



**INFORME DE SISTEMATIZACION DE LA  
EXPERIENCIA DE RESPUESTA A LA EMERGENCIA  
POR ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA EN EL  
AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO  
(GUAYAQUIL) EN EL 2020.**

Edison Raúl Suárez López

**Coordinadora de Titulación**

Carolina Portaluppi Castro

**UNIVERSIDAD CASA GRANDE**

Maestría en Administración Pública

Enero de 2023

## TABLA DE CONTENIDO

|                |  |
|----------------|--|
| <b>RESUMEN</b> |  |
| <b>1.</b>      | <b>INTRODUCCIÓN..... 4</b>   |
| <b>2.</b>      | <b>REVISIÓN DE LITERATURA..... 7</b>   |
| <b>3.</b>      | <b>DISEÑO DE LA SISTEMATIZACIÓN DE LA EXPERIENCIA..... 11</b>  |
| <b>3.1</b>     | <b>OBJETO.....11</b>   |
| <b>3.2</b>     | <b>OBJETIVO.....11</b>   |
| <b>3.3</b>     | <b>EJES DE SISTEMATIZACIÓN .....11</b>   |
| <b>3.4</b>     | <b>PLAN DE LEVANTAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.....12</b>  |
| <b>4.</b>      | <b>RECONSTRUCCIÓN ANALÍTICA .....14</b>  |
| <b>5.</b>      | <b>ANÁLISIS DE LA EXPERIENCIA.....16</b>   |
| <b>6.</b>      | <b>HALLAZGOS.....22</b>  |
| <b>7.</b>      | <b>BIBLIOGRAFÍA.....24</b>   |
| <b>8.</b>      | <b>ANEXOS.....26</b>   |
| <b>8.1</b>     | <b>ANEXO A Decreto Ejecutivo Nro. 1052, Manejo de la Emergencia por Covid-19.....26</b>              |
| <b>8.2</b>     | <b>ANEXO B Decreto Ejecutivo Nro. 1017, declaración de estado de excepción.....27</b>                |
| <b>8.3</b>     | <b>ANEXO C Plan de emergencia y Contingencia Aeropuerto JJO, Cap. 2, Tipos de Emergencia.28</b>      |
| <b>8.4</b>     | <b>ANEXO D Plan de Emergencia y Contingencia, emergencia por actos de interferencia ilícita...29</b> |
| <b>8.5</b>     | <b>ANEXO E Formato de encuesta para Acto de Interferencia Ilícita.....30</b>                         |
| <b>8.6</b>     | <b>ANEXO F Formato de entrevista para Acto de Interferencia Ilícita.....31</b>                       |
| <b>8.7</b>     | <b>ANEXO G Formato de cuestionario para Acto de Interferencia Ilícita.....32</b>                     |
| <b>8.8</b>     | <b>ANEXO I Reconstrucción Analítica de la Experiencia.....33</b>                                     |
| <b>8.9</b>     | <b>ANEXO J Circular Comité de Análisis de la Investigación DGAC.....35</b>                           |
| <b>8.10</b>    | <b>ANEXO K Informe de la Comisión de Análisis de la Investigación DGAC.....38</b>                    |
| <b>8.11</b>    | <b>ANEXO M Cuestionario al Jefe de Aeropuerto JJO, DGAC.....40</b>                                   |
| <b>8.12</b>    | <b>ANEXO N Encuesta al Supervisor de Operaciones Aeropuerto JJO, TAGSA.....41</b>                    |
| <b>8.13</b>    | <b>ANEXO O Encuesta al Director de Seguridad, DGAC.....42</b>  |
| <b>8.14</b>    | <b>ANEXO P Cuestionario al Director de la Junta Investigadora de Accidentes (JIA), DGAC.....43</b>   |
| <b>8.15</b>    | <b>ANEXO Q Encuesta al personal de Seguridad Aeroportuaria, TAGSA.....44</b>                         |

## Índice de tablas

| <b>Contenido</b>  | <b>Página</b> |
|---|---------------|
| Tabla 1 Normativa Vigente                                   | 6             |
| Tabla 2 Plan de levantamiento de Información                | 12            |
| Tabla 3 Reconstrucción Analítica de la Experiencia, Anexo I | 33            |

## Siglas y abreviaturas

|       |  |
|-------|--|
| AAC   | Autoridad Aeronáutica Civil                  |
| JJO   | Aeropuerto José Joaquín de Olmedo            |
| OACI  | Organización de Aviación Civil Internacional |
| DGAC  | Dirección General de Aviación Civil          |
| RDAC  | Regulaciones Técnicas de Aviación Civil      |
| ATC   | Control de Tránsito Aéreo                    |
| SSEI  | Servicio Contra Incendios                    |
| GADMG | Gobierno Autónomo Municipal de Guayaquil     |
| TAGSA | Terminal Aérea de Guayaquil S. A.            |
| LAC   | Ley de Aviación Civil                        |
| CA    | Código Aeronáutico                           |
| ATM   | Autoridad de Tránsito Municipal              |
| COE   | Centro de Operaciones de Emergencia          |

## RESUMEN

En este proyecto se sistematizó la experiencia a las respuestas de emergencias por Actos de Interferencia Ilícita en el Aeropuerto de Guayaquil, conocidos estos actos también como intrusión en pista o sabotaje a las instalaciones del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo, para ello se reconstruyó los hechos suscitados el 18 de marzo de 2020.

Para la consecución del objetivo de la sistematización en las Respuestas a las Emergencias de los “Actos de Interferencia Ilícita” suscitados en el Aeropuerto de Guayaquil en el periodo 2020 se realizó encuestas (ver Anexo E), entrevistas (ver Anexo F), cuestionarios (ver Anexo G), entrevistas a los involucrados en el suceso y revisión documental. Esta revisión a la normativa vigente develó falencias en el Aeropuerto JJO por “Actos de Interferencia Ilícita”, así como la falta de compromiso institucional de los demás actores que forman parte del COE y del Plan de Emergencia del Aeropuerto. El objetivo es saber si estamos preparados a las respuestas de estas emergencias según la normativa, la ley y los procedimientos establecidos. La reconstrucción de los hechos, al igual que las investigaciones e informes emitidos por las autoridades y el personal aeronáutico involucrado, son fundamentales para la consecución de los objetivos planteados en este proyecto, pues el objetivo primordial es crear nuevos conocimientos que nos permitan mitigar los riesgos y capacitar al personal aeronáutico para que estos hechos no se vuelvan a repetir.

Se halló que hay una vulnerabilidad en los protocolos de respuestas a emergencias a pesar de toda la normativa vigente, por falta de capacitación del personal a cargo del Aeropuerto de Guayaquil (Seguridad Aeroportuaria de TAGSA), así como coordinación y entendimiento de responsabilidades entre la concesionaria TAGSA y la DGAC.

**Key words o palabras clave:** Sistematización, protocolos, emergencias, Aeropuerto, sabotaje, intrusión, interferencia ilícita.

## 1. INTRODUCCIÓN

El proceso de sistematización, el ordenamiento de la información o la reconstrucción de las experiencias tiene como objeto explicar lo sucedido durante un evento en determinado tiempo, los factores que intervinieron, los resultados y las lecciones aprendidas que generan nuevos conocimientos. La sistematización de las experiencias a las respuestas de las emergencias por el “Acto de Interferencia Ilícita” en el Aeropuerto de Guayaquil José Joaquín de Olmedo en el periodo 2020, tienen como objeto generar nuevos conocimientos para las respuestas a las emergencias ante los “Actos de Interferencia Ilícita”.

El día 18 de marzo de 2020 la alcaldesa de Guayaquil Cynthia Viteri ordenó interrumpir con 14 vehículos municipales de la ATM la pista del Aeropuerto internacional José Joaquín de Olmedo para impedir que un vuelo de Iberia procedente de España aterrizara en la ciudad, esta acción también impidió que aterrizara una aeronave de la compañía KLM (vuelo KL55), y otra aeronave de la compañía Iberia que venía vacía para trasladar pasajeros al exterior por motivo de emergencia sanitaria por COVID-19 (ver Anexo A y B). Además, esta acción afectó las operaciones de las compañías nacionales en su itinerario. La Fiscalía abrió una investigación el 21 de marzo de 2020, por presunta violación contra el Derecho Internacional Humanitario, según el artículo 124 y 336 del Código Integral Penal, así como los convenios Internacionales y normas de Derecho Humanitario, la Fiscalía concluyó que Cynthia Viteri no tuvo participación en los hechos que impidieron el aterrizaje de estos aviones en plena emergencia sanitaria.

Pero, La Ley de Aviación Civil, el Código Aeronáutico y las normas en el Reglamento de Aviación Civil, llaman a este tipo de actos “SABOTAJE” y están contemplados en los convenios Internacionales y la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI). La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) es la máxima autoridad en materia aeronáutica del país y le corresponde a través de su Director velar por que se cumplan la ley, reglamentos y las normas

de aviación (Ley de Aviación Civil, 2006). Para ello el Director de Aviación Civil impondrá sanciones por las infracciones y contravenciones las cuales serán sometidas a las leyes de la República del Ecuador. Estas sanciones deben estar respaldadas por informes. El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional le corresponde expedir un informe de acuerdo a las normas reglamentarias en lo que se refiere al desenvolvimiento de la actividad aérea nacional e internacional de acuerdo a los convenios internacionales (Ley de Aviación Civil, 2006).

A la Junta Investigadora de Accidentes (JIA) le corresponde investigar todo incidente (el sabotaje es un tipo de incidente [ver Anexo C]) incluyendo los suscitados en aeropuertos concesionados (Ley de Aviación Civil, 2006, Art.13), al Jefe de Aeropuerto de Guayaquil para fines de seguridad, operación y control le corresponde emitir un informe sobre lo suscitado según el Plan de Emergencia Nacional y el Plan de Emergencia del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo (ver Anexo D). Al Director de Seguridad Aeroportuaria de la DGAC le corresponde emitir un informe de acuerdo a las normas del Anexo 17 (Seguridad de la aviación civil AVSEC) de la OACI, Doc. 9854 (Protección contra amenazas), Circular 330 (Cooperación cívico-militar para la gestión de tránsito aéreo), Doc. 9985 (Manual de seguridad de gestión de transporte aéreo). A la concesionaria del Aeropuerto de Guayaquil (TAGSA) le corresponde responder por la seguridad y operatividad de las operaciones aéreas dentro del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo.

