



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA ISRAEL**

**ESCUELA DE POSTGRADOS**

**MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA,  
MENCIÓN: GESTIÓN POR RESULTADOS**

*(Aprobado por: RPC-SO-19-No.302-2016-CES)*

**TRABAJO DE TITULACIÓN EN OPCIÓN AL GRADO DE MAGISTER**

<b>Título:</b>
<b>Fallas de Implementación de Políticas Públicas en Seguridad Aeroportuaria.</b>
<b>Autor/a:</b>
<b>Víctor Daniel Del Pozo Nájera</b>
<b>Tutor/a:</b>
<b>Miguel García Jiménez PhD.</b>

**Quito-Ecuador**

**2018**

## **Dedicatoria**

Este trabajo está dedicado a todos esos desdichados que se creen dueños de la Aviación Civil y son los únicos culpables de su crítica situación, gente Dinosaurio que siguen enquistados en el poder cual parásitos, no se deben olvidar que algún día tendrán que pagar por sus acciones y omisiones.

## **Agradecimientos**

Expreso mi más grande y sincero agradecimiento a mis padres, Luis Del Pozo y Zoila Nájera, que fueron inspiración, apoyo y ejemplo para finalizar este proyecto. Como también a mi hermano, Patricio Del Pozo quien hizo grandes aportes para culminar este trabajo.

A mis amados hijos, Daniel Ignacio y Teo Alejandro Del Pozo Pástor, por haber robado muchas horas de atención, cariño y en especial amor de su vida. Que en algún momento serán bien recompensados.

A mi amada esposa, Verónica Pástor, por ser mi amiga, amante y compañera. El amor de mi vida que siempre ha estado a mi lado en las buenas y malas para lograr alcanzar el objetivo propuesto.

A mis suegros, Carlo Pástor y Rocío Herrera, quienes siempre insistieron en acabar este proyecto.

A mi tutor, PhD. Miguel García, por ser compañero de lucha y ayudar a terminar la meta de especialización profesional.

## **Pensamiento**

*“Yo creo que llegará un tiempo en que sobre las ruinas de la corrupción se levantará la esplendorosa mañana del mundo emancipado, libre de todas las maldades, de todos los monstruosos anacronismos de nuestra época y de nuestras caducas instituciones”*

**Samuel Fielden**

## **Resumen**

La Ley de Aviación Civil, se ha reformado por dieciséis veces, siendo su última enmienda hace más de diez años (Asamblea Nacional de Ecuador, 2006). La presente Ley otorga al Estado ecuatoriano la planificación, regulación, control aeronáutico y control de la aeronavegación civil, como también faculta la construcción, operación, mantenimiento y servicios de todas las instalaciones en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles tanto en rutas nacionales como internacionales; La Dirección General de Aviación Civil, tiene facultades supremas, en especial la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica ya que esta legisla, controla y en especial sanciona sin tener ningún órgano de Control que supervise su accionar, en especial los Ministerios de ramo. Convirtiéndose en juez, parte y verdugo; como objetivo primordial es evaluar las fallas de implementación en la Legislación Nacional y Políticas Públicas relacionadas con la Seguridad Aeroportuaria, tratando de conseguir soluciones efectivas a los problemas planteados. El desarrollo de la Política Pública es necesario aplicar metodología y técnicas que evalúen y precisen su aplicación a través de los años, tomando en consideración los actores, participantes y en especial los beneficiarios. Introduciendo estas de forma paulatina o apresurada dependiendo el caso en el medio local, que permiten analizar los cambios en niveles micro y macro tratando de buscar resultados efectivos; para finalizar se aplicó el Método Deductivo en lo concerniente a la Normativa que va de lo general a lo particular con un enfoque comparativo y también se aplicó el Método Etnográfico que busca comprender los fenómenos sociales a través de sus miembros porque la Administración Pública es una ciencia social.

Palabras claves: Seguridad Aeroportuaria, Administración Pública, Política Pública, Gestión Pública, Legislación

## **Abstract**

The Civil Aviation Law has been amended for sixteen times, its last amendment being more than ten years ago (National Assembly of Ecuador, 2006). The present Law grants the Ecuadorian State the planning, regulation, aeronautical control and civil air navigation control, as well as the construction, operation, maintenance and services of all the facilities in the aerodromes, airports and civil heliports on both national and international routes. ; The General Directorate of Civil Aviation, has supreme powers, in space the Directorate of Safety and Aeronautical Prevention as this legislation, controls and in particular sanctions without having any supervisory body to monitor their actions, especially the Ministries of industry. Becoming a judge, part and executioner; The main objective is to evaluate the failures of implementation in the National Legislation and Public Policies related to Airport Security, trying to achieve effective solutions to the problems raised. The development of the Public Policy is necessary to apply methodology and techniques that evaluate and specify its application over the years, taking into consideration the actors, participants and especially the beneficiaries. Introducing these gradually or hastily depending on the case in the local environment, which allows analyzing the changes in micro and macro levels trying to find effective results; Finally, the Deductive Method was applied with regard to the Regulation that goes from the general to the particular with a comparative approach and the Ethnographic Method that seeks to understand the social phenomena through its members because the Public Administration is a science was applied. Social.

Keywords: Airport Security, Public Administration, Public Policy, Public Management, Legislation

## RADIOGRAFÍA A LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN EL ECUADOR

### Índice

#### Contenido

Dedicatoria.....	I
Agradecimientos .....	II
Pensamiento .....	III
Resumen.....	IV
Abstract.....	V
Índice.....	1
Introducción .....	1
Capítulo I Marco teórico.....	4
1.1.    Contextualización espacio temporal del problema. ....	4
1.2.    Cuerpo teórico- conceptual.....	5
1.1.1.    Seguridad de la Aviación Civil.....	5
1.1.2.    Actos de interferencia ilícita. ....	5
1.1.3.    Organización AVSEC en la DGAC del Ecuador.....	7
1.1.4.    Política de Seguridad de la Aviación de la DGAC.....	8
1.1.5.    Importancia y Beneficios de la Seguridad de la Aviación Civil.....	9
1.3.    Revisión de investigaciones previas sobre el objeto de estudio. ....	10
Capítulo II Marco Metodológico .....	16
2.1.    Enfoque metodológico de la investigación:.....	16
2.2.    Población, unidades de estudio y muestra: .....	16
2.3.    Métodos empíricos y técnicas empleadas para la recolección de la información: .....	17
2.4.    Formas de procesamiento de la información obtenida de la aplicación de los métodos y técnicas.....	17
Capítulo III Propuesta y/o estudio, valoración y ejecución del mismo .....	18
3.1.    Fundamentos de la propuesta.....	18
3.1.1.    Análisis de la Legislación.....	18
3.1.2.    Análisis de la Administración de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica.....	21
3.2.    Presentación de la propuesta.....	30
3.3.    Valoración de la propuesta.....	41
3.4.    Ejecución del estudio de caso.....	41
Conclusiones.....	42
Recomendaciones .....	43
Bibliografía .....	44

## **RADIOGRAFÍA A LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN EL ECUADOR**

### **Introducción**

La Ley de Aviación Civil fue expedida el 11 de diciembre de 1959 por el Congreso Nacional e inscrita en el Registro Oficial el 20 de agosto de 1960, se ha reformado por dieciséis veces, siendo a su vez su última enmienda el 6 de diciembre del 2006 por la Asamblea Nacional y publicada en el Registro Oficial el 11 de enero de 2007. La presente Ley otorga al Estado ecuatoriano la planificación, regulación, control aeronáutico y control de la aeronavegación civil, como también faculta la construcción, operación, mantenimiento y servicios de todas las instalaciones en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles tanto en rutas nacionales como internacionales

Dicha legislación habría respondido a los preceptos antes citados, pero a que costos, entregando todas las competencias absolutas a la Dirección General de Aviación Civil como, por ejemplo: emitir regulaciones, dictar, reformar o derogar normas, además de vigilar y controlar las actividades. De igual forma imponer sanciones a los explotadores de servicios aeronáuticos, operadores, al personal aeronáutico y a cualquier persona natural o representante que cometan violaciones a cualquier norma.

La Aeronáutica Civil en el Ecuador es un pilar fundamental, tanto económico, como social en su desarrollo competitivo en el territorial nacional como internacional. Razón por la cual cumple una función primordial en el desarrollo del Ecuador.

La Dirección General de Aviación Civil, tiene facultades omnipotentes, sin tener ningún Órgano de Control que regule sus actividades, en especial el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que es autoridad muy encima de la otra institución; dicha Dirección afirma que todo está bien, que solo es percepción y peor aun cuando se evidencia que dicha autoridad legisla, juzga y sanciona, convirtiéndose en el adagio popular “Juez y Parte”. Afirma que así está bien.



El manejo de la política del sector bajo lineamientos y normas que no se armonizan con las exigencias de la aviación civil internacional, una legislación inadecuada, la centralización de funciones y especialmente la falta de profesionalización en el Campo Aeronáutico, ha generado al país una grave desventaja frente a la política adoptada por otros países; en los cuales se beneficia de los derechos aéreo comerciales, regalías y principalmente inversión extranjera, la cual es el motor de desarrollo en cualquier parte del Mundo.

Una Ley de Aviación Civil obsoleta, enmendada hace más de un siglo ha venido agravando el problema. Al cabo de este tiempo se ha venido trabajando con los mismos preceptos retrógrados y aún más importante con la detección de las fallas que sin una reforma legal institucional o constitucional no ha sido posible corregir. Lo cual ha aumentado la falta de legitimidad, transparencia e integridad que todas las dependencias del Estado requieren.

El objeto de estudio de este Proyecto de Investigación es la mejora en la Legislación y las Políticas Públicas en la Seguridad Aeroportuaria.

Según (Parsons, 2013) *“la idea de las políticas públicas presupone la existencia de una esfera o ámbito de la vida que no es privada o puramente individual, sino colectiva. Lo público comprende aquella dimensión de la actividad humana que se cree que requiere la regulación o intervención gubernamental o social, o por lo menos la adopción de medidas comunes”*.

