Presidente, señores legisladores, una reestructuración y quizás a la propia Comisión a la que nos pertenecemos de Desarrollo Económico, vamos a tener que proponer una salida para salvar a TAME como empresa de aviación, para que sea rentable y para que las rutas sociales pasen a la Fuerza Aérea ecuatoriana, para que puedan cumplir con esa labor social sin fines de lucro que durante muchísimos años las cumplió y que lamentablemente hoy en este nuevo sistema, han distorsionado y hoy afectan lamentablemente a la utilidad, a la rentabilidad y al futuro y vigencia de esta empresa ecuatoriana. Gracias, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor asambleísta



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional*

**Acta 490-A**

Proaño.-----

EL ASAMBLEÍSTA PROAÑO CIFUENTES MAURICIO. Buenas tardes, compañeros y colegas asambleístas, señor Presidente, señor Vicepresidente. Es importante y creo que primero el trabajo que hizo la Comisión con recibir a muchos representantes que tienen que ver con uno de los de línea, los segmentos de la transportación a nivel nacional importante y también a nivel mundial, estos son los temas importantes que se dio y dentro de todo esto el tema más importante que toma la Comisión y siendo un valor empresarial que es la seguridad. En aviación el concepto más importante que debe manejar cualquier institución es la seguridad, luego vendrá servicio al cliente y lo demás, pero en aviación es este tema, y cuando uno revisa y estaba revisando algo de literatura, estadísticas, se ve que ha mejorado, a nivel mundial ha mejorado lo que es la seguridad en la aviación, por ejemplo solo viendo el dos mil siete hubo un muerto por cada dos millones ochocientos pasajeros en la aviación, en el dos mil ocho era un muerto por cada tres punto siete millones de pasajeros, en el dos mil doce un muerto por cada seis millones ochocientos mil pasajeros y el dos mil dieciséis ha habido un muerto por cada diez punto siete millones de pasajeros, es decir, ha aumentado el volumen de pasajeros, pero también la seguridad ha ido mejorando y por eso es que tenemos rangos más grandes de seguridad. También ha mejorado en el tema de accidentes fatales, en mil novecientos noventa y nueve en el mundo se dio una estadística de cuarenta y ocho accidentes fatales con setecientos seis muertos, y el dos mil dieciséis ha disminuido a diecinueve accidentes fatales y con casi el cincuenta por ciento de pérdidas humanas, es porque ha avanzado el tema de seguridad, por eso es que en el artículo que se quiere reformar, no



## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

queríamos dejar vacíos como Comisión sobre un tema importante, porque la Ley decía que pasaba a la Junta de Investigación y la Junta no tenía un tiempo, no tenía una planificación y que dependía del accidente, se demoraban más o menos tiempo en esto, pero ahí viene nuevamente el concepto de seguridad, se imaginan que un accidente en un avión, no sé un Boeing se accidentó y no tenemos límite de saber qué pasó con el informe, hay otros aviones que están en vuelo, de la misma marca, del mismo año y que tienen, que están llevando pasajeros, están manejando a nivel mundial, el riesgo que puede tener ese grupo de personas en un mismo tipo de avión que tuvo un accidente y que no se sabe qué pasó, por eso es el tema que hablamos nosotros en el artículo, que la Junta de Investigación en seis meses formule un plan de investigación, un plan que debe tener técnicamente las actividades, debe tener los tiempos, los responsables y los productos que tiene que ofrecer en esto, con eso también damos un espacio a la Junta de Investigación, que ya tenga preparado para que pueda hacer la investigación lo más antes posible, como decía, porque existen otros aviones que pueden estar volando y que puedan tener el mismo problema. Se pone también y con claridad aquí, en que no solamente eso, al año se da un plazo de doce años para que presente un informe, pero conociendo y después de las conversaciones con las personas que conocen de este tema, se decía que puede alargarse más los tiempos, como muchas aerolíneas que han tenido accidentes, como el avión que se perdió en Asia y que todavía no se conoce, pero si en el año existen esos problemas, presenten un informe preliminar que dé mayor seguridad y luego sigan las investigaciones hasta que se dé con los casos exactos, pero ya tener información y poder asegurar lo que es el principio más importante, que es el valor que tiene que darse seguridad a los demás. Entonces, por eso este artículo lo que hace es ordenar la





## REPÚBLICA DEL ECUADOR

### *Asamblea Nacional*

#### **Acta 490-A**

investigación de aviación jugando con el tiempo, que sea lo más pronto posible para poder evitar cualquier otro accidente a nivel mundial y a nivel nacional que son casos que se están investigando. Por eso, por unanimidad todos los miembros de la Comisión, indicamos que ese es el camino y esa es la discusión que se ha dado. El tema de TAME, quería solo muy corto opinar, porque voy a terminar la intervención con esto. Sí, necesitamos que sea una empresa rentable y es normal que tenga rentabilidad, pero es una empresa que tiene que ver por la parte social, el juego en un desarrollo sostenible empresarial, es que si sea rentable, pero también cumpla su función social y también el tema ambiental que tiene que cuidar, así que una de las opciones que hay que discutirle ya en la Comisión y si se da ese plazo, hemos indicado que las líneas que escogen solo espacios en donde hay la rentabilidad alta y han dejado las zonas donde se necesita transporte y no ha habido, también puedan ser subsidiadas en parte, por ejemplo combustible, pero que cubran también ciertas rutas que no pueden cubrir TAME y poder solventar eso, rentabilidad sí, también cumplimiento social con los ecuatorianos y ecuatorianas que necesitan transportarse a nivel de todo el país. Es mi posición y creo que a los compañeros de la Comisión, se hizo un esfuerzo y se hizo un trabajo para poder aprobar esto, compañero asambleísta Rohón que estuvo de ponente de este cambio, de este artículo y a los demás compañeros, que si hay aportes mayores que vayan encaminados a seguir con la seguridad de la aviación, que vayamos encaminados a bajar el número de accidentes y saber el número también de fallecidos en estos accidentes lamentables, puedan aportar y con eso haríamos lo que podemos hacer en el país, dar seguridad a los pasajeros, darnos seguridad a nosotros mismos y muchos de ustedes que viajan todas las semanas a sus hogares, para que tengamos nosotros la tranquilidad de



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

*Asamblea Nacional*

**Acta 490-A**

hacer los vuelos aquí en el país. Muchas gracias, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Cerramos el primer debate de este Proyecto de Ley. Se suspende esta sesión, Secretaria. Retomemos la sesión anterior.-----

**V**

El señor Presidente suspende la sesión cuando son las doce horas veintiséis minutos.-----

**DR. JOSÉ SERRANO SALGADO**  
**Presidente de la Asamblea Nacional**

**DRA. LIBIA RIVAS ORDÓÑEZ**  
**Secretaria General de la Asamblea Nacional**

**EBZ/LPR**