**Tabla 1, Normativa vigente**

| Ente Rector | Normativa | Documento |
|-------------|-----------|-----------|
|-------------|-----------|-----------|

|        |                                      |   |
|--------|--------------------------------------|---|
| OACI   | Procedimientos y normas recomendadas | Anexo 17 (seguridad de aviación civil)  |
| DGAC   | RDAC                                 | Regulaciones Técnicas                   |
| Estado | Ley de Aviación Civil                | LAC y CA                                |
| ICAO   | Doc. 9854                            | Protección contra amenazas              |
| ICAO   | Doc. 9985                            | Manual de Seguridad de Transporte Aéreo |

**Fuente:** Elaboración propia. Datos tomados de la normativa nacional e internacional vigente.

El sabotaje es un Acto de Interferencia Ilícita y estos son todos los actos o tentativas que comprometen la seguridad de aviación civil y del transporte aéreo. Lo suscitado el 18 de marzo de 2020 es un SABOTAJE/ATAQUE A LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO por intrusión de personal no autorizado y cierre de operaciones del Aeropuerto de Guayaquil. Con todos estos informes el Director de Aviación Civil tenía suficiente información para configurar en una sanción por “contravención o infracción” a la seguridad aérea, como menciona la Ley de Aviación Civil en su Art. 80 *“Las personas naturales o jurídicas contempladas en este Capítulo, serán sancionadas con multas de 1.500 a 5.000 dólares de los Estados Unidos de América, por las contravenciones especificadas a continuación: atentar contra la seguridad de los pasajeros y de las aeronaves, obstaculizando u obstruyendo las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, helipuertos y otras áreas de operación”*(LAC, 2006, Art. 80). Y el Código Aeronáutico en el Art. 264 en su literal 3 *“Los hechos ocurridos y los actos ejecutados que deban tenerse por infracciones, cometidos a bordo de una aeronave extranjera en vuelo*

*sobre territorio o aguas jurisdiccionales ecuatorianos o que se encuentre estacionado en ellos, en todo caso. Además, cuando se trate de una infracción cometida durante el vuelo de una aeronave privada extranjera, habrá lugar a la aplicación de las leyes del Ecuador y a la jurisdicción y competencia de sus tribunales y jueces (...) (CA, 2006, Art. 264, L3)”*

Se sistematizó de acuerdo a los ejes y el trabajo de campo para sacar nuevos conocimientos que no se contaban en el momento del suceso, todo esto ayudó al proceso de sistematización. Para ello se entrevistó al Jefe de Aeropuerto de Guayaquil (ver Anexo M), al personal de Operaciones (Seguridad Operacional [ver Anexo N]) de TAGSA, al Director de Seguridad de la DGAC (ver Anexo O), al Director de la JIA (Junta Investigadora de Accidentes [ver Anexo P]) y personal de técnico que estuvo en el suceso del 2020 (ver Anexo Q). Tomando en cuenta los procedimientos como ejes fundamentales de dicha entrevista, así mismo se realizó una revisión documental que nos permita comprender la normativa vigente y la falta de responsabilidades y compromiso entre la concesionaria TAGSA y la DGAC, así como la cooperación institucional e involucrados que forman parte del Plan de Emergencia del Aeropuerto de Guayaquil en la conformación del COE (Centro de Operaciones de Emergencia)

El documento está organizado con una revisión de literatura en la cual encontrarán los conceptos de la sistematización según Oscar Jara y demás expertos. Una segunda parte que propone el diseño de la sistematización de las experiencia; una tercera parte que realiza la reconstrucción analítica de las experiencia; una cuarta sección en la que se realiza el análisis de la experiencia y; una quinta sección en la que se presentan los hallazgos.

## **2. REVISION DE LITERATURA**

Para Jara. (2018), las experiencias *“son procesos históricos que en su interacción persona-realidad producen cambios y transformaciones, porque el ahora no está predeterminado, y en el proceso del tiempo el “presente” en el mañana se convierte en historia*



*(pasado), porque la vida está siendo en el presente y nosotros estamos siendo a medida que interactuamos en el presente. En sí, sistematizar una experiencia es integrar todas las informaciones y acciones que realizamos para ser los creadores de esta realidad.”*

Para O. Jara. (2018) *“la sistematización es aquella interpretación crítica de una o varias experiencias que, a partir de su ordenamiento y reconstrucción, descubre o explicita la lógica y el sentido del proceso vivido en ellas: los diversos factores que intervinieron, cómo se relacionaron entre sí y por qué lo hicieron de ese modo.*

Se entiende por sistematización de experiencias al proceso de reconstrucción y reflexión analítica sobre una experiencia de acción o de intervención mediante la cual se debe interpretarla y comprenderla. Con el proceso de sistematización se obtiene un conocimiento consistente que permite transmitir la experiencia, confrontarla con otras experiencias o con el conocimiento teórico existente. Así, se contribuye a la acumulación de conocimientos generados desde y para la práctica, y a su difusión o transmisión (Jara, 1994; Francke y Morgan, M., 1995).

“Aquel que no lo experimenta, nunca lo sabrá. Todo lo demás son deducciones o sistemas de creencias (Jiddu Krishnamurti, 1980)”.

Para Jara. (2018) *“Una experiencia es entendida como un conjunto de procesos históricos y complejos en los que intervienen diferentes actores y que se lleva a cabo en un contexto social, económico, cultural en determinado tiempo y en determinadas situaciones organizativas o particulares”.* Las experiencias están en permanente movimiento y abarcan un conjunto de dimensiones objetivas y subjetivas de la realidad. En ese entramado complejo de factores objetivos y subjetivos que constituyen lo que llamamos experiencia, no hay simplemente hechos y cosas que suceden, hay personas que hacemos que ello ocurra y que

se dan en contexto y situaciones determinadas y que al hacerlo se constituyen en nuevas experiencias.

Para Merino (2010) *“La experiencia es el hecho de haber presenciado, sentido o conocido algo. La experiencia es una forma de conocimiento que se produce a partir de estas vivencias u observaciones”*

Partiendo de que la sistematización de las experiencias tiene un común denominador, varios autores coinciden en que es un proceso reflexivo individual o colectivo en torno a una práctica realizada o vivida que reconstruye y ordena la experiencia desde una mirada reflexiva que produce nuevos conocimientos. Desde ese punto de vista para Jara (2016), se sistematizan las experiencias para adquirir nuevos conocimientos que posterior se convertirán en enseñanzas que sirven para el aprendizaje, como:

- a. Tener una comprensión más profunda de las experiencias que realizamos, con el fin de mejorar nuestra propia práctica.
- b. Compartir con otras prácticas similares las enseñanzas surgidas de la experiencia.
- c. Aportar a la reflexión teórica conocimientos surgidos de prácticas concretas.

Para Jara. (2018) los *cinco tiempos* que todo proceso de sistematización debería contener son los siguientes, tomando en cuenta algunas indicaciones centrales:

1. El punto de partida: la experiencia

- Haber participado en la(s) experiencia(s).
- Contar con registros de la(s) experiencia(s).

2. Formular un plan de sistematización

- ¿Para qué queremos sistematizar? (Definir el *objetivo*).
- ¿Qué experiencia(s) queremos sistematizar? (Delimitar el *objeto*).
- ¿Qué aspectos centrales nos interesan más? (Precisar un *eje de sistematización*).
- ¿Qué fuentes de información tenemos y cuáles necesitamos?
- ¿Qué procedimiento concreto vamos a seguir y en qué tiempo?

### 3. La recuperación del proceso vivido

- Reconstruir la historia de la experiencia.
- Ordenar y clasificar la información.

### 4. Las reflexiones de fondo

- Procesos de análisis, síntesis e interrelaciones.
- Interpretación crítica.
- Identificación de aprendizajes.

### 5. Los puntos de llegada

- Formular conclusiones, recomendaciones y propuestas.
- Estrategia para comunicar los aprendizajes y las proyecciones.

### 3. DISEÑO DE LA SISTEMATIZACION DE LA EXPERIENCIA

#### 3.1 Objeto

Se sistematizó la experiencia de respuesta frente a la emergencia por el Acto de Interferencia Ilícita en el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil, suscitado el 18 de marzo de 2020, en el contexto de la pandemia, asociada al Covid-19.

#### 3.2 Objetivo

El objetivo de la sistematización fue analizar los procesos o procedimientos establecidos en los manuales, resoluciones, reglamentos y leyes que nos permiten interactuar entre lo teórico y lo práctico, teniendo como resultado una nueva forma de conocimiento que permita minimizar los riesgos y mejorar las buenas prácticas de la respuesta a emergencias en el aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil (2020), con respecto a los denominados “*Actos de Interferencia Ilícita*”.

#### 3.3 Ejes de sistematización

- Los criterios y la aplicación de las recomendaciones emitidas por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Ecuador.
- La inclusión de nuevas instituciones en materia de Transporte Aéreo, para ser más eficientes en materia de **seguridad aeroportuaria**.
- Los criterios del personal técnico, operadores aéreos, organismos involucrados ante los obstáculos que tuvieron en las respuestas de las emergencias “*Actos de Interferencia Ilícita*”

### 3.4 Plan de levantamiento de información

Para esta sistematización se tuvo acceso a la siguiente información (ver tabla Nro. 2):

- a. Los informes de las Compañías de Aviación, informes de las Jefaturas del Aeropuerto, y de la Junta Investigadora de Accidentes del periodo 2020.
- b. Las resoluciones, planes de emergencia, normativa y leyes nacionales e internacionales para actuar en casos de emergencia por “Actos de Interferencia Ilícita”, dentro de los Aeropuertos de Ecuador.
- c. Las experiencias como un histórico, suscitados en los acontecimientos de accidentes - incidentes, actos de interferencia ilícita registrados en las bibliotecas de las empresas aeronáuticas, aeropuertos y DGAC.

Para esta sistematización se tuvo que levantar la siguiente información:

- a. Informes finales derivados de los actos de interferencia ilícita, a los operadores aéreos.
- b. No contamos con un proceso que permita archivar dentro de un periodo antes y después de las emergencias para reconstruir la experiencia.
- c. No contamos con una definición clara de la identificación y clasificación de incidentes aeronáuticos con respecto a un Acto de Interferencia Ilícita.
- d. No contamos con un proceso integral con las demás instituciones involucradas ante un Acto de Interferencia Ilícita.