Además, existe el hecho que la Política Pública es un problema que aqueja a toda una sociedad, el cual su solución o modificación no es posible por instituciones privadas. Aun cuando el sector privado contase con las capacidades necesarias para atender a toda la población demandante de solución.

Siendo necesaria la intervención estatal para la modificación y/o solución de los problemas proporcionando un beneficio social. Es importante cuestionarse por qué los gobiernos se desvían de este fin, y en consecuencia pierden la confianza de sus ciudadanos.

Partiendo del Objetivo General que es evaluar las fallas de implementación en la Legislación Nacional y Políticas Públicas relacionadas con la Seguridad Aeroportuaria, se plantea los siguientes Objetivos Específicos:

- Determinar las incongruencias de la Legislación Nacional.
- Establecer los problemas aplicables a la Administración por parte de la entidad responsable de la Seguridad Aeroportuaria.
- Recomendar la implementación de una Política Pública que permita el desarrollo la Seguridad Aeroportuaria.

Transformar productivamente Aviación Civil implica potenciar al máximo todos los factores que de una u otra manera limitan el desarrollo local de las mismas. Este trabajo de investigación, pretende determinar la verdadera situación que afronta la Seguridad Aeroportuaria en Ecuador.

Así mismo será una fuente notable tanto para la Aviación Civil, como para el Investigador, permitiendo desarrollar todas sus capacidades en la resolución del problema planteado. Una vez culminado y obtenidos los resultados de la investigación científica, dicha información será divulgada de forma masiva para que la sociedad ecuatoriana conozca la real situación de la Seguridad Aeroportuaria; en especial con las Autoridades del Estado.

Con toda la información se elaborará un Artículo Científico además si es posible participar en eventos académicos de nivel internacional.

## **RADIOGRAFÍA A LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN EL ECUADOR**

### **Capítulo I Marco teórico**

#### **1.1. Contextualización espacio temporal del problema.**

La Seguridad Aeroportuaria es un problema latente a nivel mundial ya que cada año los controles a los pasajeros se hacen más estrictos, siempre en aras de salvaguardar la vida, los bienes y los recursos económicos que podrían verse afectados por el cometimiento de un acto de interferencia ilícita.

Específicamente en América Latina se agrava el problema, ya que se sigue monopolizando el control de la Seguridad Aeroportuaria. Por lo general existe súper Direcciones de Aviación Civil, que abarcan todos los poderes; estas Mega instituciones crean legislaciones, estas mismas controlan la legislación creadas por ellos mismos y lo más absurdo es que dicho organismo sanciona administrativamente con legislaciones y controles realizados por estos mismos; son juez, parte y verdugo.

Nuestro país no es la excepción la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica adscrita a Dirección General de Aviación Civil, cumple con todo lo citado en el párrafo anterior. Esta entidad es todo poderosa, esta legisla, supervisa y sanciona, restando credibilidad, legitimidad y objetividad a dicho departamento.

Los expertos recomiendan la separación de funciones, si no los directores, gerentes o jefes se pueden volver verdaderos caudillos ya que dicho funcionario puede cambiar la Legislación a su antojo para beneficiar de una u otra manera los intereses propios o de su misma organización. De mismo modo pueden ser más benevolentes en los controles a algunas compañías y pueden ser más drásticos al momento de emitir una sanción siempre en base del criterio de la máxima autoridad, lo que genera conflicto de intereses y todo se maneja en base a la conveniencia del funcionario que se encuentra ocupando dicha dignidad.

## **1.2. Cuerpo teórico- conceptual.**

### **1.1.1. Seguridad de la Aviación Civil.**

Seguido detallo la definición de Actos de interferencia ilícita para comprender mejor el significado de Seguridad de la Aviación extraído de (Delgado, 2014):

#### **1.1.2. Actos de interferencia ilícita.**

Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- **Apoderamiento ilícito de aeronaves,**
- **Dstrucción de una aeronave en servicio,**
- **Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,**
- **Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,**
- **Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,**
- **Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,**
- **Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.**

De igual forma cito algunas consideraciones de la (Organización de Aviación Civil Internacional, 2017)

Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

Cada Estado contratante establecerá un organismo y elaborará y aplicará normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos.

Cada Estado contratante asegurará que tal organismo y tales normas, métodos y procedimientos:

- a) Protejan la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita; y
- b) Permitan dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.

Cada Estado contratante se asegurará de que las medidas concebidas para salvaguardar contra actos de interferencia ilícita se apliquen, en la medida de lo posible, a las operaciones del interior, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes.

Cada Estado contratante establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.

Cada Estado contratante evaluará constantemente el grado de amenaza para la aviación civil en su territorio y establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes.

Cada Estado contratante establecerá un comité nacional de seguridad de la aviación o arreglos similares para coordinar las actividades en materia de seguridad entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Asimismo, menciono algunas puntualizaciones de (Organización de Aviación Civil Internacional, 2005).

La seguridad de la aviación se refiere a la protección frente a amenazas provenientes de actos intencionales (p. ej., terrorismo) o no intencionales (p. ej., errores humanos, desastres naturales) que afecten a aeronaves, personas o instalaciones en tierra. La seguridad adecuada de la aviación es una expectativa principal de la comunidad ATM... Por consiguiente, el sistema ATM debería contribuir a la seguridad de la aviación, y el sistema ATM, así como la información relacionada con ATM, deberían estar protegidos frente a amenazas a la seguridad de la aviación

Para finalizar se consideró un Manual de Seguridad Aeroportuaria (Dirección General de Aviación Civil, 2013)

### **1.1.3. Organización AVSEC en la DGAC del Ecuador.**

La organización de la seguridad de la aviación civil en Ecuador, está enmarcada por la siguiente estructura:

- **Dirección General de Aviación Civil.**

El Director de la DGAC es el representante de la Autoridad Aeronáutica y Aeroportuaria en la República del Ecuador, su misión es gestionar el direccionamiento estratégico, velando por el cumplimiento de normas y procedimientos establecidos de acuerdo a la ley y convenios internacionales, a fin de cumplir con los objetivos institucionales.

- **Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica.**

Su misión es diseñar las políticas, planes y programas para la implementación y coordinación de la seguridad y prevención aeronáutica, relacionadas con la seguridad aeroportuaria para contribuir a la seguridad de las operaciones aéreas; está precedida por el Director de Seguridad y Prevención Aeronáutica.

- **Dirección Regional / Gestión de Seguridad y Prevención Aeronáutica.**

Su misión es supervisar y controlar la aplicación de normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita en aeronaves y aeródromos de la regional.

- **Administraciones Aeroportuarias.**

Son los responsables de la seguridad de la aviación civil en los aeropuertos y aeródromos operados por la DGAC o concesionados.

- **Personal de Seguridad Aeroportuaria.**

Supervisar y controlar los aspectos relacionados con la seguridad en el aeropuerto referente a actos de interferencia ilícita y transporte sin riesgo de mercancías peligrosas.

- **Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.**

Se constituye en un cuerpo colegiado de alto nivel, mismo que procura garantizar la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 “Seguridad” al Convenio sobre la Aviación Civil y asegurará que el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, responda a la política estatal y a la evolución de la amenaza contra la aviación civil internacional.

- **Comité de Seguridad de Aeropuerto.**

Están integrados por los representantes de los Organismos Públicos y Privados que se relacionen con la operatividad y administración del aeropuerto y su conformación estará de acuerdo con el nivel de operaciones que mantenga el aeropuerto.

#### **1.1.4. Política de Seguridad de la Aviación de la DGAC.**

La Dirección General de Aviación Civil, con la finalidad de garantizar las operaciones aéreas libres de actos de interferencia ilícita, preparará, aplicará y mantendrá, documentalmente, normas, regulaciones, programas, resoluciones y circulares de asesoramiento eficaces para lograr un nivel idóneo en seguridad de la aviación.

Todos los niveles de administración de DGAC, estarán comprometidos con la seguridad de la aviación, coadyuvando en el logro del objetivo más amplio de la misma.

Puesto que la garantía de la seguridad de la aviación civil se constituye en una de las políticas fundamentales de la DGAC, la normativa y sus procedimientos deberán ser observados tanto por el propio personal AVSEC como por la diferentes áreas de la Institución, de igual manera los operadores de aeropuertos, operadores aéreos, proveedores de servicios de seguridad y empresas de servicios auxiliares al transporte aéreo quienes se constituirán en los principales ejecutores de los procedimientos establecidos.

#### **1.1.5. Importancia y Beneficios de la Seguridad de la Aviación Civil.**

A través de los años y, más aún, con la globalización, la industria de la aviación civil se convirtió uno de los ejes centrales del comercio, que además permite la interconexión de todos los países, a tal punto que los aeropuertos, sobre todo los internacionales, se han convertido en la puerta de entrada o frontera de un país.

Cada día, millones de pasajeros viajan y cientos de toneladas de carga se transportan por vía aérea de un continente a otro, de una nación a otra o simplemente a nivel nacional.

La importancia y sobretodo el prestigio que ha adquirido esta industria, atrae cada vez más a delincuentes y terroristas quienes tratan de utilizar la aviación civil para presionar a las naciones y para promover distintos intereses.

Por tanto, los esfuerzos por protegerla no se han quedado atrás y cada día los controles se hacen más estrictos, garantizando, no sólo la seguridad, sino la confiabilidad en el sector.



La seguridad de la aviación civil, contiene procedimientos y normas para prevenir los actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en aire contra la aviación civil y, es un claro ejemplo de la materialización de los intentos que hacen los países para que su industria no sea interrumpida, ya que esto afecta, significativamente, la forma de hacer negocios y por ende la economía sufriría un golpe difícil de superar.

El ejemplo que demuestra cuán importante es prevenir los actos de interferencia ilícita, es la serie de eventos ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos, ataques que produjeron consecuencias directas y desastrosas para la industria aeronáutica.