**Tabla 2, Plan de levantamiento de información**

|  | ¿Qué necesito saber? | Unidad de análisis | Técnica | Instrumento |
|--|----------------------|--------------------|---------|-------------|
|  |                      |                    |         |             |

|                                |  |  |                             |  |
|--------------------------------|--|--|-----------------------------|--|
| ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA | Estadística de emergencias ocurridas en el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo (2017-2020).                                    | TAGSA  | Revisión documental         | Ficha técnica (Anexo E)                                      |
|                                | Reconstruir los hechos ocurridos antes, durante y después del acto de interferencia ilícita ocurrido el 18 de marzo de 2020. | Funcionarios del Aeropuerto de Guayaquil (campo) | Entrevista/<br>Cuestionario | Guía de entrevista (Anexo F)/ Guía de Cuestionario (Anexo G) |
|                                | Identificación y clasificación de incidentes aeronáuticos.   | Ley de Aviación civil.                           | Revisión documental         | Ficha para la revisión documental. (Anexo E)                 |
|                                | Plan de Emergencias a nivel nacional y de manera específica del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo.                           | DGAC<br>TAGSA                                    | Revisión documental         | Ficha para la revisión documental. (Anexo E)                 |

|  |   |   |                             |  |
|--|---|---|-----------------------------|--|
|  | Percepción de los diferentes actores involucrados en la respuesta a la emergencia por actos de interferencia ilícita. | -Policía Nacional<br>-ECU911<br>-Bomberos<br>-FAE<br>-Ejército<br>-DGAC<br>-Seguridad privada<br>-TAGSA.<br>-La Dirección de Gestión de Riesgos | Entrevista/<br>Cuestionario | Guía de entrevistas (Anexo F)/ Guía de cuestionario (Anexo G). |
|--|---|---|-----------------------------|--|

**Fuente:** Elaboración propia, datos tomados de TAGSA y del Plan de Emergencia del Aeropuerto JJO

#### **4. RECONSTRUCCIÓN ANALÍTICA DE LA EXPERIENCIA DE RESPUESTA FRENTE A LA EMERGENCIA POR ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA EN EL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO DE GUAYAQUIL (2020).**

##### **Sabotaje al Aeropuerto de Guayaquil.**

El 18 de marzo de 2020 el Aeropuerto de Guayaquil José Joaquín de Olmedo experimentó un cierre de sus operaciones debido a la intrusión en pista con camionetas y personal de la ATM por disposiciones de la Alcaldesa Cynthia Viteri.

A las 13h30 pm, seguridad privada del Aeropuerto de Guayaquil reporta a la supervisión de seguridad aeroportuaria más de 20 camionetas de la ATM y funcionarios del Municipio de Guayaquil en los estacionamientos exteriores del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo. A las 14:00 pm seguridad aeroportuaria se acerca hasta el lugar de los

estacionamientos exteriores, junto a la puerta de ingreso norte para averiguar lo que sucedía, inmediatamente seguridad aeroportuaria notifica a la Supervisión de Operaciones de TAGSA el suceso. En los exteriores había aproximadamente 20 camionetas en los exteriores con personal de la ATM a bordo y en cada camioneta había aproximadamente 10 personas inclusive en el balde de las mismas. El personal de seguridad aeroportuaria no pudo contener la intrusión por superioridad de personal de la ATM y entraron a la fuerza rompiendo el candado de la puerta Norte del Aeropuerto, no era prudente exponer la seguridad física del personal de seguridad aeroportuaria. A las 14:10 pm se comunicó inmediatamente al Supervisor de Operaciones del Aeropuerto (TAGSA) la intrusión a pista con camionetas de la ATM en el Aeropuerto de Guayaquil por orden de la Alcaldesa Cynthia Viteri, operaciones llamo por medio del ECU-911 a la Policía Nacional. A las 14:15 pm Operaciones se comunicó a la torre de control ATC (Control de Tránsito Aéreo) la emergencia, el cual a las 14:20 pm comunicó a las compañías aéreas y a todo el personal de aeropuerto (vía Motorola) la restricción de las actividades aéreas. A las 14:25 pm se emite un NOTAM (Notificación o Información relativa a un acontecimiento en un determinado aeropuerto) el cual informaba el cierre temporal del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo. A las 14:30 pm el Jefe de Aeropuerto de Guayaquil activó el COE (Centro de Operaciones de Emergencias) para coordinar con ATC y otras dependencias. A las 14:35 pm el SSEI (Servicio contra Incendios) entra a la pista y circula dentro del área de movimiento según los procedimientos establecidos en el Plan de Emergencia del Aeropuerto de Guayaquil para casos de intrusión a pista.

A las 14:30 pm el Jefe de Aeropuerto conformó el COE y notificó al Subdirector de la DGAC sobre la emergencia. A las 14:20 pm la Autoridad Aeroportuaria TAGSA de Guayaquil toma conocimiento de los hechos a través del Supervisor de Operaciones de una intrusión en pista por parte de funcionarios del Municipio de Guayaquil con camionetas de la ATM. A las 14:40 pm, conformado el COE, el Jefe del Aeropuerto se comunica con las autoridades de



otras instituciones, como la Policía Nacional, Las fuerzas Armadas, ECU911 y Dirección General de Aviación Civil, para dar respuesta a la emergencia, (ver Tabla 3)

A las 14:45 pm, el personal de la ATM abandona la pista por disposición de la Alcaldesa, pero el Aeropuerto se mantuvo cerrado por la intrusión en pista. A las 14:50 pm, personal de la DGAC (bomberos) y de TAGSA (operaciones) proceden a realizar una inspección en pista e informes para determinar si existía un FOD (Foreign Object Damage), que son objetos que pueden causar un peligro a las aeronaves que aterrizan o despegan. A las 15:30 pm, en la inspección de pista se encontraron tres balizas (focos que alumbran la pista) rotas por el ingreso de las camionetas.

El Aeropuerto reabrió sus operaciones a las 17:00 pm, y el COE se mantuvo activo hasta recopilar toda la información para los informes hasta las 21:00 pm del día 18 de marzo del 2020. Hasta el día de hoy, a pesar de todos los informes e inspecciones (ver Anexo J, K), no existe una explicación clara del hecho con respecto a las responsabilidades y procedimientos recomendados en temas de seguridad aeroportuaria para que estos incidentes no vuelvan a ocurrir. (Entrevista al Supervisor de Operaciones de TAGSA)

## **5. ANALISIS DE LAS EXPERIENCIAS DE EMERGENCIA DEL ACTO DE INTERFERENCIA ILICITA EN EL AEROPUERTO JOSE JOAQUIN DE OLMEDO DE GUAYAQUIL EN EL PERIODO 2020**

El análisis de la experiencia se realizó con base en los 3 ejes de la sistematización, recomendaciones de la OACI, inclusión institucional, personal y organismos involucrados en el Acto de Interferencia Ilícita en el Aeropuerto de Guayaquil.

Los criterios y la aplicación de las recomendaciones emitidas por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Ecuador se encuentran en la normativa ecuatoriana, la Ley de Aviación Civil, el Código Aeronáutico y las RDAC (Regulaciones Técnicas de Aviación Civil).

Según el Art. 1 de la Ley de Aviación Civil le corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Le corresponde la construcción, operación y mantenimiento de los aeropuertos y helipuertos civiles, de sus servicios e instalaciones, según las disposiciones de la Ley, Código Aeronáutico, reglamentos y regulaciones técnicas conforme a las normas de la Organización de Aviación Civil internacional (OACI).

En el Art. 13 de la Ley de Aviación Civil, la Junta Investigadora de Accidentes (JIA), investigará y establecerá los hechos, circunstancias, causa o probable causa de un accidente o incidente en la que tiene autoridad de investigar. En la investigación identificara evidentes deficiencias de seguridad y efectuara recomendaciones conducentes a eliminar o reducir cualquier deficiencia de esa seguridad.

Art. 21 de la Ley de Aviación Civil, el Director General de Aviación Civil adoptara las acciones correctivas, basándose en el descubrimiento de las investigaciones de los accidentes o incidentes y que a su juicio sirvan al propósito de prevenir acciones similares en el futuro.

Art. 44 de la Ley de Aviación Civil, los Jefes de Aeropuerto, aeródromos y helipuertos para fines de seguridad, operación y control, dentro del aspecto técnico administrativo, tendrán autoridad sobre todos los funcionarios y empleados que laboren en los mismos y en general sobre toda persona que dentro de los límites de las instalaciones.

EL Art. 64 de la Ley de Aviación Civil, menciona que la Dirección General de Aviación Civil le corresponde imponer sanciones a los explotadores de servicios aeronáuticos, operadores, al personal aeronáutico y a cualquier persona natural o representante legal de las

personas jurídicas que cometan violaciones a esta Ley, Código Aeronáutico, Reglamentos, regulaciones técnicas y disposiciones de la Autoridad Aeronáutica.

Como menciona la Ley de Aviación Civil se violaron los siguientes artículos: Art. 68 literal n, es una contravención de primera clase y deberá ser sancionada por: *“Permitir el ingreso de personas o vehículos no autorizados a las áreas restringidas de un aeropuerto, operaciones, calles de rodaje, pista de aterrizaje o área de maniobras, ya que provoquen o no el cierre de las operaciones aéreas”*. Art. 69 literal f, *“Incumplir cualquier otra obligación, incluida en la concesión o permisos de operación”*. Art. 80, *“Las personas naturales o jurídicas contempladas en este Capítulo, serán sancionadas con multas de 1.500 a 5.000 dólares de los Estados Unidos de América, por las contravenciones especificadas a continuación: atentar contra la seguridad de los pasajeros y de las aeronaves, obstaculizando u obstruyendo las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, helipuertos y otras áreas de operación”*.

La inclusión de nuevas instituciones en materia de Transporte Aéreo, son acuerdos y convenios para ser más eficientes en materia de seguridad, son instituciones de apoyo externo, como la Policía Nacional, Secretaria de Gestión de Riesgos, ECU-911, Ejercito, Fuerza Aérea Ecuatoriana con su convenio FAE-DAC, y las concesiones como lo es TAGSA, QUIPORT, CORPAC, ECOGAL.

De acuerdo con la Constitución Política de la Republica se puede delegar a la iniciativa privada, a través de cualquier modalidad reconocida por la Ley, los aeródromos y aeropuertos existentes en el país a empresas nacionales o extranjeras que, mediante una licitación, presentes las condiciones favorables para el desarrollo, mantenimiento y mejoras actuales, sin incluir la posibilidad de construcción y operación de nuevos aeródromos o aeropuertos. Previa autorización del Presidente de la Republica emitida mediante decreto ejecutivo, los municipios

podrán construir, administrar y mantener aeropuertos. Para el efecto podrán ejercer estas facultades directamente o delegarlas a empresas mixtas o privadas mediante concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual de acuerdo a la Ley.

Una vez adjudicada la concesión a la empresa extranjera Corporación América (Argentina) se crea la empresa privada Terminal Aeroportuaria de Guayaquil (TAGSA) con el objeto de operar y administrar el Aeropuerto de Guayaquil. Contrato que fue firmado el 27 de febrero de 2004 entre TAGSA y la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil-Fundación de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil por un plazo de 15 años y 6 meses, posteriormente en el año 2007 se suscribió un adendum por el cual se extendió el plazo hasta el mes de julio del 2024. El Concejo Nacional de Aviación Civil otorgo la concesión y el permiso de operación a TAGSA y el estado a través de su órgano rector “La Dirección General de Aviación Civil” puede conceder, renovar, modificar o suspender permisos de operaciones a todas las empresas de servicios aeroportuarios. De igual manera puede certificar aeropuertos, helipuertos y aeródromos públicos, privados o concesionados, en los que se realice operaciones regulares y no regulares de un operador aéreo nacional o extranjero y establecer los estándares de seguridad para la operación de los mismos.

Esto no exime de culpa y responsabilidad a la concesionaria TAGSA de los hechos ocurridos el 18 de marzo de 2020, porque TAGSA tiene la concesión administrativa y técnica del Aeropuerto de Guayaquil, cuenta con su propio personal en seguridad aeronáutica, por tanto, la responsabilidad es compartida entre la Concesionaria TAGSA y la Dirección General de Aviación Civil, aunque sus competencias sean distintas. Los hechos ocurrieron y probablemente seguirán ocurriendo porque las competencias de los Directores y funcionarios de las dos instituciones no tienen claro los procedimientos y la normativa vigente nacional e internacional con respecto a Seguridad Aeroportuaria. Cuando menciono que probablemente

seguirá sucediendo es porque no ha existido informes, ni sanciones que permitan a la Autoridad Aeronáutica ejecutar correctivos para que estos hechos no vuelvan a ocurrir.

Los criterios del personal técnico, operadores aéreos, organismos involucrados ante los obstáculos que tuvieron en las respuestas de la emergencia “Actos de Interferencia Ilícita” en el Aeropuerto de Guayaquil, son de suma importancia para la reconstrucción analítica de las experiencias y el análisis de la experiencia.

Lo que sucedió se debe en gran parte a este desconocimiento de las responsabilidades y competencias y de la normativa vigente actual, con respecto a Seguridad Aeroportuaria. Esto significa que la capacitación teórica y práctica está fallando por parte de los operadores, instituciones involucradas, concesionarias y del mismo personal técnico de la DGAC, es de suma importancia que los criterios del personal técnico, operadores aéreos y organismos involucrados hagan su aporte ante cualquier suceso en tema de investigación en materia de Transporte Aéreo.

Es por ello que necesitamos que se concientice con respecto a la importancia de los simulacros, capacitaciones y recurrentes en materia de seguridad, a todo personal involucrado en la actividad aérea y el compromiso de los acuerdos y convenios de las instituciones externas de apoyo.



La alcaldesa de Guayaquil, Cinthya Viteri, dispuso colocar camionetas del Municipio en la pista del Aeropuerto para impedir el ingreso de aviones en la urbe porteña, por el elevado número de contagios del covid-19 en esa ciudad. Foto: Twitter Fiscalía Ecu

FUENTE: EL COMERCIO

Por tanto, ocurrió lo que ocurrió por falta de entrenamiento, capacitación y contingencia al personal técnico de Seguridad Aeroportuaria, Seguridad Operacional, de TAGSA por falta de conocimiento que la Autoridad Aeronáutica tiene su representante con el Jefe de Aeropuerto de Guayaquil y las coordinaciones y procedimientos escritas en el Plan de Emergencia del Aeropuerto de Guayaquil y la conformación tardía del COE (Centro Operacional de Emergencias) esta descoordinación con la Concesionaria TAGSA sumado la falta de informes por el incidente de Sabotaje ocurrido el 18 de marzo de 2020, hace que el Aeropuerto de Guayaquil siga siendo vulnerable ante estos hechos, por lo que se recomienda incluir en los simulacros de emergencia este tipo de acontecimientos como son los Actos de Interferencia Ilícita, desastres Naturales y Accidentes Aéreos con toda la normativa y recomendaciones de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

## 6. HALLAZGOS

En esta sistematización de las experiencias encontramos que los procedimientos, las regulaciones, y las leyes no están claras en nuestra normativa nacional, es por ello que necesitamos urgentemente una reforma a la Ley de Aviación Civil, Código Aeronáutico y las Regulaciones de Aviación Civil (RDAC). Se ha podido observar que los simulacros de emergencia que son recomendados hacerlos cada año por la OACI no han sido realizados desde hace más de 6 años, que las capacitaciones al personal no está siendo actualizada con los nuevos procedimientos y recomendaciones, ni con las circulares y resoluciones que emite la DGAC, por tanto esto afecta a la seguridad aeroportuaria, seguridad operacional y la eficacia para mitigar el riesgo y hacerle frente a las emergencias dentro del Aeropuerto de Guayaquil.

Hallamos también que no existe un histórico, a manera de lecciones aprendidas de los hechos suscitados tanto en la DGAC, como en TAGSA, que pueda ayudar a mejorar los procedimientos e implementar nuevos procedimientos en la normativa y en el Plan de Emergencia del Aeropuerto de Guayaquil, debido a que TAGSA emitió un informe de los hechos a la DGAC deslindándose de su responsabilidad y del cual no se tuvo acceso por ser reservado. Esto solo confirma la falta de eficiencia en las respuestas de emergencias del Aeropuerto de Guayaquil en la capacitación, entrenamiento y contingencia de su personal de Seguridad Aeroportuaria. Con Circular Nro. DGAC-SGAC-2020-0001-C (Anexo 1), emitido en Quito el 20 Junio de 2020, se envía un comisión al Aeropuerto de Guayaquil por el Comité de Análisis e Investigación nombrado con Memorando Nro. DGAC-YA-2020-0256-M, en donde fueron especialistas, analistas e inspectores de la DGAC para investigar y realizar una inspección de los procedimientos de Seguridad a la compañía TAGSA, e investigar lo ocurrido en la incursión de pista del 18 de marzo de 2020 e identificar las acciones del cumplimiento del concesionario TGASA y las omisiones en que haya incurrido esta, mismas que serán

reportadas en un informe por la comisión. Con Memorando DGAC-DINA-2020-M (Anexo 2), de 13 de Julio de 2020 se realiza el informe de la inspección realizada al Aeropuerto Internacional de Guayaquil “José Joaquín de Olmedo” referente a los hechos ocurridos el 18 de marzo de 2020, con la incursión en pista y bloqueo de pista por parte de la alcaldía de Guayaquil, llegando a la conclusión de que no existe ningún informe del COE, no existe documentación, informes referente a la Gestión de Seguridad Operacional, y no existe análisis de riesgo del evento suscitado el 18 de marzo de 2020. A esto se suma que en el informe de TAGSA manifiesta que no es su responsabilidad en razón que la presidencia del COE recae sobre el Jefe de Aeropuerto de la DGAC y que este debe justificar. Todos estos documentos están en los anexos.

También se evidencia que después de los hechos suscitados el 18 de marzo de 2020, no se ha firmado ningún acuerdo con ninguna de las Instituciones que forman parte del COE, para mitigar los riesgos, como lo establece el Plan de Emergencia Nacional y el Plan de Emergencia del Aeropuerto de Guayaquil, dejando en evidencia la falta de compromiso y responsabilidades en temas de Seguridad. El consultor aeronáutico Nicolás Larenas menciona que “la intrusión en pista pone en grave riesgo a la Seguridad Aérea”. Según su definición: *“Una intrusión en la pista en la aviación se refiere a cualquier evento en el que una aeronave, vehículo o persona se encuentra en una pista sin autorización o en conflicto con otra aeronave, vehículo o persona. Las incursiones en la pista pueden ocurrir de varias formas, como aeronaves o vehículos que ingresan o cruzan una pista sin autorización, rodando en la calle de rodaje incorrecta o ingresando a una pista sin autorización”.*



**BIBLIOGRAFÍA:**

FRANCKE, M. i MORGAN, M., 1995, La sistematización: apuesta por la generación de conocimientos a partir de las experiencias de promoción, en [www.alforja.or.cr/sistem](http://www.alforja.or.cr/sistem), consultado el 15 de marzo de 2002.

JARA, 1998, El aporte de la sistematización a la renovación teórico-práctica de los movimientos sociales, en [www.alforja.or.cr/sistem](http://www.alforja.or.cr/sistem), consultado el 15 de marzo de 2002.

Pérez Porto, J., Merino, M. (24 de noviembre de 2010). *Definición de experiencia - Qué es, Significado y Concepto*.

Jara, 1996, Sistematización de Experiencias, Búsquedas Recientes, tres posibilidades de sistematización, [https://issuu.com/ingridcitavera/docs/peresson\\_mario](https://issuu.com/ingridcitavera/docs/peresson_mario), Bogotá marzo de 1996

Ley de Aviación Civil, Codificación Nro. 2006-016. Registro Oficial No. 244 de 5 de abril del 2006

Código Aeronáutico, Codificación Nro. 2006-015. Registro Oficial No. 244 de 5 de abril del 2006

Decreto Ejecutivo Nro. 1052, manejo de emergencia por Covid-19, Quito 15 de mayo 2020

Decreto Ejecutivo Nro. 1017, declaración de estado de excepción por calamidad pública, Quito 16 de marzo 2020

<https://www.nlarenas.com/2023/01/incursion-de-pista-y-riesgos-seguridad-aerea/>

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-38667215>

<https://www.primicias.ec/noticias/politica/consecuencias-bloqueo-aeropuerto-guayaquil/>

<https://elespectadorchimborazo.com/cynthia-viteri-no-habria-participado-en-el-bloqueo-de-la-pista-de-aterizaje-del-aeropuerto-de-guayaquil/>

## ANEXOS

### Anexo A

#### Decreto Ejecutivo Nro. 1052, Manejo de la Emergencia por Covid-19

Que el artículo 24 de la Reglamento a la Ley de Seguridad Pública y del Estado determina que los Comités de Operaciones de Emergencia son: “instancias interinstitucionales responsables en su territorio de coordinar las acciones tendientes a la reducción de riesgos, y a la respuesta y recuperación en situaciones de emergencias y desastres. Los Comités de Operaciones de Emergencias (COE), operarán bajo el principio de descentralización subsidiaria, que implica la responsabilidad directa de las instituciones dentro de su ámbito geográfico, como lo establece el artículo 390 de la Constitución de la República. Existirán Comités de Operaciones de Emergencia Nacionales, provinciales y cantonales para los cuales la Secretaría Nacional Técnica de Riesgos normarán sus conformación y funcionamiento.”;