El miedo a volar que afectó a los pasajeros, por haber sido testigos de estos atentados, fue un ataque psicológico que logró detener a la industria a nivel mundial. Las empresas aéreas redujeron la oferta de vuelos, suspendieron pagos a sus trabajadores, redujeron su personal enfrentando así la crisis más grande que se haya presentado alguna vez en esta industria.

Este daño se propagó a muchas industrias, no sólo del continente americano, sino del mundo entero, que sufrieron caídas significativas en el comercio.

La Importancia y beneficios de la seguridad de la aviación civil son muchos, sin embargo, el más importante de todos ellos es la estabilidad y prosperidad económica de los países, que se traduce en competitividad local y global, a través del afianzamiento del turismo y el comercio mundial.

### **1.3. Revisión de investigaciones previas sobre el objeto de estudio.**

Según (Reina Báez, 2013), en el trabajo de titulación para obtener el título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador presenta **“Políticas Públicas en Materia Aeronáutica Civil”** en el 2013.

“Esta obra integral trata los distintos componentes del Derecho Aeronáutico y de la Política Pública del Estado Ecuatoriano en el sector de la aeronáutica civil. Está dividida en cuatro capítulos que versan sobre los antecedentes históricos de la aviación civil internacional; el

surgimiento de la legislación aeronáutica internacional y nacional, las fuentes del Derecho Aeronáutico, los organismos públicos y privados que gestionan y controlan la actividad en el ámbito interno e internacional, y las demás instituciones que integran la actividad aeronáutica en general. Como objetivo básico el presente trabajo de investigación tiene el planteamiento de principios y lineamientos que permitan estructurar nuevas políticas públicas, que dinamicen el desarrollo sostenible y sustentable de la actividad aeronáutica en el Ecuador. El contenido de la obra se lo realizó bajo un enfoque comparatista de la doctrina y legislación latinoamericana y mundial, aplicada al estudio de las instituciones que conforman el Derecho Aeronáutico; permitiendo formular textos legales en el tratamiento de los temas que son problemática jurídica en la política de la aeronáutica civil, en cumplimiento de lo dispuesto en la Constitución de la República, los Convenios Internacionales, el Plan Nacional de Desarrollo para el Buen Vivir 2013 – 2017, y la legislación interna.”

Según (Amores Oleas , 2013), en el trabajo de titulación para obtener el título de Licenciado Multilingue en Negocios e Intercambios Internacionales presenta **“Análisis del Sector Aeronáutico ecuatoriano durante el Período 1999-2011”**

“El transporte aéreo es de vital importancia para el desarrollo de un país ya que diariamente las personas utilizan este medio para realizar actividades personales, turismo, negocios e intercambio de mercancías tanto a nivel nacional como internacional. Debido a los avances tecnológicos, la aviación se ha podido desarrollar de manera exitosa para poder posicionarse como el sistema de transportación más seguro y rápido a nivel mundial, ubicándose como un importante contribuyente para el desarrollo de la sociedad. A lo largo de su historia, el sector aeronáutico ecuatoriano ha atravesado por épocas de bonanza y períodos de recesión cuyos actores y situaciones merecen un análisis crítico y objetivo debido a su repercusión dentro de la economía del Ecuador. Por tal razón, como objetivo general se propone determinar los factores que han influenciado en el desarrollo del sector aeronáutico del Ecuador, y de manera específica se plantea en primer lugar analizar los principales factores que provocaron la crisis en la aviación ecuatoriana en 1999, en segundo lugar determinar la importancia de la modernización de los aeropuertos ecuatorianos para el progreso y seguridad de las poblaciones, empresas de

aviación, y usuarios tanto nacionales como extranjeros, y en tercer lugar analizar el rol desempeñado por parte de las nuevas empresas aeronáuticas ecuatorianas.”

Según (Pavón Anrango, 2016), en el trabajo de titulación para obtener el título de Máster en Redes de Comunicaciones presenta **“Análisis Técnico de la Implementación de un Sistema de Seguridad de Video Vigilancia, Caso de Estudio Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre del Ecuador”**

“Actualmente el incremento de atentados llevados a cabo por diferentes grupos terroristas, los delitos cometidos por pequeñas y grandes bandas organizadas de narcotráfico, y el aumento del vandalismo en las grandes ciudades, son algunas de las principales fuentes de preocupación e incertidumbre. Tanto es así, que un gran número de instituciones públicas, privadas y municipales han tomado la decisión de reforzar las medidas de seguridad instalando sistemas de video vigilancia como una posible solución. Hoy en día los sistemas de video vigilancia son una herramienta útil e indispensable para disminuir la delincuencia, como en bancos, centros comerciales, aeropuertos, instalaciones militares, grandes empresas, calles conflictivas, etc. Existen grandes avances en el área de video vigilancia IP, que hacen completamente importante la utilización de nuevas tecnologías de redes IP, razón por la cual el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre AIMS tiene como prioridad optimizar su sistema de video vigilancia utilizando equipos de comunicación IP. Los sistemas de video vigilancia IP orientados a Aeropuertos requieren a gran escala un despliegue muy importante de una infraestructura y componentes tecnológicos que comprende principalmente de un centro de monitoreo (CCTV), cableado estructurado, servidores de vídeo, fibra óptica por las largas distancias que hay que instalar los dispositivos y sobre pasan la distancia que determina el estándar TIA/EIA del cableado estructurado UTP. Este proyecto comprende el estudio de los sistemas de seguridad de video vigilancia IP, diseñados para la seguridad aeroportuaria, y gracias a los avances de la tecnología nos permiten consolidar este requerimiento de video vigilancia desde un solo sistema central dando lugar a optimizar la plataforma de seguridad aeroportuaria.”

Según (Vargas Sierra, 2017) en el trabajo de titulación para obtener el título de Ingeniero en Seguridad presenta **“Procedimiento de Seguridad Física contra Actos de Interferencia Ilícita para el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo ubicado en Guayaquil”**

“El panorama mundial en cuanto a la seguridad en general proyecta saldos negativos. Los principales riesgos en la actualidad tienen que ver con amenazas terroristas. El entorno geopolítico se vuelve cada vez más incierto y sumamente peligroso. Los objetivos de ataque en su mayoría son los aeropuertos dado el gran flujo de personas que ahí convergen, por lo que la revisión constante de las medidas de seguridad en los aeropuertos a nivel mundial es un imperativo a seguir. Por lo que, aquellos países que se descuiden en la aplicación de normas de seguridad en forma eficaz, se convertirán en puentes que facilitan a los terroristas la fácil llegada a los principales objetivos de ataque. El trabajo de investigación se basó en el análisis y recopilación de la información para obtener datos sobre la hipótesis planteada. Los resultados demuestran que el aeropuerto no cuenta con un equipo de monitoreo de alerta temprana ante un acto de interferencia ilícita, lo que obstaculiza la aplicación de medidas de prevención y mitigación inmediata. Se detectaron fallas en el control de personas que, a pesar de tener autorización de ingreso a un área específica, se la ve deambulando en otra no autorizada. Consecuentemente, se exhorta considerar las conclusiones y recomendaciones con la propuesta en lo referente al manual de usuario y la inclusión en la reciente aplicación móvil del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo, de información útil y oportuna sobre medidas de seguridad aeroportuaria para que la ciudadanía en general se encuentre mejor informada”

Según (Ortiz Saballos, 2017) en el trabajo de titulación para obtener el título de Máster en Administración y Gestión de la Educación presenta **“Valoración de la Formación Profesional, Capacitación Técnica de los Funcionarios de Seguridad Aeroportuaria, Operaciones y su Incidencia en la Atención a los Usuarios del Transporte Aéreo El Aeropuerto Internacional “Augusto C. Sandino”, durante el segundo semestre del 2016”**

“Este trabajo de investigación en su primera parte hace referencia a los antecedentes sobre la formación profesional y capacitación técnica de los funcionarios operativos de la aviación en Latino América y Nicaragua, encontrando que en nuestro país no hay registro formal de esta

actividad de instrucción, sin embargo, en México y otros países de habla hispana hay registros. En la segunda parte se elaboró el marco teórico, donde se conceptualizan los diferentes términos y palabras técnicas utilizadas en aviación, que serán utilizados a lo largo de este estudio y que son incorporados a los instrumentos de investigación, para recopilar la información de los funcionarios operativos del Aeropuerto Internacional “Augusto. Cesar Sandino”. En la tercera etapa se aplicaron los instrumentos de investigación (validados) a los funcionarios operativos del Aeropuerto Internacional Augusto Cesar Sandino (AIACS), las cuales fueron diseñadas en función de los objetivos y preguntas directrices, se analizó la formación profesional, la capacitación técnica recibida por estos funcionarios, así como el impacto de esta actividad de instrucción en la satisfacción de los usuarios del transporte aéreo de Nicaragua. Al final, se contaron con 243 participantes a quienes se les aplicó entrevistas, encuestas y un grupo focal, (funcionarios operativos del AIACS, usuarios del transporte aéreo) y se determinó la importancia de que “A mayor capacitación técnica y formación profesional, mejor atención a los usuarios del transporte aéreo, en condiciones de seguridad, en todas las operaciones de la aviación civil en Nicaragua”, en los tiempos modernos que vivimos y que deberían ser tomados como referencia por las autoridades de la EAAI.”

Según (Pineda de Carías, 2014) en el artículo Científico presenta “**Ciencias Aeronáuticas: Nuevo campo académico en la UNAH**”

“Este artículo describe en términos generales los campos y actividades principales que comprenden las Ciencias Aeronáuticas. Se hace la distinción entre la aeronáutica militar y la aeronáutica civil, posicionando a esta última, en el marco legal nacional e internacional y de diferentes operaciones que se desarrollan a nivel mundial. Se presenta la oferta académica de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras por medio de la Facultad de Ciencias Espaciales, y los retos para el establecimiento de este nuevo campo académico desde la Escuela de Ciencias Aeronáuticas”

Según (Gutiérrez & Costantino, 2017) en el artículo Científico presenta “**Reforma Policial y Profesionalización en Seguridad Aeroportuaria (2005-2015)**”

“La investigación examina el proceso de implementación de la oferta formadora y capacitadora de la Policía de Seguridad Aeroportuaria en Argentina, y sus consecuencias en la profesionalización policial. La metodología de investigación combina el análisis documental, de recursos burocráticos, y entrevistas y encuestas a los actores involucrados sobre los cursos de formación y capacitación de la Policía de Seguridad Aeroportuaria. Los resultados muestran que los reformadores de la ex Policía Aeronáutica Nacional han tenido un alcance limitado en el cumplimiento de sus objetivos en materia de formación, capacitación y profesionalización policial. En las conclusiones se discuten las implicancias de los resultados de esta investigación para el debate más amplio sobre formación y profesionalización policial en este país.”

## **RADIOGRAFÍA A LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN EL ECUADOR**

### **Capítulo II Marco Metodológico**

#### **2.1. Enfoque metodológico de la investigación:**

Según (Martínez-Salanova Sánchez, 2015), define el Método Deductivo el cual se va aplicar en la investigación como: *“Procede de lo general a lo particular. Se presenta conceptos, principios o definiciones o afirmaciones de las que se van extrayendo conclusiones y consecuencias, o se examinan casos particulares sobre la base de las afirmaciones generales presentadas”*

Dentro del análisis de las políticas públicas y la legislación, se ha escogido el enfoque comparativo para la búsqueda, recopilación, organización, valoración, análisis de legislación y políticas de los países vecinos ya que este es un medio apto no solo para generar, sino para analizar los datos empíricos (Caruso & Tenorth, 2011).

#### **2.2. Población, unidades de estudio y muestra:**

La unidad de estudio son la Legislación y las Políticas Públicas en Seguridad Aeroportuaria desde el año 2014 hasta el año 2017. Se comparó en base a la Teoría de Kelsen, la cual orienta la superioridad constitucional por encima del resto del ordenamiento jurídico. Kelsen no estableció la jerarquía constitucional, simplemente desarrolló una explicación plausible de cómo y porqué esto se daba en su tiempo, delineando además una propuesta acerca de cómo debía de darse (Riofrío Martínez-Villalba, 2013).

### **2.3. Métodos empíricos y técnicas empleadas para la recolección de la información:**

El proyecto de investigación corresponde al tipo de investigación cualitativa que es idóneo para estudiar los cambios que tienen lugar en los procesos de carácter social y organizativo, la cual además ofrece la oportunidad privilegiada de estudiar los procesos que tienen lugar en la vida social. Puesto que va a orientada a lograr un nuevo conocimiento destinado a solucionar problemas prácticos. (Flick, 2009).

Para el desarrollo de la investigación, dentro del análisis de las políticas públicas, se toma en cuenta el hecho de que los datos pueden ser extraídos a través de métodos empíricos, mismos que abstraen las características notables de una presunta realidad, que es tratada desde el enfoque dialéctico.

La técnica que se va a desarrollar para la recolección de datos es la Triangulación, ya que nos permite visualizar el problema desde diferentes puntos de vista.

### **2.4. Formas de procesamiento de la información obtenida de la aplicación de los métodos y técnicas.**

Una vez obtenida toda la información, se procederá a transferir los datos obtenidos a un software de procesamiento de datos (Excel), a través de este software nos proporcionará una adecuada y simplificada confección de tabulaciones, gráficas, estadísticas, para facilitar las interpretaciones y la explicación de los resultados.



## **Capítulo III Propuesta y/o estudio, valoración y ejecución del mismo**

### **3.1.Fundamentos de la propuesta.**

#### **3.1.1. Análisis de la Legislación.**

El Análisis de la Legislación aborda toda la reglamentación existente en el país desde normas administrativas hasta principios con el rango de ley.

De acuerdo a la Escuela Técnica de Aviación Civil<sup>1</sup>, (Ruiz, 2016) la Legislación Nacional está integrada por:

- Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- Programa Nacional de Manejo de Crisis en Seguridad de la Aviación.
- Programa Nacional de Instrucción y Certificación de Seguridad de la Aviación.
- Programa Nacional de Gestión de Calidad en Seguridad de la Aviación.
- Programa Nacional de Seguridad de Carga, Correo y Suministro Aéreo.
- Reglamento para la prevención de actos ilícitos en contra de la seguridad de la aviación civil nacional e internacional.
- Ley de Aviación Civil.
- Código Aeronáutico.
- Regulaciones DAC: Partes 107, 1544, 129, 175

---

<sup>1</sup> Escuela Técnica de Aviación Civil. Es el ente encargado de formar y especializar en el campo técnico aeronáutico al personal requerido por la institución, así como ejecutar programas de reentrenamiento a fin de mantener y desarrollar las competencias del recurso humano que labora en la Industria Aeronáutica Nacional e Internacional.

Los Programas Nacionales y el Reglamento para la Prevención de Actos Ilícitos en Contra de la Seguridad Nacional e Internacional, son Información Reservados<sup>2</sup> porque pone en riesgo la Seguridad del Estado.

### **Ley de Aviación Civil**

La Ley de Aviación Civil ha sido reformada por dieciséis veces, hace más de diez años. Esta norma legal planifica, regula y controla tanto los servicios aeroportuarios, como la aeronavegación civil. Están basadas en procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, de la cual el Ecuador es signatario desde el año 2014.

Con autorización del Presidente de la República, los municipios podrán construir, administrar y mantener aeropuertos de manera directa o delegadas a terceros.

El Consejo Nacional de Aviación Civil es el organismo encargado de la política aeronáutica del país, mientras que la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias es el ente regulador.

*“Para efectos de la aplicación de la presente Ley, los términos técnicos en materia aeronáutica, tendrán los significados previstos en las Regulaciones Técnicas de la Aviación Civil (RDAC), emitidas por la autoridad aeronáutica”* (Asamblea Nacional de Ecuador, 2006).

La Ley de Aviación Civil otorga plenos poderes a la Dirección General de Aviación Civil, ya que dicha entidad elabora las RDAC, la cuales supervisa, controlan y para rematar juzga las faltas administrativas. Convirtiéndose en juez, parte y verdugo.

Según (Fernández Toledo, 2011) los derechos y situaciones jurídicas afectan gravemente a las partes interesadas en concreto a la colectividad ya que el Estado ejerce presión sobre los ciudadanos en el ejercicio del Poder.

---

<sup>2</sup> Los documentos calificados de manera motivada como reservados por el Consejo de Seguridad Nacional, por razones de defensa nacional, de conformidad con el artículo 81, inciso tercero, de la Constitución Política de la República.

En la actualidad los Organismos del Estado, se encuentran en el análisis y emisión de una política reformativa a la Ley de Aviación Civil, la misma que se desarrolla dentro del marco legal que exige la normativa OACI.

### **Código Aeronáutico**

El Código Aeronáutico ha sido objeto de quince codificaciones, igual que la Ley hace más de diez años ha sido modificado. Este cuerpo legal agrupa las normas relacionadas con actividades directa o indirectamente vinculadas con la circulación y utilización de aeronaves públicas y privadas. Es un instrumento unitario, orgánico y contentivo de las instituciones legales aeronáuticas del país y acaparan aspectos, administrativos, económicos, técnicos y de orden netamente jurídico de la materia.

El Código Aeronáutico igual que la Ley de Aviación Civil tiene algunas incongruencias, por ejemplo, en ciertos artículos informan que para algunos casos serán juzgados por la Dirección General de Aviación Civil y en otros los jueces competentes. Violentado el debido proceso tal como lo sugiere: (Koppel Castro , 2013)

“Las juezas y jueces administrarán justicia con sujeción, a la Constitución, a los instrumentos internacionales de derechos humanos y a la ley...”. Concordante con expuesto encontramos en el Art. 4 del Código Orgánico de la Función Judicial que señala: “Principio de supremacía constitucional.- Las juezas y jueces, las autoridades administrativas y servidoras y servidores de la Función Judicial, deben aplicar las disposiciones constitucionales, no se tomaran en cuenta las normas que se encuentren en la legislación ecuatoriana que tengan menor jerarquía. Las decisiones tomadas no deben restringir, menoscabar o inobservar su contenido”.

A continuación, menciono los Artículos en discrepancia.

**“Art. 264.-** Están sometidos a las leyes de la República del Ecuador y serán juzgados por sus tribunales y jueces.

**Art. 265.-** La Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Nacional de Aviación Civil son los órganos encargados de imponer en el campo administrativo las sanciones a que haya lugar por las infracciones a este Código, a la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos ” (Asamblea Nacional de Ecuador, 2006).

### **Regulaciones Técnicas de la Aviación Civil**

Es el conjunto de medidas, procedimientos y reglamentos instaurados por la Dirección General de Aviación Civil, que pretenden juzgar toda acción u omisión, de personas naturales o jurídicas que infrinjan o incumplan cualquier forma, las normas a las que se encuentran impuestas en dicha normativa y demás, estipuladas en la Constitución de la República, la Ley de Aviación Civil y el Código Aeronáutico. (Reina Báez, 2013)

Las Regulaciones Técnicas, son el instrumento sancionador con el cual la Dirección General de Aviación Civil. Pretende juzgar cualquier incumplimiento a la norma creada por la misma institución, convirtiéndose en parte interesada violando la imparcialidad del proceso sancionador y en cual debe haber segregación de funciones con lo cual se avala el proceso sancionador.

#### **3.1.2. Análisis de la Administración de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica.**

El análisis de la administración, se fundamenta en tres pilares fundamentales que son: La Meritocracia, Capacidad Operativa y Profesionalización. De cada uno se desprende su respectivo análisis acompañado de su respectiva explicación, los datos fueron obtenidos de la página web de la Dirección General de Aviación Civil.