Que mediante Decreto Ejecutivo Nro. 534 de fecha 03 de octubre de 2018 se transformó la Secretaría de Gestión de Riesgos en el Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias;

Que mediante Decreto Ejecutivo Nro. 1017 de fecha 16 de marzo de 2020, el Presidente de la República declaró estado de excepción por calamidad pública en todo el territorio nacional, por los casos de coronavirus confirmados y la declaratoria de pandemia de COVID-19 por parte de la Organización Mundial de la Salud, que representan un alto riesgo de contagio para toda la ciudadanía y generan afectación a los derechos a la salud y convivencia pacífica del Estado, a fin de controlar la situación de emergencia sanitaria para garantizar los derechos de las personas ante la inminente presencia del virus COVID-19 en Ecuador;

Que el artículo 3 del Decreto Ejecutivo Nro.1017, dispuso: “*SUSPENDER el ejercicio del derecho a la libertad de tránsito y el derecho a la libertad de asociación y reunión. El Comité de Operaciones de Emergencias Nacional dispondrá los horarios y mecanismos de*



**Anexo B****Decreto Ejecutivo Nro. 1017, declaración de estado de excepción por calamidad pública.****DECRETA:**

**Artículo 1.-** DECLÁRESE el estado de excepción por calamidad pública en todo el territorio nacional, por los casos de coronavirus confirmados y la declaratoria de pandemia de COVID-19 por parte de la Organización Mundial de la Salud, que representan un alto riesgo de contagio para toda la ciudadanía y generan afectación a los derechos a la salud y convivencia pacífica del Estado, a fin de controlar la situación de emergencia sanitaria para garantizar los derechos de las personas ante la inminente presencia del virus COVID-19 en Ecuador.


**Artículo 2.-** DISPONER LA MOVILIZACIÓN en todo el territorio nacional, de tal manera que todas las entidades de la Administración Pública Central e Institucional, en especial la Policía Nacional, las Fuerzas Armadas, el Ministerio de Salud Pública y el Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias coordinen esfuerzos en el marco de sus competencias con la finalidad de ejecutar las acciones necesarias para mitigar los efectos del coronavirus en todo el territorio nacional y el acceso efectivo a los derechos de las personas. De la movilización de las Fuerzas Armadas, reafirmese que su participación en el restablecimiento del orden público es complementaria a las acciones de la Policía Nacional en cumplimiento del marco legislativo vigente en materia de Seguridad Pública y del Estado y que su participación específica estará relacionada con la colaboración en el control de las limitaciones de derechos dispuestas.

**Artículo 3.-** SUSPENDER el ejercicio del derecho a la libertad de tránsito y el derecho a la libertad de asociación y reunión. El Comité de Operaciones de Emergencias Nacional dispondrá los horarios y mecanismos de restricción a cada uno de estos derechos y los comités de operaciones de emergencias del nivel desconcentrado correspondiente se activarán y coordinarán con las instituciones pertinentes los medios idóneos de ejecución de

## Anexo C

### Plan de emergencia y Contingencia Aeropuerto “José Joaquín de Olmedo”,

#### Capítulo 2, Tipos de Emergencia

|   |  |  |
|---|--|--|
|  | <b>DIRECCIÓN REGIONAL III<br/>PROCESO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA</b>                 | Código: PEA y C-<br>SEGU Revisión:<br>013<br>Fecha: 01/02/2020 |
|   | <b>PLAN DE EMERGENCIA Y CONTINGENCIA DEL AEROPUERTO<br/>“JOSE JUAQUIN DE OLMEDO”</b> |  |

#### TIPOS DE EMERGENCIA

- Accidente de aeronave en el aeropuerto
- Accidente de aeronave fuera del aeropuerto
  - En tierra
  - En el agua
- Incidentes de aeronaves en vuelo, detallar características
- Incidentes relacionados con mercancías peligrosas
- Incendios estructurales del aeropuerto
- Incidentes/accidentes aeronave - instalaciones
- Incidentes/accidentes aeronave - aeronave
- Incidentes aeronaves - instalaciones de reabastecimiento de combustible
- Control de multitudes

##### a) TIPOS DE INCIDENTES

- Amenazas de bomba a aeronaves en tierra/aire
- Amenaza de bomba a instalaciones del aeropuerto
- Sabotajes/ ataques a aeronaves en tierra/vuelo
- Sabotajes/ ataques a instalaciones del aeropuerto
- Apoderamiento ilícito de aeronaves
- Pasajeros perturbadores e insubordinados
- Amenazas de tales actos

## Anexo D

### Plan de Emergencia y Contingencia, emergencia por actos de interferencia ilícita

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL  | Código: PEA y C-<br>SEGU Revisión:<br>013<br>Fecha: 01/02/2020 |
|  | DIRECCIÓN REGIONAL III<br>PROCESO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA                 |  |
|  | PLAN DE EMERGENCIA Y CONTINGENCIA DEL AEROPUERTO<br>"JOSE JUAQUIN DE OLMEDO" |  |

#### EMERGENCIAS POR ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

##### II. SABOTAJES/ ATAQUES A INSTALACIONES DEL AEROPUERTO

###### DEPENDENCIAS INTERNAS Y EXTERNAS Y FUNCIONES DE LOS PARTICIPANTES

- Torre de control
- Servicio de Salvamento y extinción de incendios
- Médico Coordinador
- Administrador de Aeropuerto
- Seguridad Aeroportuaria
- Meteorología
- Electrónica
- Ecu-911
- Bomberos de la Ciudad
- Policía Nacional
- Fuerza Aérea Ecuatoriana
- Unidades de Salud Médica

##### ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO O JEFE DE AEROPUERTO

Notificará formalmente del accidente o incidente a las autoridades de Aviación Civil: Subdirector General, JIA, Jefe Departamento de Seguridad de vuelo, Director de Seguridad y prevención Aeronáutica, Compañía Explotadora.

Supervisará al Centro de Comunicaciones de Emergencia:

- Notificado al ECU 911 y si existe una confirmación de la llamada existente y si en caso se activó la cadena de llamadas
- Si los servicios médicos y ambulancias han sido alertados y si ya se encuentran en el punto de reunión o área de operaciones.
- Si los procedimientos con la Policía han sido iniciados y se han efectuado las coordinaciones de alerta pertinentes.
- Si el cuerpo de bomberos de ayuda mutua ha sido notificado y se ha proporcionado orientación para su acceso al lugar del accidente.

Verificará si se han efectuado las notificaciones pertinentes y emitido el NOTAM advirtiendo sobre la situación en el aeropuerto y la condición de protección de SSEI.

Notificará a todos los organismos de ayuda mutua participantes, la terminación de la emergencia en el aeropuerto, previa coordinación con el Grupo del SSEI, Coordinador del Plan de Emergencia y elaborará el respectivo informe

## Anexo E, Formato de encuesta para Actos de Interferencia Ilícita

### FICHA TÉCNICA No. 2 (ENCUESTA: ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA)

En la presente encuesta se presentan preguntas sobre el acto de interferencia ilícita en el Aeropuerto de Guayaquil ocurrido el 15 de marzo de 2020. Esta es una encuesta, por favor lea cada pregunta y dé la respuesta que corresponda. La información que nos proporcione es confidencial.

| FICHA TÉCNICA 2 – ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA |   |  |
|--|---|--|
| NRO.   | PREGUNTA  | OPCIÓN DE RESPUESTA  |
| <b>Apellidos y nombres del encuestador:</b>      |   |  |
| <b>Apellidos y nombres del encuestado:</b>       |   |  |
| PROCEDIMIENTOS                                   |   |  |
| 1  | ¿Indique cuáles de los siguientes procedimientos fueron vulnerados?   | <input type="checkbox"/> Falta de control por parte de seguridad aeroportuaria AVSEC.<br><input type="checkbox"/> Falta de capacitación del personal técnico de seguridad del aeropuerto en prevención de actos de interferencia ilícita.<br><input type="checkbox"/> Falta de comunicación con las dependencias y jefaturas del Aeropuerto de Guayaquil.<br><input type="checkbox"/> Falta de familiarización con los procedimientos de seguridad aeroportuaria.<br><input type="checkbox"/> Falta de evaluación constante al personal técnico del aeropuerto.<br><input type="checkbox"/> Otros. |
| 2  | ¿Según su respuesta, explique las razones de la vulneración?  | .....<br>.....<br>.....  |
| 3  | Cuáles fueron las reacciones del personal técnico de seguridad del Aeropuerto ante el acto de interferencia ilícita, se cumplieron los procedimientos establecidos en los manuales? | <input type="checkbox"/> Si<br><input type="checkbox"/> No<br><input type="checkbox"/> ¿Por qué? .....<br>.....  |
| 4  | Fue comunicada oportunamente las autoridades del Aeropuerto, la DGAC y cuál fue el procedimiento a seguir por parte de las autoridades  | <input type="checkbox"/> Si<br><input type="checkbox"/> No<br><input type="checkbox"/> ¿Cuáles? .....  |

| FICHA TÉCNICA 2 – ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA |  |  |
|--|--|--|
| NRO.   | PREGUNTA   | OPCIÓN DE RESPUESTA  |
| 5  | ¿Qué entidades gubernamentales y privadas intervinieron en el desarrollo de la interferencia del acto ilícito? | <input type="checkbox"/> Policía Nacional<br><input type="checkbox"/> Bomberos<br><input type="checkbox"/> Jefaturas<br><input type="checkbox"/> Periodistas<br><input type="checkbox"/> Personal Técnico del Aeropuerto<br><input type="checkbox"/> Otro..... |
| .....<br>FIRMA DEL ENCUESTADO                    |  |  |
| GRACIAS POR SU COLABORACIÓN                      |  |  |

**Anexo F, Formato de entrevista para Actos de Interferencia Ilícita**

Actos de Interferencia Ilícita

Página 1 de 1

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| <b>Entrevista sobre el Análisis de la Interferencia Ilícita</b>        | <b>Entrevista N° 3</b>            |
| <b>Aeropuerto José Joaquín de Olmedo</b><br><b>15 de marzo de 2020</b> | <b>Fecha</b><br><b>15/03/2023</b> |

- 1) ¿Qué factores intervinieron en el acto de interferencia ilícita?
- 2) ¿Cómo eran los perfiles del personal técnico en seguridad del aeropuerto?
- 3) ¿Por qué ocurrió el acto de interferencia ilícita?
- 4) ¿Qué actitud tomaron los jefaturas y demás dependencias ante el Acto de Interferencia Ilícita?
- 5) Describa el funcionamiento de los procedimientos a seguir.
- 6) ¿Cuáles fueron los resultados que arrojó la investigación?
- 7) ¿Cómo eran las políticas de la Operadora del Aeropuerto?
- 8) ¿Qué medidas correctivas se adoptaron para evitar que vuelva a ocurrir ese tipo de actos?