#### **La Meritocracia**

Según (Jiménez A. R., 2014).

*“La meritocracia es un conjunto de procedimientos, donde los individuos tienen igualdad de oportunidades, basadas en el conocimiento, inteligencia, capacidades y destrezas, es decir los méritos se transforman en la capacidad de ocupar un puesto de trabajo”.*

Asimismo.

“Reconocer y enfatizar en la importancia del acceso por mérito, es también una forma de apostar por la construcción de cuadros de personal profesionales en las organizaciones burocráticas, bajo el supuesto de que la consolidación de una burocracia profesional es uno de los mecanismos más idóneos para garantizar que el Estado pueda desarrollar eficazmente sus funciones” (Méndez Bohórquez, 2015).

Pero la cruda realidad es muy diferente, con el aumento de contratos por servicios ocasionales, ha restado prestigio a las Instituciones que han recurrido esta mala práctica y lo realizan con un fin político o clientelar sin tener en cuenta las finanzas del Estado; dichos contratos solo requieren un informe favorable emitido por el encargado de una dirección.

*“La suscripción de contratos de servicios ocasionales será autorizada por la autoridad nominadora, para satisfacer necesidades institucionales, previo el informe de la unidad de administración del talento humano, siempre que exista la partida presupuestaria y disponibilidad de los recursos económicos para este fin”* (Asamblea Nacional de Ecuador, 2010).

La falta de control por parte del Ministerio de Trabajo y específicamente El Instituto Nacional de la Meritocracia, agudiza esta problemática. Cargos posesionados sin concurso de mérito y oposición, a individuos sin ningún conocimiento de las funciones encomendadas, a familiares o personas afines a los funcionarios directivos, se han convertido en cómplices corruptos de las Unidades Talento Humano de cada Institución. Estos burócratas deberían velar por el fomento de la meritocracia para su desarrollo, ya que esto permite que los procesos de selección, contratación y crecimiento laboral sean aplicados al mérito de las personas (Durant, 2017).

Sin violentar la Carta Magna (Asamblea Nacional de Ecuador, 2008) que manifiesta que *“Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades”*. Peor aún

“Desempeñar empleos y funciones públicas con base en méritos y capacidades, y en un sistema de selección y designación transparente, incluyente, equitativo, pluralista y democrático, que garantice su participación, con criterios de equidad y paridad de género, igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad y participación intergeneracional”.

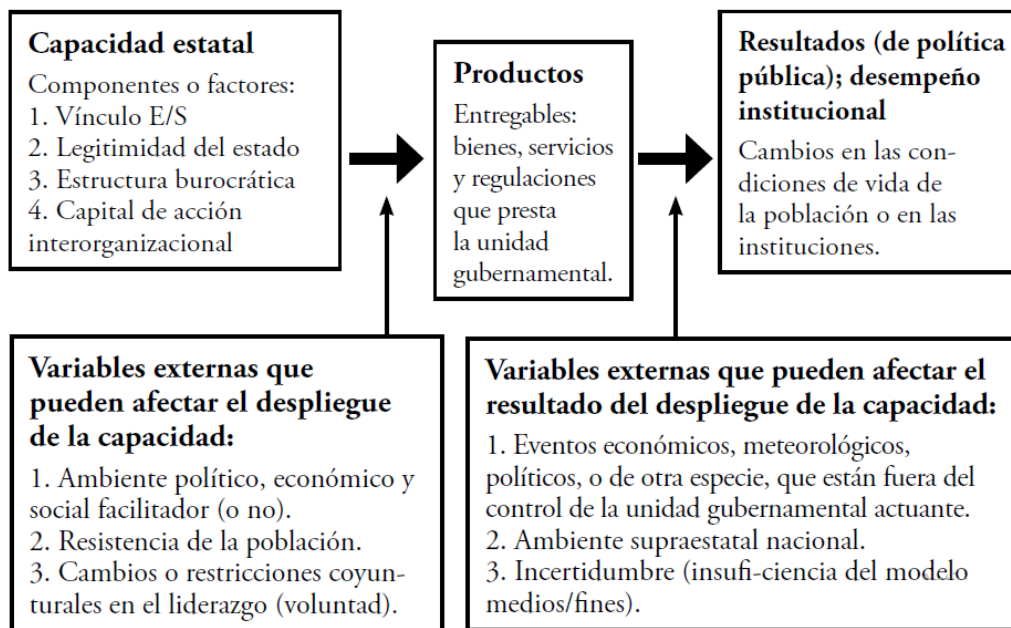
Esto es una verdadera falacia, como se pretende que exista igualdad de oportunidades y que los ganadores de los concursos de mérito y oposición sean las personas más idóneas si las entidades encargadas de los procesos de selección deben sus nombramientos a la máxima autoridad. Más grave todos los bancos de preguntas y entrevistas son realizados por el Director o un delegado el cual puede filtrar la información y como en la mayoría de veces ocurre ya existe ganador antes de haber participado.

### **Capacidad Operativa del Personal**

Según (Bertranou, 2015) la capacidad estatal es la aptitud para alcanzar los fines que le han sido asignados interna o externamente, sustancialmente la legitimidad estatal está orientada al grado de aceptación de la autoridad y las competencias asignadas a la organización estatal, por parte de los ciudadanos y de otras organizaciones públicas y privadas. Además, el autor vincula la capacidad operativa con los resultados, pero esta va más allá en la Figura 1 analiza las relaciones entre estas.

#### **Figura 1**

La vinculación entre capacidad estatal y resultados



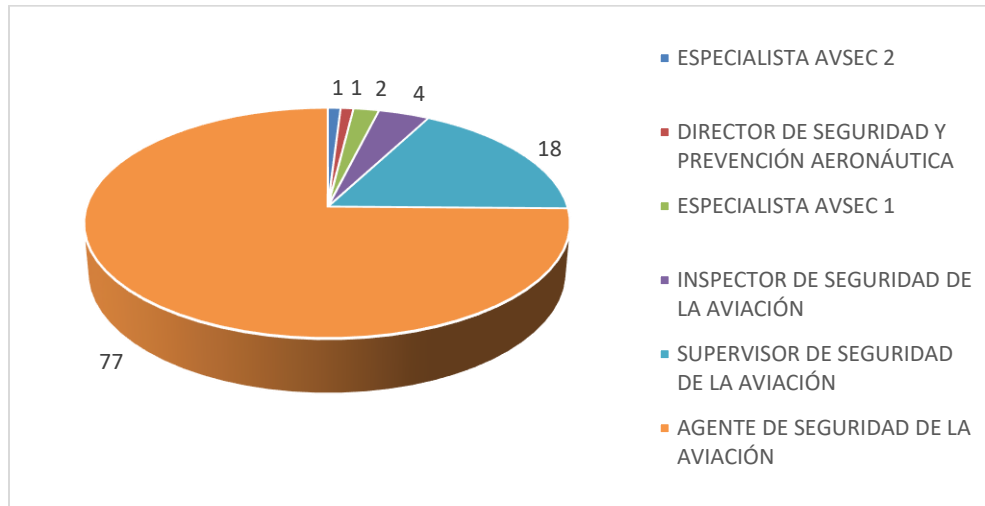
Fuente: (Bertranou, 2015).

Igualmente, la capacidad operativa de una dependencia del Estado es la eficiencia, eficacia y calidad en el desenvolvimiento de los requerimientos solicitados en el ámbito de sus competencias. De igual forma dicha entidad debe ser autónoma e independiente en la toma de decisiones, como también establecer la política pública para promover el bienestar en general (Enzo, 2016).

Actualmente la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, cuenta con el siguiente personal.

### Gráfico 1

Funcionarios Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica



Fuente: Elaboración propia en base (Dirección General de Aviación Civil, 2018).

Como se puede apreciar en el Gráfico 2; hay 77 Agentes de Seguridad de la Aviación para 16 Aeropuertos administrado por la Dirección General de Aviación Civil y 4 Concesionados, en promedio de 3 a 4 Agentes por aeropuerto y no llega ni a un Supervisor de Seguridad de la Aviación por aeropuerto; algo más preocupante ocurre con los Inspectores de Seguridad de la Aviación que les corresponde 5 aeropuertos por funcionarios y a los Especialista AVSEC les corresponde 10 aeropuertos respectivamente. El Director de Seguridad y Prevención Aeronáutica es un Especialista AVSEC 2 (Dirección General de Aviación Civil, 2018)

Este trabajo de investigación le da gran importancia a **Los arreglos institucionales y la estructura burocrática**, ya que aborda las condiciones internas de la Dirección en particular el aparato burocrático que es lo más importante dentro de una organización, en el entramado complejo de su estructura. (Bertranou, 2015)

Hablando de burocracia, según (Weber, 2004) es la acumulación de tareas administrativas para ejercer poder a los empleados, también es una clase de dominación del soberano y los interesados mediante el servicio o tareas para alcanzar los resultados planteados.

La Administración Pública se caracteriza por ser una estructura jerárquica, la cual mediante mecanismos de sanción garantiza el sometimiento de sus alternos para la realización de las tareas encomendadas de una forma eficiente y eficaz de modo que se pueda alcanzar las metas propuestas. Donde no se considera importante y menos aún indispensable la participación de la ciudadanía, solo en procesos electorales. (Campoverde Chulde, 2016)



La Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica tiene una estructura jerárquica, la cual la encabeza un Cargo Directivo que es el Director de Seguridad y Prevención Aeronáutica, le siguen los Cargos Profesionales que son 3: Especialista AVSEC 2, Especialista AVSEC 1 e Inspector de la Seguridad de la Aviación y por último los Cargos No Profesionales que son 2: Supervisores de la Seguridad de la Aviación y Agentes de la Seguridad de la Aviación.

Cada cargo tiene definido claramente sus deberes y derechos en especial las actividades inherentes a su trabajo, mediante la implementación de procedimientos aprobados por la organización. Los funcionarios deben conocer a cabalidad todas sus atribuciones, responsabilidades y más importante sus competencias dentro de la institución.

En este momento la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, cuenta con el siguiente personal en cada ciudad del País.

**Tabla 1**

Funcionarios de la Dirección por ciudades

CIUDAD	#	CIUDAD	#	CIUDAD	#
<b>Shell</b>	<b>2</b>	<b>Baltra</b>	<b>1</b>	<b>Lago Agrio</b>	<b>2</b>
Agente	2	Agente	1	Agente	2
<b>San Vicente</b>	<b>2</b>	<b>Cuenca</b>	<b>2</b>	<b>Santa Elena</b>	<b>2</b>
Agente	2	Agente	1	Agente	2
<b>Santa Cruz</b>	<b>2</b>	Supervisor	1	<b>Catamayo</b>	<b>4</b>
Agente	2	<b>Guayaquil</b>	<b>6</b>	Agente	3
<b>Mera</b>	<b>4</b>	Agente	1	Supervisor	1
Agente	4	Inspector	3	<b>Santa Rosa</b>	<b>6</b>
<b>Macas</b>	<b>4</b>	Supervisor	2	Agente	5
Agente	3	<b>Tababela</b>	<b>6</b>	Supervisor	1
Supervisor	1	Agente	1	<b>Francisco de O.</b>	<b>6</b>
<b>Tulcán</b>	<b>4</b>	Especialista 1	2	Agente	5
Agente	4	Especialista 2	1	Supervisor	1
<b>Tena</b>	<b>5</b>	Inspector	1	<b>San Cristóbal</b>	<b>6</b>
Agente	5	Supervisor	1	Agente	6
<b>Latacunga</b>	<b>6</b>	<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>Esmeraldas</b>	<b>7</b>
Agente	6			Agente	6
<b>Quito Matriz</b>	<b>14</b>			Supervisor	1
Agente	6			<b>Manta</b>	<b>12</b>
Especialista 2	1			Agente	10
Supervisor	7			Supervisor	2
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>Total General</b>	<b>103</b>	<b>Total</b>	<b>45</b>

Fuente: Elaboración propia en base (Dirección General de Aviación Civil, 2018)

Como se puede apreciar en la Tabla 2; hay 103 funcionarios de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica para atender 20 aeropuertos, 4 concesionados que están de color azul, los otros 16 que se están de color verde y plomo, de los 16 aeropuertos administrados por la Dirección General de Aviación Civil 8 de estos de color verde tienen vuelos comerciales y los otros 8 de color plomo no posee hoy vuelos comerciales; en el edificio matriz de color tomate trabajan más funcionarios que en cada aeropuerto del país.

Es muy fácil y evidente determinar la falta de funcionarios en la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica y lo más desconcertante es la arrogación de funciones muy diferentes por los que fueron contratados, los funcionarios se atribuyen competencias con o sin autorización del Director. Violando expresamente la Constitución y demás leyes que garantizan los derechos de los trabajadores y en especial los derechos de los ciudadanos al exigir servicios de calidad, es muy complicado reconstruir la Dirección cuando según (Angulo, 2018) existían 480.475 empleados públicos sin tomar en cuenta los servidores de las Empresas Públicas hasta el 24 de mayo de 2017 y el gobierno dispuso *“un llamado a los señores ministros que vayan haciendo los cálculos porque van a tener que reducir en el 10% y en el 5% los presupuestos del Estado para seguir cuadrando cifras.”* (Moreno, 2018).

### **Profesionalización.**

Lo dijo (Mandela, 2010): "La educación es el arma más poderosa que puedes usar para cambiar el mundo. La educación es el gran motor del desarrollo personal. Es a través de la educación que la hija de un campesino puede llegar a ser médico, que el hijo de un minero puede llegar a ser cabeza de la mina, que el descendiente de unos labriegos puede llegar a ser el presidente de una gran nación. No es lo que nos viene dado, sino la capacidad de valorar lo mejor que tenemos lo que distingue a una persona de otra."

Según (Weber, 2004): *“Por profesión se entiende la peculiar especificación, especialización y coordinación que muestran los servicios prestados por una persona, fundamento para la misma de una probabilidad duradera de subsistencia o de ganancias”*.

Según (Saballos, 2014): *“Se le llama profesional a todas las personas que ejercen una profesión, amparada por un título académico universitario que respalda los conocimientos adquiridos.”*

En este sentido puedo citar a innumerables autores, que señalan la importancia de la educación en un Estado; para que sus funcionarios puedan brindar servicios de calidad, eficiencia y eficacia a sus ciudadanos simplificando trámites engorrosos. Principalmente se debe armonizar los títulos universitarios con los cargos a desempeñar, conjuntamente con la especialización de sus miembros que indispensablemente cumplan con el perfil asignado.

La profesionalización va de la mano con la Administración Pública, ya que se busca sanear las necesidades de la población y llegar a los objetivos planteados. Lo corrobora (Naranjo, 2010), que las organizaciones públicas mejoran su gestión a través de la profesionalización de sus integrantes, lo que está relacionado con los títulos de cuarto nivel.

Al presente la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, cuenta con los siguientes perfiles de acuerdo con El Manual de Descripción, Valoración y Clasificación de Puestos de la Dirección General de Aviación Civil.

**Tabla 2**  
Estudios universitarios Funcionarios de la Dirección

<b>CARGO</b> <b>TÍTULO UNIVERSITARIO</b>	<b>#</b>
<b>Especialista AVSEC 2</b>	<b>2</b>
Licenciado en Ciencias de la Educación	2
<b>Especialista AVSEC 1</b>	<b>2</b>
Licenciada en Ciencias de la Educación	1
Licenciado en Ciencias de la Educación	1
<b>Inspector de Seguridad de la Aviación</b>	<b>4</b>
Administrador Educativo	1
No posee estudios universitarios	3
<b>Supervisor de Seguridad de la Aviación</b>	<b>18</b>
Doctora en Contabilidad y Auditoría	1

Ingeniero Comercial	1
Licenciado en Ciencias de Administración	1
No posee estudios universitarios	15
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>

Fuente: Elaboración propia en base (Dirección General de Aviación Civil, 2018)

Es verdaderamente alarmante lo que ocurre en la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, ya que solo los Agentes de Seguridad de la Aviación cumplen el perfil del Manual de Descripción, Valoración y Clasificación de Puestos de la Dirección General de Aviación Civil. En particular los cargos de Supervisor de Seguridad de la Aviación, Inspector de Seguridad de la Aviación e Especialista AVSEC, los cuales realizan el control, supervisión y elaboración de la Política Pública para el sector de la Seguridad Aeroportuaria; no tienen afinidad con la Instrucción Formal, esta se estableció mediante el Reglamento de Armonización de la Nomenclatura de Títulos Profesionales y Grados Académicos que confieren las Instituciones de Educación Superior del Ecuador, el cual determina la afinidad de las carreras universitarias. (Consejo de Educación Superior, 2014)

### **3.2. Presentación de la propuesta.**

Posteriormente se copia el texto enviado a la Presidencia de la República del Ecuador con el Oficio-VDP-PR-2018-007, con fecha 2018-04-16. Aguardando la contestación respectiva.

## **PROYECTO REFORMATARIO AL CÓDIGO ORGÁNICO DE LAS ENTIDADES DE SEGURIDAD CIUDADANA Y ORDEN PÚBLICO**

### **Exposición de motivos**

La falta o desconocimiento de Legislación en materia de Seguridad Aeroportuaria, el escaso control, supervisión y vigilancia por parte del órgano competente, ha conllevado al cometimiento de un sin número de violaciones a las normas internacionales AVSEC. Situaciones que han provocado conmoción social desde la toma de un avión en Quito y hasta lamentablemente la pérdida de dos vidas inocentes menores de edad en Guayaquil.

Dentro del marco institucional del sector aéreo, la Dirección General de Aviación Civil DGAC es la autoridad técnica y el Consejo Nacional de Aviación Civil CNAC es el responsable de la política del sector. Es importante destacar que las funciones de la DGAC abarcan la regulación del sector, la planificación, ejecución y gestión de infraestructuras y la seguridad, así como la supervisión de la seguridad. En cambio, las buenas prácticas recomiendan separar la gestión de la legislación, así como la supervisión del cumplimiento de la legislación de las tareas reguladoras.

El Director de Seguridad y Prevención Aeronáutica de la DGAC no debería tener en sus atribuciones al mismo tiempo el diseño de políticas públicas como también la supervisión y control. Se recomienda crear un organismo independiente de la DGAC, que gestione los aeropuertos para que la gestión esté separada de las funciones de regulación y supervisión.

Es importante destacar que la mayoría de los aeropuertos pertenecen a la DGAC y están gestionados por ella (excepto Baltra que está concesionado). Sin embargo, los aeropuertos de más tráfico del país, los Aeropuertos de Quito, de Guayaquil y de Cuenca, pertenecen a la autoridad municipal, quien a su vez ha concesionado la gestión a empresas privadas. Esto tiene consecuencias tanto en la planificación de infraestructuras de transporte en el ámbito estatal, que sufre el riesgo de no estar planificada en conjunto, como en la financiación del sector aéreo, puesto que los aeropuertos con mayor tráfico no pertenecen al Estado.

La Seguridad Aeroportuaria no armada debe ser asumida por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos para articular su desarrollo local, la cual estará encargado de su gestión y planificación, además de los aspectos técnicos, económicos y de calidad de servicio. La otra parte es La Agencia de Regulación Control Aeroportuario, que se dedicará al control, supervisión y vigilancia de la implementación de la legislación emitida por la DGAC a través de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, quien estará encargada de las políticas, planes, programas y circulares, es decir supervisará la actividad del sector aéreo en materia de Seguridad Aeroportuaria.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos tendrán la facultad de modificar o crear las tasas que correspondan y a las que haya lugar por la prestación de éstos servicios públicos, a través de las respectivas ordenanzas.