## Anexo G, Formato de Cuestionario para Actos de Interferencia Ilícita

Actos de Interferencia Ilícita

Página 1 de 1

|   |                          |
|---|--------------------------|
| <b>Cuestionario sobre el Análisis de la Interferencia Ilícita<br/>Aeropuerto de Guayaquil</b> | <b>Cuestionario N° 2</b> |
| <b>Aeropuerto José Joaquín de Olmedo<br/>15 de marzo de 2020</b>                              | <b>Fecha / /</b>         |

- 1) ¿Qué factores intervinieron en el acto de interferencia ilícita?
- 2) ¿Cómo eran los perfiles del personal técnico en seguridad del aeropuerto?
- 3) ¿Por qué ocurrió el acto de interferencia ilícita?
- 4) ¿Qué actitud tomaron los jefaturas y demás dependencias ante el Acto de Interferencia Ilícita?
- 5) Describa el funcionamiento de los procedimientos a seguir.
- 6) ¿Cuáles fueron los resultados que arrojó la investigación?
- 7) ¿Cómo eran las políticas de la Operadora del Aeropuerto?
- 8) ¿Qué medidas correctivas se adoptaron para evitar que vuelva a ocurrir ese tipo de actos?

## Anexo I

Tabla 3, *Reconstrucción analítica de la experiencia*

| Fecha    | Actividad prevista  | Actividad realizada  | Participantes   | Objetivo   | Metodología                                       | Resultados previstos   | Resultados Obtenidos   | ¿Por qué los cambios?   |
|----------|---|--|---|--|---|--|--|---|
| 18/03/20 | -Sabotaje Aeropuerto Guayaquil, funcionarios del Municipio de Guayaquil informan a las autoridades del aeropuerto la toma del Aeropuerto de Guayaquil por orden de la Alcaldesa de Cintia Viteri.<br><br>-Se comunicó inmediatamente al Supervisor de Seguridad del Aeropuerto el cual llamo por medio del ECU-911 a la Policía Nacional<br><br>-Se comunicó a ATC (Control de Tránsito Aéreo) la emergencia el cual comunicó | -El aeropuerto de Guayaquil toma conocimiento a través del Supervisor de Operaciones de una posible incursión en pista por parte de funcionarios del Municipio de Guayaquil.<br><br>-Se informó al Supervisor del Aeropuerto el cual realiza una llamada a la Policía Nacional.<br><br>- Inmediatamente se comunica a ATC la emergencia para que se comuniquen a las demás dependencias. | -Torre de Control (ATC)<br><br>-Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI)<br><br>-Personal Técnico del Aeropuerto<br><br>- Jefe de Aeropuerto de Guayaquil<br><br>-Operaciones<br><br>-Seguridad Aeroportuaria<br><br>-Medico Coordinador<br><br>-ECU-911<br><br>-Policía Nacional<br><br>-Fuerza Aérea Ecuatoriana<br><br>-Unidades de Salud Medica | Organizar y estandarizar los procesos o procedimientos establecidos por los manuales, resoluciones, reglamentos y leyes que nos permiten interactuar entre lo teórico y lo práctico teniendo como resultado una nueva forma de conocimiento que permite minimizar los riesgos y mejorar las buenas prácticas a las respuestas de emergencias realizadas en los | -Entrevista y Encuesta a los actores involucrados | -Mitigar los actos de interferencia ilícita en los aeropuertos nacionales de Ecuador desde la revisión de los procedimientos establecidos y la normativa vigente | Se cumplió lo establecido en el Manual de Plan de emergencia con respecto a los procedimientos establecidos y conforme a la normativa vigente y las prácticas de Simulacros realizados en los aeropuertos nacionales del Ecuador, pero aún no se ha podido mitigar los resultados de los actos de interferencia ilícita. | Porque la unificación de información como los Planes de emergencia y los procedimientos no se han estandarizado a nivel nacional tanto en las empresas de aviación como la autoridad DGAC |

|   |  |  |  |   |  |  |  |  |
|---|--|--|--|---|--|--|--|--|
| <p>a las compañías aéreas y todo el personal de aeropuerto, la restricción de las actividades aéreas.</p> <p>-Se activó el COE (centro de Operaciones de Emergencias) para coordinar con ATC y otras dependencias como el SSEI una ayuda mutua para circular dentro del área de movimiento</p> <p>-El Administrador de Aeropuerto Conformo el COE y notifico al Subdirector de la DGAC sobre la emergencia.</p> | <p>-Se activó el COE para coordinar con ATC y SSCI el ingreso de los bomberos a la pista y área de movimiento del aeropuerto de Guayaquil.</p> <p>-El administrador de Aeropuerto conformo y superviso el COE y notifico a las máximas autoridades de la DGAC.</p> |  |  | <p>aeropuertos nacionales del Ecuador, desde el periodo 2000 al 2020 con respecto a "Actos de Interferencia Ilicita".</p> |  |  |  |  |
|   |  |  |  |   |  |  |  |  |
|   |  |  |  |   |  |  |  |  |

Nota: Datos tomados en el Aeropuerto de Guayaquil (2020)

## Anexo J, Circular de personal involucrado para la Comisión de Investigación

DIRECCIÓN GENERAL  
DE AVIACIÓN CIVIL



DE TODOS



“...”

Circular Nro. DGAC-SGAC-2020-0001-C

**Quito, D.M., 25 de junio de 2020**

Asunto: cumplimiento de comisión a GYE por Comité de análisis e investigación nombrado con Nro. DGAC-YA-2020-0256-M

Señor Ingeniero  
Wuilman Edgar Gallo García  
Inspector de Operaciones de Vuelo  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Señor Ingeniero  
César Mauricio Arguello  
Inspector de Operaciones de Vuelo  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Señor Ingeniero  
Lauro Aquiles Vera Jiménez  
Analista de Ingeniería Aeroprotuaria 2  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Señor Licenciado  
Jorge Patrio Herrera Fernández  
Especialista AVSEC 2  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Señor Licenciado  
Juan Carlos Ávila Chávez  
Director de Seguridad de la Aviación y Facilitación del Transporte Aéreo  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Señor Licenciado  
José Anibal Paredes Zambrano  
Especialista AVSEC 1  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Señora Maestría  
Viviana del Carmen Almeida Moreno  
Coordinadora General Administrativo Financiero  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Señor Ingeniero  
César Augusto Díaz Albuja  
Especialista Certificador de Aeropuertos  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

DIRECCION GENERAL  
DE AVIACION CIVIL



BIENO  
POR TODOS

Circular Nro. **DGAC-SGAC-2020-0001-C**

**Quito, D.M., 25 de junio de 2020**

En referencia a las actividades pendientes que deb/a realizar el Comité de análisis e investigación por el contratiempo ocurrido con la incursión realizada el 18 de marzo de 2020 al aeródromo del aeropuerto José Joaquín de Olmedo de Guayaquil y de conformidad con la nominación realizada mediante memorando Nro. DGAC-YA-2020-0256-d, cúmplame disponer a quienes han sido seleccionados para realizar la comisión, su atención y cumplimiento obligatorio a lo siguiente:

1. Completar el estudio previo de toda documentación referente a la certificación del AIJJO para lo cual deberán asistir el día 26 de junio a las 10h00 al edificio central y trabajar con Augusto Díaz para el efecto. Considerar que el personal de DGAC con su credencial puede circular por estar considerado en las exenciones dadas por el COE-R.
2. Viajar en comisión de servicios a GYE el día martes 30 de junio de 2020, de conformidad con el itinerario que disponga la **CGAF**.
3. Auditar el cumplimiento en el ámbito de Seguridad de la Aviación en torno a la certificación del AUOO otorgada por la AAC respecto de:
  1. CCTV
  2. Perímetro de seguridad del aeropuerto.
  3. Control de accesos de personas y vehículos.
4. Revisar la afectación en las operaciones aéreas en el ámbito de Seguridad Operacional del AUOO por los hechos ocurridos el 16 de marzo 2020.
  1. Complementar la revisión de procedimientos respecto a la operación de la aviación general por el vuelo realizado el 8 de junio de 2020, efectuado por la aeronave con matrícula HC-BLO.
5. Identificar acciones de cumplimiento del Concesionario y las omisiones que haya incurrido esta, mismas que deberán ser reportadas en informe correspondiente del Comité.
6. Retornar el día viernes 03 de julio de 2020 de conformidad con el itinerario que disponga la CGAF.
7. Presentar informe consolidado martes de 7 de julio de 2020 con la participación del resto del Comité conformado.