Es necesario la creación de un nuevo régimen profesional para las entidades complementarias de seguridad de la Función Ejecutiva y de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, que contenga parámetros actualizados, adecuados y homologados respecto al ingreso, carrera, formación, capacitación y ascensos de sus funcionarios, así como también a la uniformidad de su régimen disciplinario, promoción, estabilidad y evaluación.

Por todo lo antes expuesto, urge que El Presidente Constitucional de la República del Ecuador adopte las medidas legislativas necesarias que permitan corregir esta deficiencia de las leyes relacionadas con esta temática, especialmente en cuanto las responsabilidades de la Función Ejecutiva, de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y de la DGAC, estableciendo, de manera mandataria, en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización COOTAD y en la Ley de Aviación Civil y su respectivo Código, las disposiciones normativas necesarias para reasignar funciones y conseguir la tan ansiada descentralización.

**LENÍN MORENO GARCES**

**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

**CONSIDERANDO**

Que, de acuerdo a lo previsto por el artículo 3, número 8 de la Constitución de la República es deber primordial del Estado ecuatoriano garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción;

Que, el artículo 393 de la Constitución de la República indica que el Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará

a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno;

Que, el numeral 4 del artículo 83 de la Constitución de la República indica que son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley, colaborar en el mantenimiento de la paz y de la seguridad;

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el del artículo 147 numeral 5, de la Constitución de la República,

## **DECRETA**

### **REFORMAS AL CÓDIGO ORGÁNICO DE LAS ENTIDADES DE SEGURIDAD CIUDADANA Y ORDEN PÚBLICO**

**Artículo 1.- Sustituyese el Art. 2 del Código Orgánico de las Entidades de Seguridad Ciudadana Y Orden Público por el siguiente:**

Art. 2.- **Ámbito.-** Las disposiciones de este Código son de aplicación obligatoria en todo el territorio nacional y se rigen al mismo las siguientes entidades:

1. Policía Nacional.
2. Entidades del Sistema Especializado Integral de Investigación, Medicina Legal y Ciencias Forenses.
3. Servicio de Protección Pública.
4. Entidades complementarias de seguridad de la Función Ejecutiva:
  - a) Cuerpo de Vigilancia Aduanera.
  - b) Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Ecuador; y,
  - c) Cuerpo de Seguridad y Vigilancia Penitenciaria.
  - d) Cuerpo de Vigilancia Aeroportuaria.



5. Entidades complementarias de seguridad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos:

a) Cuerpos de Control Municipales o Metropolitanos;

b) Cuerpos de Agentes Civiles de Transito;

c) Cuerpos de Bomberos; y,

d) Cuerpos de Agentes Aeroportuarios Municipal o Metropolitano no Armados

**Artículo 2.- Sustituyese el artículo 257 por el siguiente:**

Art. 257.- **Entidades Complementarias de Seguridad de la Función Ejecutiva.**- Las entidades complementarias de seguridad de la Función Ejecutiva son el Cuerpo de Vigilancia Aduanera, el Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Ecuador, el Cuerpo de Seguridad y Vigilancia Penitenciaria y el Cuerpo de Vigilancia Aeroportuaria reguladas por el presente Libro y demás normativa vigente.

**Artículo 3.- Agréguese la Subsección IV en la Sección I ENTIDADES COMPLEMENTARIAS DE SEGURIDAD DE LA FUNCIÓN EJECUTIVA:**

#### Subsección IV

##### CUERPO DE VIGILANCIA AEROPORTUARIA.

Art. 267.- **Naturaleza.**- El Cuerpo de Vigilancia Aeroportuaria es el órgano de ejecución operativa del ministerio rector en materia de seguridad ciudadana, protección interna y orden público que de conformidad al ámbito de la presente ley, se constituye como una entidad complementaria de seguridad, de carácter civil, técnica, jerarquizada, disciplinada, profesional y altamente especializada.

Art. 268.- **Funciones y Responsabilidades.**- El Cuerpo de Vigilancia Aeroportuaria ejecutará operaciones relacionadas a salvaguardar de manera eficiente la integridad física de las personas e instalaciones mediante la aplicación de los procedimientos necesarios para proporcionar

protección contra los actos de interferencia ilícita contra personas, instalaciones de navegación aérea, aeronaves, equipos y todo el aeropuerto en general.

Igualmente, debe garantizar la seguridad de todas las personas que laboren, presten sus servicios o se encuentren en el aeropuerto, de ser necesario, se podrá contar con el apoyo de la Policía Nacional o Fuerzas Armadas cuando sea requerido justificadamente.

El Cuerpo de Vigilancia Aeroportuaria consta de personal calificado, certificado y de forma constante en los aeropuertos a nivel nacional administrados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Art. 269.- **Estructura de la carrera.-** La estructura orgánica de la carrera del personal de los niveles directivo y técnico operativo del Cuerpo de Vigilancia Aeroportuaria, es la siguiente:

<b>NIVEL</b>	<b>ROL</b>	<b>GRADOS</b>
Directivo	Conducción y mando	Jefe de Seguridad Aeroportuaria
	Coordinación	Inspector de Seguridad Aeroportuaria
Técnico - Operativo	Supervisión Operativa	Subinspector de Seguridad Aeroportuaria
	Ejecución Operativa	Supervisor de Seguridad Aeroportuaria 1°.
		Supervisor de Seguridad Aeroportuaria 2°.
Supervisor de Seguridad Aeroportuaria 3°.		

**Artículo 4.- Sustituyese el artículo 267 por el siguiente:**

Art. 270.- **Entidades Complementarias de Seguridad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos.-** Las entidades complementarias de seguridad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos son los Cuerpos de Control Municipal o Metropolitano, los Cuerpos de Agentes Civiles de Tránsito, los Cuerpos de Bomberos y los Cuerpos de Agentes Aeroportuarios Municipal o Metropolitano regulados conforme al presente Libro y a la normativa vigente.

**Artículo 5.- Reemplácese los numerales de los artículos de acuerdo a la siguiente tabla:**

<b>CÓDIGO ORGÁNICO DE LAS ENTIDADES DE SEGURIDAD CIUDADANA Y ORDEN PÚBLICO</b>	<b>PROYECTO REFORMATARIO AL CÓDIGO ORGÁNICO DE LAS ENTIDADES DE SEGURIDAD CIUDADANA Y ORDEN PÚBLICO</b>
Art. 267	Art. 270
Art. 268	Art. 271
Art. 269	Art. 272
Art. 270	Art. 273
Art. 271	Art. 274
Art. 272	Art. 275
Art. 273	Art. 276
Art. 274	Art. 277
Art. 275	Art. 278
Art. 276	Art. 279
Art. 277	Art. 280
Art. 278	Art. 281
Art. 279	Art. 282
Art. 280	Art. 283
Art. 281	Art. 284
Art. 282	Art. 285
Art. 283	Art. 286
Art. 284	Art. 287
Art. 285	Art. 288
Art. 286	Art. 289

**Artículo 6.- Agréguese la Subsección IV en la Sección II ENTIDADES COMPLEMENTARIAS DE SEGURIDAD DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS MUNICIPALES Y METROPOLITANOS:**

## Subsección IV

### CUERPOS DE AGENTES AEROPORTUARIOS MUNICIPAL O METROPOLITANO

Art. 290.- **Naturaleza.**- Los Cuerpos de Agentes Aeroportuarios Municipal o Metropolitano son el órgano de ejecución operativa cantonal en materia de prevención de actos de interferencia ilícita contra de la aviación civil en el ámbito de su jurisdicción y competencia.

Art. 291.- **Funciones.**- Los Agentes Aeroportuarios Municipal o Metropolitano, tendrán las siguientes funciones:

1. Cumplir y hacer cumplir las leyes, ordenanzas, resoluciones, reglamentos y demás normativa legal vigente dentro de su jurisdicción y competencia;
2. Ejecutar las órdenes de la Dirección General de Aviación Civil para controlar la seguridad aeroportuaria;
3. Realizar las normas y procedimientos técnicos de inspección y seguridad.
4. Aplicar procedimientos de emergencia en caso de incidentes, accidentes y crisis de seguridad de la aviación;
5. Identificar el uso correcto de tarjetas de circulación aeroportuaria en las diferentes áreas;
6. Realizar el chequeo responsable a pasajeros, tripulantes, funcionarios del aeropuerto, compañías aéreas y conexas, previo al embarque;
7. Realizar el chequeo responsable a personas y vehículos autorizados previo al acceso a las zonas restringidas;
8. Brindar información, ayuda y direccionamiento a personas que lo requieran;
9. Las demás funciones que le sean asignadas de conformidad con este Libro y la ordenanza respectiva.

Art. 292.- **Estructura de la Carrera.**- La estructura orgánica funcional de los Cuerpos de Agentes Aeroportuarios Municipal o Metropolitano, es la siguiente:

<b>NIVEL</b>	<b>ROL</b>	<b>GRADOS</b>
Directivo	Conducción y mando	Jefe Aeroportuario
		Subjefe Aeroportuario
	Coordinación	Inspector Aeroportuario
Técnico - Operativo	Supervisión Operativa	Subinspector Aeroportuario
	Ejecución Operativa	Agente Aeroportuario 4°.
		Agente Aeroportuario 3°.
		Agente Aeroportuario 2°.
		Agente Aeroportuario 1°.