Consecuentemente solicito que la Sra. Coordinadora General, disponga a quien corresponde, el otorgamiento de pasajes aéros, viáticos y subsistencias correspondientes para esta comisión conformada por los siguientes colaboradores y de acuerdo a lo previsto:

1. Wuilman Edgar Gallo García - Inspector de Operaciones de Vuelo
2. César Mauricio Arguello - Inspector de Operaciones de Vuelo
3. Juan Carlos Ávila Chávez - Director de Seguridad de la Aviación y Facilitación
4. Jorge Patricio Herrera Fernández - Especialista AVSEC 2

DIRECCION GENERAL  
DE AVIACION CIVIL



Circular Nro. DGAC-SGAC-20200001-C

Quito, D.M., 25 de junio de 2020

5. José Aníbal Paredes Zambrano - Especialista AVSEC 1
6. Lauro Acuña Vera Jiménez - Analista de Ingeniería Aeroportuaria 2

Finalmente y en cumplimiento de la Resolución del 19 de junio de 2020, emitida por el COE-N, se indica que la CGAF, disponga a quien corresponda proceda con la reposición de gastos que incurran los servidores públicos en los test rápidos de COVID-19 que deberán realizarse previo al embarque en Quito y Guayaquil respectivamente.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

**Documento firmado electrónicamente**

Plto. Marcelo Alfonso Jacome Acosta  
SUBDIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Copia:

Señor P. Voto  
Gonzalo Altaíza Sazchez  
Director de Seguridad Operativa

Señor Magister  
Edgar Patricio Alvarez Rojas  
Director de Servicios de Navegación Aérea

Señor Magister  
Leonardo Rafael Merizalde Caicedo  
Director de Infraestructura Aeroportuaria

Señor Ingeniero  
Gustavo Palacios Fabara  
Coordinador Técnico de Regulación y Control del Transporte Aéreo

Señor Abogado  
Marcelo Xavier Isch Solines  
Coordinador Técnico de Servicios Aeronáuticos y Aeroportuarios

Señor  
Luis Marcelo Valencia Taco  
Especialista Tránsito Aéreo 1

Señor Tecnólogo  
German Patricio Gavilanes Capelo  
Controlador Radar APP

Señor Licenciado

## Anexo K, Informe de la Comisión de Análisis e Investigación, DGAC

DIRECCIÓN GENERAL  
DE AVIACIÓN CIVIL



Memorando Nro. DGAC-DINA-2020-1229-M

Quito, D.M., 13 de julio de 2020

**PARA:** Sr. Mgs. Leonardo Rafael Merizalde Caicedo  
**Director de Infraestructura Aeroportuaria**

**ASUNTO:** Informe Comisión aeropuerto Guayaquil referente evento 18 de marzo 2020

INFORME DE INSPECCIÓN REALIZADO AL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE GUAYAQUIL "JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO", REFERENTE A LOS HECHOS OCURRIDOS EL DÍA 18 DE MARZO CON LA INCURSIÓN EN PISTA Y BLOQUEO DE LA PISTA POR PARTE DE LA ALCALDÍA DE GUAYAQUIL, Y EL DÍA 08 DE JUNIO CON EL ACCIDENTE DE LA AVIONETA HC-BLO DE LA COMPAÑÍA GRANJAS MARINAS DOBLE AA.

### 1.- ANTECEDENTES

- Con el Memorando No DGAC-YA-2020-0185-M del 19 de marzo el Sr Director General de Aviación Civil, dispone la revisión de procesos y procedimientos de certificación de seguridad implementados en dicho aeropuerto.
- Con el Memorando No DGAC-YA-2020-0185-M, en alcance al Memorando No DGAC-YA-2020-0185-M, se indica que independientemente al a los trámites legados por parte de la Fiscalía General del Estado se realicen las acciones pertinentes en los campos de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación.
- Con el Memorando No DGAC-YA-2020-0184-M, el Sr Director General de Aviación Civil, dispone al Director Regional II la presentación de los informes pertinentes sobre los hechos ocurridos el día 18 de marzo en el aeropuerto internacional "José Joaquín Olmedo".
- Con el Memorando No DGAC-YA-2020-0757-M, el Sr Director General de Aviación Civil, dispone al Sr. General (S.P.) Ángel Córdova Gerente de TAGSA, la presentación de los informes pertinentes sobre los hechos ocurridos el día 18 de marzo en el aeropuerto internacional "José Joaquín Olmedo".
- Con el Memorando No DGAC-SX.2020-0198-M, el Sr. Subdirector General de Aviación Civil, dispone al personal de la Dirección Regional II la realización de las investigaciones pertinentes de los hechos ocurridos el 18 de marzo.
- Con el Memorando No MTOP-MTOP-20-873-OF, del 30 de junio, el Ministerio de Transportes y Obras Públicas dispone que se informe de las acciones que se ejecuten sobre las investigaciones del evento ocurrido el 08 de junio del 2020.

### 2- ANÁLISIS

De conformidad con el documento, Plan de Emergencia, Contingencia y Crisis del Aeropuerto Internacional "José Joaquín de Olmedo" aprobado con fecha 03 de diciembre de 2018, el literal D. **CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIAS (COE)**,

DIRECCIÓN GENERAL  
DE AVIACIÓN CIVIL



Memorando Nro. DGAC-DINA-2020-1229-d

Quito, D.M., 13 de julio de 2020

General de TAGSA manifiesta que no es de su responsabilidad en razón de que la presidencia del COE recae sobre el Administrador Aeroportuario del Aeropuerto, designado por la DGAC, y es quién debe justificar este requerimiento.

### 3.- CONCLUSIONES

- No existe evidencia documentada referente a la actuación del COE.
- No se dispone de documentación referente al análisis de la Gestión de Seguridad Operacional.
- No existe el análisis de riesgo referente al evento suscitado el 18 de marzo de 2020.

### 4.- RECOMENDACIONES

- La Dirección de Seguridad de la Aviación y Facilitación del Transporte Aéreo deberá requerir al Operador de Aeródromo (TAGSA) la inmediata actualización y modificación del procedimiento respecto al CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIAS (COE) que consta en el Plan de Emergencia, Contingencia y Crisis del Aeropuerto Internacional "José Joaquín de Olmedo", con la finalidad de definir claramente las responsabilidades que compete tanto a la Autoridad Aeronáutica como las del Operador de Aeródromo.
- La Coordinación Técnica de Regulación y Control del Transporte Aéreo, por intermedio de la Dirección de Seguridad Operacional proceda con la Revisión de la documentación, procedimientos y actualización de documentación técnica correspondiente al proceso de certificación del Aeródromo.
- La Dirección de Seguridad Operacional, por intermedio de la Gestión de Aeródromos deberá solicitar al Operador TAGSA se entregue un análisis completo y detallado referente al SMS correspondiente a los sucesos del 18 de marzo de 2020 en el AUIO por la INCURSION EN PISTA.
- La Gestión de Aeropuertos coordinar con el operador TAGSA para exigir la culminación e implementación del proceso SMS del Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo.

Atentamente,

  
 Ing. Láuro Aquiles Vera Jiménez  
 ANALISTA DE INGENIERÍA AEROPOTUARIA 2



## Anexo M, Cuestionario al Jefe de Aeropuerto JJO, DGAC

*JEFE AEROPUERTO (DGAC)*

Actos de Interferencia Ilícita Página  
1 de 1 *Realizado: JUAN PEÑA (JEFE DEL AEROPUERTO GUAYAQUIL)*

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>Cuestionario sobre el Análisis de la Interferencia Ilícita Aeropuerto de Guayaquil</b> | <b>Cuestionario N° 4</b>    |
| <b>Aeropuerto José Joaquín de Olmedo<br/>15 de marzo de 2020</b>                          | <b>Fecha<br/>15/03/2023</b> |

1) ¿Qué factores intervinieron en el acto de interferencia ilícita?

- La falta de comunicación, conocimiento y propósito de los vuelos por arribar al JJO por parte del personal de la alcaldía de Guayaquil.

2) ¿Cómo eran los perfiles del personal técnico en seguridad del aeropuerto?

- El personal de seguridad del aeropuerto y de la DGAC están debidamente capacitados para manejar estas situaciones y salvaguardar las operaciones aéreas.

3) ¿Por qué ocurrió el acto de interferencia ilícita?

- Confusión, falta de conocimiento del itinerario de vuelos por parte de la alcaldía.
- La alcaldía supuso que en el vuelo de Iberia y KLM que venían a retirar pasajeros tanto de España como de Holanda, venían tripulantes contagiados de COVID, es por eso la incursión, indico confusión ya que ellos tenían en mente que el vuelo de Iberia iba a arribar a las 15H30 cuando en realidad aterrizaba a las 18H00.

4) ¿Qué actitud tomaron los jefaturas y demás dependencias ante el Acto de Interferencia Ilícita?

- Cerrar las operaciones aéreas hasta realizar una revisión completa de la pista y sus instalaciones.

5) Describa el funcionamiento de los procedimientos a seguir.

- Comunicar a la autoridad competente para cerrar la pista de JJO

6) ¿Cuáles fueron los resultados que arrojó la investigación?

- Hasta ahora continúan con las investigaciones.

¿Cómo eran las políticas de la Operadora de las instalaciones?

7) ¿Qué medidas correctivas se adoptaron para evitar que vuelva a ocurrir ese tipo de actos?


- Ninguna ya que el aeropuerto actuó de acuerdo a los procedimientos de seguridad.

## Anexo N, Encuesta al Supervisor de Operaciones, TAGSA

*OPERACIONES (TAGSA)*

FICHA TÉCNICA No. 2 (ENCUESTA: ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA)

En la presente encuesta se presentan preguntas sobre el acto de interferencia ilícita en el Aeropuerto de Guayaquil ocurrido el 15 de marzo de 2020. Esta es una encuesta, por favor lea cada pregunta y dé la respuesta que corresponda. La información que nos proporcione es confidencial.

| FICHA TÉCNICA 2 – ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA  |   |   |
|--|---|---|
| NRO.   | PREGUNTA  | OPCIÓN DE RESPUESTA   |
| Apellidos y nombres del encuestador: <i>ERIGON SUAREZ LOPEZ</i>  |   |   |
| Puente Maya Paul Ernesto ( <i>SUPERVISOR OPERACIONES TAGSA</i> )   |   |   |
| PROCEDIMIENTOS   |   |   |
| 1  | ¿Indique cuáles de los siguientes procedimientos fueron vulnerados?   | <input type="checkbox"/> Falta de control por parte de seguridad aeroportuaria AVSEC.<br><input type="checkbox"/> Falta de capacitación del personal técnico de seguridad del aeropuerto en prevención de actos de interferencia ilícita.<br><input checked="" type="checkbox"/> Falta de comunicación con las dependencias y jefaturas del Aeropuerto de Guayaquil.<br><input type="checkbox"/> Falta de familiarización con los procedimientos de seguridad aeroportuaria.<br><input type="checkbox"/> Falta de evaluación constante al personal técnico del aeropuerto.<br><input type="checkbox"/> Otros. |
| 2  | ¿Según su respuesta, explique las razones de la vulneración?  | La falta de comunicación directa y concreta entre la alcaldía de Guayaquil, DGAC y Tagasa.  |
| 3  | Cuáles fueron las reacciones del personal técnico de seguridad del Aeropuerto ante el acto de interferencia ilícita, se cumplieron los procedimientos establecidos en los manuales? | <input type="checkbox"/> Si<br><input checked="" type="checkbox"/> No<br><input type="checkbox"/> ¿Porqué? Si se cumplieron con los procedimientos, los cuales indican comunicar a la autoridad competente y esta a su vez paralizar las operaciones aéreas para resguardar la seguridad operacional del aeropuerto.  |
| 4  | Fue comunicada oportunamente las autoridades del Aeropuerto, la DGAC y cuál fue el procedimiento a seguir por parte de las autoridades  | <input type="checkbox"/> Si<br><input checked="" type="checkbox"/> No<br><input type="checkbox"/> ¿Cuáles? Si fue comunicado oportunamente, la autoridad aeroportuaria y la DGAC procedieron con la paralización de las operaciones hasta que los vehículos que ingresaron a la pista salieran, posteriormente realizar el chequeo respectivo para analizar en qué condiciones quedó la pista y ayudas visuales después de dicha incursión.   |
| FICHA TÉCNICA 2 – ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA  |   |   |
| NRO.   | PREGUNTA  | OPCIÓN DE RESPUESTA   |
| 5  | ¿Qué entidades gubernamentales y privadas intervinieron en el desarrollo de la interferencia del acto ilícito?  | <input type="checkbox"/> Policía Nacional<br><input type="checkbox"/> Bomberos<br><input type="checkbox"/> Jefaturas<br><input type="checkbox"/> Periodistas<br><input type="checkbox"/> Personal Técnico del Aeropuerto<br><input checked="" type="checkbox"/> Otro Personal de la alcaldía de Guayaquil y comisión de tránsito Nacional.  |
| <br>.....<br>FIRMA DEL ENCUESTADO |   |   |
| GRACIAS POR SU COLABORACIÓN  |   |   |

## Anexo O, Encuesta al Director de Seguridad de la DGAC

*DIRECTOR SEGURIDAD (DGAC)*

FICHA TÉCNICA No. 2 (ENCUESTA: ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA)

En la presente encuesta se presentan preguntas sobre el acto de interferencia ilícita en el Aeropuerto de Guayaquil ocurrido el 15 de marzo de 2020. Esta es una encuesta, por favor lea cada pregunta y dé la respuesta que corresponda. La información que nos proporcione es confidencial.

| FICHA TÉCNICA 2 – ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA  |   |  |
|---|---|--|
| NRO.  | PREGUNTA  | OPCIÓN DE RESPUESTA  |
| Apellidos y nombres del encuestador: <i>Enisaw Rabe Suárez López</i>                          |   |  |
| Apellidos y nombres del encuestado: <i>Dominica Suárez Julio Denays</i> (JEFE SEGURIDAD DGAC) |   |  |
| PROCEDIMIENTOS  |   |  |
| 1   | ¿Indique cuáles de los siguientes procedimientos fueron vulnerados?   | <input type="checkbox"/> Falta de control por parte de seguridad aeroportuaria AVSEC.<br><input type="checkbox"/> Falta de capacitación del personal técnico de seguridad del aeropuerto en prevención de actos de interferencia ilícita.<br><input checked="" type="checkbox"/> Falta de comunicación con las dependencias y jefaturas del Aeropuerto de Guayaquil.<br><input checked="" type="checkbox"/> Falta de familiarización con los procedimientos de seguridad aeroportuaria.<br><input type="checkbox"/> Falta de evaluación constante al personal técnico del aeropuerto.<br><input type="checkbox"/> Otros. |
| 2   | ¿Según su respuesta, explique las razones de la vulneración?  | <i>LA APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS</i><br><i>SEGUN EL PLAN DE EMERGENCIAS</i><br><i>DEL AEROPUERTO EN FORMA OPORTUNA</i>   |
| 3   | Cuáles fueron las reacciones del personal técnico de seguridad del Aeropuerto ante el acto de interferencia ilícita, se cumplieron los procedimientos establecidos en los manuales? | <input type="checkbox"/> Sí<br><input checked="" type="checkbox"/> No<br><input type="checkbox"/> ¿Por qué? <i>POR FALTA DE</i><br><i>COMUNICACIÓN</i>   |
| 4   | Fue comunicada oportunamente las autoridades del Aeropuerto, la DGAC y cuál fue el procedimiento a seguir por parte de las autoridades  | <input type="checkbox"/> Sí<br><input checked="" type="checkbox"/> No<br><input type="checkbox"/> ¿Cuáles?   |

| FICHA TÉCNICA 2 – ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA        |  |  |
|---|--|--|
| NRO.  | PREGUNTA   | OPCIÓN DE RESPUESTA  |
| 5   | ¿Qué entidades gubernamentales y privadas intervinieron en el desarrollo de la interferencia del acto ilícito? | <input checked="" type="checkbox"/> Policía Nacional<br><input checked="" type="checkbox"/> Bomberos<br><input checked="" type="checkbox"/> Jefaturas<br><input type="checkbox"/> Periodistas<br><input checked="" type="checkbox"/> Personal Técnico del Aeropuerto<br><input checked="" type="checkbox"/> Otro: <i>COMANDO EN JEFE DE LA</i><br><i>AERONAVIA GUAYAQUIL</i> |
| <i>Julio Dominguez</i><br>.....<br>FIRMA DEL ENCUESTADO |  |  |
| GRACIAS POR SU COLABORACIÓN                             |  |  |

## Anexo P, Cuestionario al Director de la Junta Investigadora de Accidentes, DGAC

|   |                   |
|---|-------------------|
| Cuestionario sobre el Análisis de la Interferencia Ilícita<br>Aeropuerto de Guayaquil | Cuestionario N° 2 |
| Aeropuerto José Joaquín de Olmedo<br>15 de marzo de 2020                              | Fecha / /         |

1) ¿Qué factores intervinieron en el acto de interferencia ilícita?

El mal manejo de la autoridad aeronáutica por parte de la concesionario para manejar la emergencia (TAGSA)

2) ¿Cómo eran los perfiles del personal técnico en seguridad del aeropuerto?

todos los perfiles cumplir con la instrucción formal por ser parte de personal aeronáutico en tema de seguridad

3) ¿Por qué ocurrió el acto de interferencia ilícita?

Por una falta de comunicación entre la autoridad aeronáutica TAGSA, la DOPC y la Alcaldía de Guayaquil.

4) ¿Qué actitud tomaron los jefaturas y demás dependencias ante el Acto de Interferencia Ilícita?

Se realizó los procedimientos correspondientes en el Plan de Emergencia del Aeropuerto de Guayaquil

5) Describa el funcionamiento de los procedimientos a seguir.

- Información oportuna a las dependencias del aeropuerto
- Conformación y Aplicación del COE de acuerdo al plan
- Intervención de personal autorizado y emisión de informes.

6) ¿Cuáles fueron los resultados que arrojó la investigación?

- falta de coordinación
- Aclaración de compromisos, acuerdos y responsabilidades.
- falta de capacitación al personal aeronáutico involucrado

7) ¿Cómo eran las políticas de la Operadora del Aeropuerto?

Concesión del aeropuerto Guayaquil a Operadora TAGSA

8) ¿Qué medidas correctivas se adoptaron para evitar que vuelva a ocurrir ese tipo de actos?

Se recomienda mediante procedimientos la capacitación a todo el personal aeronáutico, así como la apertura de simulacros en el aeropuerto.

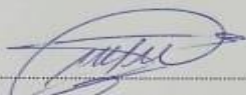
Anexo Q, Encuesta a seguridad aeroportuaria de TAGSA

PERSONAL TÉCNICO AVSEC

FICHA TÉCNICA No. 2 (ENCUESTA: ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA)

En la presente encuesta se presentan preguntas sobre el acto de interferencia ilícita en el Aeropuerto de Guayaquil ocurrido el 15 de marzo de 2020. Esta es una encuesta, por favor lea cada pregunta y dé la respuesta que corresponda. La información que nos proporcione es confidencial.

| FICHA TÉCNICA 2 – ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA                             |  |   |
|--|--|---|
| NRO.   | PREGUNTA   | OPCIÓN DE RESPUESTA   |
| Apellidos y nombres del encuestador: EDUARDO PAUL JUANES LOPEZ<br>DJEBO CANO |  |   |
| Apellidos y nombres del encuestado: HERNAN SUJGE (PERSONAL TÉCNICO AVSEC)    |  |   |
| PROCEDIMIENTOS   |  |   |
| 1  | ¿Indique cuáles de los siguientes procedimientos fueron vulnerados?  | <input type="checkbox"/> Falta de control por parte de seguridad aeroportuaria AVSEC.<br><input type="checkbox"/> Falta de capacitación del personal técnico de seguridad del aeropuerto en prevención de actos de interferencia ilícita.<br><input checked="" type="checkbox"/> Falta de comunicación con las dependencias y jefaturas del Aeropuerto de Guayaquil.<br><input type="checkbox"/> Falta de familiarización con los procedimientos de seguridad aeroportuaria.<br><input type="checkbox"/> Falta de evaluación constante al personal técnico del aeropuerto.<br><input type="checkbox"/> Otros. |
| 2  | ¿Según su respuesta, explique las razones de la vulneración?   | ABUSO DE AUTORIDAD<br>DE DESCONOCER LA<br>NORMATIVA PROCEDIMIENTOS  |
| 3  | ¿Cuáles fueron las reacciones del personal técnico de seguridad del Aeropuerto ante el acto de interferencia ilícita, se cumplieron los procedimientos establecidos en los manuales? | <input type="checkbox"/> Si<br><input checked="" type="checkbox"/> No<br><input type="checkbox"/> ¿Por qué? INGRESARON<br>VIOLENTANDO LA SEGURIDAD  |
| 4  | ¿Fue comunicada oportunamente las autoridades del Aeropuerto, la DGAC y cuál fue el procedimiento a seguir por parte de las autoridades?   | <input type="checkbox"/> Si<br><input checked="" type="checkbox"/> No<br><input type="checkbox"/> ¿Cuáles? VIOLENTANDO LA<br>SEGURIDAD  |

| FICHA TÉCNICA 2 – ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA  |  |   |
|---|--|---|
| NRO.  | PREGUNTA   | OPCIÓN DE RESPUESTA   |
| 5   | ¿Qué entidades gubernamentales y privadas intervinieron en el desarrollo de la interferencia del acto ilícito? | <input checked="" type="checkbox"/> Policía Nacional<br><input checked="" type="checkbox"/> Bomberos<br><input checked="" type="checkbox"/> Jefaturas<br><input checked="" type="checkbox"/> Periodistas<br><input type="checkbox"/> Personal Técnico del Aeropuerto<br><input checked="" type="checkbox"/> Otro: FISCALIA D. CIVIL<br>SE CUBIERON POR LA POLICIA |
| <br>FIRMA DEL ENCUESTADO |  |   |
| GRACIAS POR SU COLABORACIÓN   |  |   |