**Artículo 7.-** Reemplácese los numerales de los artículos de acuerdo a la siguiente tabla:

<b>CÓDIGO ORGÁNICO DE LAS ENTIDADES DE SEGURIDAD CIUDADANA Y ORDEN PÚBLICO</b>	<b>PROYECTO REFORMATARIO AL CÓDIGO ORGÁNICO DE LAS ENTIDADES DE SEGURIDAD CIUDADANA Y ORDEN PÚBLICO</b>
Art. 287	Art. 293
Art. 288	Art. 294
Art. 289	Art. 295
Art. 290	Art. 296
Art. 291	Art. 297
Art. 292	Art. 298
Art. 293	Art. 299
Art. 294	Art. 300

Art. 295	Art. 301
Art. 296	Art. 302
Art. 297	Art. 303
Art. 298	Art. 304
Art. 299	Art. 305
Art. 300	Art. 306
Art. 301	Art. 307
Art. 302	Art. 308
Art. 303	Art. 309
Art. 304	Art. 310
Art. 305	Art. 311

**Artículo 8.- Sustitúyase la Disposiciones Generales Décimo Cuarta por la siguiente:**

**Décima Cuarta.** Los Gobiernos Autónomos Municipales o Metropolitanos asumirán las competencias de los Cuerpos de Bomberos Aeronáuticos Civiles, en coordinación con las demás autoridades, en el plazo máximo de hasta un mes, contado a partir de la fecha de entrada en vigencia de este Código, adoptará las medidas que permitan la formación, implementación y organización administrativa del Libro IV de este Código.

**Artículo 9.- Sustitúyase la Disposición Transitoria para el Libro III Servicio de Protección Pública por la siguiente:**

**Décima Novena.-** El ministerio rector del orden público, protección interna y seguridad ciudadana, en coordinación con las demás autoridades nacionales pertinentes, en el plazo máximo de hasta un año, contado a partir de la fecha de entrada en vigencia de este Código, adoptará las medidas que permitan la formación, implementación y organización administrativa del Libro III, contenido en este Código, Excepto el Cuerpo de Vigilancia Aeroportuaria que tendrá un plazo máximo de hasta un mes, por la grave conmoción acontecida en los último días contado a partir de la fecha de entrada en vigencia de este Código.

## **REFORMAS A LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL**

**Artículo 10.- En el Art. 4 de La Ley de Aviación Civil, sustitúyase el literal h) por el siguiente:**

h) Los aeropuertos serán operados y administrados por los municipios, en forma directa o mediante concesión, excepto la seguridad aeroportuaria. Las tasas y derechos aeroportuarios serán fijados por las propias municipalidades, de conformidad con la ley;

**Artículo 11.- En el Art. 23 de La Ley de Aviación Civil, sustitúyase el literal a) por el siguiente:**

a) Los aeropuertos no comerciales, helipuertos y aeródromos abiertos al tránsito aéreo civil que sean de propiedad de la Dirección General de Aviación Civil;

## **REFORMAS AL CÓDIGO AERONÁUTICO**

**Artículo 12.- El Art. 32 del Código Aeronáutico, sustitúyase por el siguiente:**

Art. 32.- La administración y operación de los aeródromos y aeropuertos no comerciales estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil;

## **REFORMAS DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍAS Y DESCENTRALIZACIÓN (COOTAD)**

**Artículo 13.- En el artículo 568 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización, último párrafo sustitúyase por el siguiente:**

Las competencias sobre aeropuertos serán exclusivas del gobierno municipal o

metropolitano, el cual podrá modificar o crear las tasas que correspondan y a las que haya lugar por la prestación de éstos servicios públicos, a través de las

respectivas ordenanzas.

**DISPOSICIÓN FINAL.-** La presente Ley entrará en vigencia con su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Palacio Nacional, en Quito, a los....

### **3.3.Valoración de la propuesta.**

Se está esperando la contestación de los oficios enviados a la Presidencia de la República del Ecuador, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Dirección General de Aviación Civil y Asamblea Nacional, dichas instituciones tienen a cargo el análisis de la Política Pública ya que el Poder Ejecutivo y Legislativo entre sus competencias está la creación, modificación y sustitución de los Cuerpos Normativos Legales en el Ecuador, como también los Ministerios del Ramo pueden sugerir el cambio de la Política Pública de acuerdo a sus competencias y atribuciones finalmente se envió un oficio a la Dirección General de Aviación Civil, como encargado de la Aviación Civil en el Ecuador para que corrobore, contraste o desmienta la información publicada en el presente trabajo de titulación.

### **3.4.Ejecución del estudio de caso.**

No se utilizó variables para la ejecución de la investigación.



## Conclusiones

- Se logró determinar varias incongruencias en la Legislación Nacionales, con las cuales se ha venido trabajando durante más de diez años. Además, dicho cuerpo normativo debe separar funciones ya que ninguna entidad puede ser juez, parte y verdugo esto resta objetividad y más importante credibilidad por tal motivo se debe descentralización las funciones del Estado.
- Se pudo establecer que la Administración de la Seguridad Aeroportuaria en el país es deficiente, arcaica y obsoleta existe poca profesionalización y especialización del personal jerárquico superior y profesional con títulos de tercer nivel no acordes a sus funciones de gestión pública. No existe funcionarios con títulos de especialización o cuarto nivel lo cual agravan el problema, bajos conocimientos en temas relacionados con administración pública, derecho administrativo y peor aún política pública; se comprobó que existe mucha falta de personal operativo en todos los cargos de la Dirección y que los actuales funcionarios se han arrogado funciones y competencias violentando la legislación ecuatoriana.
- Se elaboró una propuesta de modificación al cuerpo legal, con la finalidad superar todos los problemas detectados la cual está en análisis tanto de la Presidencia de la República con en la Asamblea Nacional.

## **Recomendaciones**

- Elaboración de una política pública que permita descentralizar funciones y creación de nuevas entidades para que una de estas ejecute la política pública, otra supervise y controle la ejecución de la política pública y finalmente otro elabore y evalúe las políticas públicas del sector.
- Debe intervenir la Contraloría General del Estado para investigar la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, para que analice los procesos contractuales y en especial realice las recomendaciones necesarias para mejorar los procesos administrativos.
- Se debe incentivar la participación ciudadana, transparencia y en particular hacer públicos todos los documentos de interés para el pueblo, en especial toda la legislación relacionada con la Seguridad Aeroportuaria tal como lo realiza otros países.
- Se debe trabajar con la academia para poder profesionalizar la Seguridad Aeroportuaria, el cual puede ser un requisito un título universitario para su ingreso al sector y su especialización para acceder a cargos superiores. Priorizando siempre la estabilidad, la carrera y el escalafón de sus miembros.
- Se debe reestructurar la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica para que existan cargos administrativos y operativos, para evitar que el personal operativo realice tareas administrativas.

## Bibliografía

- Angulo, S. (17 de febrero de 2018). El porcentaje de empleados públicos creció en 2017. *Diario Expreso*.
- Asamblea Nacional de Ecuador. (29 de noviembre de 2006). Código Aeronáutico. Quito, Pichincha, Ecuador: Lexis S.A.
- Asamblea Nacional de Ecuador. (29 de noviembre de 2006). Ley de Aviación Civil. Quito, Pichincha, Ecuador: Lexis S.A.
- Asamblea Nacional de Ecuador. (20 de octubre de 2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi, manabí, Ecuador: Lexis S.A.
- Asamblea Nacional de Ecuador. (19 de octubre de 2010). Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Quito, Pichincha, Ecuador: Lexis S.A.
- Asamblea Nacional de Ecuador. (6 de octubre de 2010). Ley Orgánica del Servicio Público. Quito, Pichincha, Ecuador: Lexis S.A.
- Batallas Gómez, H. (2013). El actual modelo de descentralización en el Ecuador: un desafío para los gobiernos autónomos descentralizados. *Revista de Derecho*, 7-21.
- Bertranou, J. (2015). Capacidad estatal: Revisión del concepto y algunos ejes de análisis y debate. *Revista Estado y Políticas Públicas*, 37-59.
- Campoverde Chulde, O. P. (2016). La meritocracia y la gobernanza en el Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN) período 2008-2013. *Revista Universidad Andina Simón Bolívar*, 15-17.
- Caruso, M., & Tenorth, H.-E. (2011). Fases. En *INTERNACIONALIZACIÓN POLÍTICAS EDUCATIVAS Y REFLEXION PEDAGÓGICA EN UN MEDIO GOLBAL* (pág. 48). Buenos Aires: Granica.
- Chuquimarca Ch., J. L. (2013). División de poderes en la actual Constitución del Ecuador. *Resistencia*, 50-52.
- Consejo de Educación Superior. (16 de julio de 2014). Resolución No. RPC-SO-27-No.289-2014. *Reglamento de Armonización de la Nomenclatura de Títulos Profesionales y Grados*

- Académicos que confieren las Instituciones de Educación Superior del Ecuador* . Quito, Pichincha, Ecuador.
- Contraloría General del Estado. (2003). *Manual General de Auditoria Gubernamental*. Quito.
- Delgado, R. G. (2014). Seminario de Búsqueda y Salvamento (SAR) y Coordinación Civil/Militar. *Seguridad de la Aviación (AVSEC) Evaluación de Riesgo*, (pág. 50). México.
- Dirección General de Aviación Civil . (2010). *Manual de Descripción, Valoración y Clasificación de Puestos*. Quito.
- Dirección General de Aviación Civil. (2013). *Seguridad de la Aviación Civil*. Quito.
- Dirección General de Aviación Civil. (2018). *Informe de Rendición de Cuentas*. Quito.
- Dirección General de Aviación Civil. (2018). *Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información - LOTAIP. Literal b2) Distributivo de personal*. Quito.
- Durant, J. (29 de agosto de 2017). *La jornada en línea*. Obtenido de <http://www.jornada.unam.mx/2015/08/23/opinion/017a2pol>
- Enzo, R. (2016). Completa análisis político nº 87. *Capacidad estatal, brechas de capacidad y fortalecimiento institucional*, 60-76.
- Fernández Toledo, R. A. (2011). Los principios dispositivo y aportación de parte en el proceso laboral. Su incidencia en la inicitiva probatoria judicial. *Revista chilena de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, 37-53.
- Flick, U. (2009). *An Introduction to Qualitative Research*. Londres: SAGE Publications.
- Jiménez, A. R. (2014). La construcción del orden democrático. Burocracia, tecnocracia y meritocracia. *Iconos*, 236-238.
- Koppel Castro , E. P. (2013). *Aplicación y Modificación de las Penas en el Ecuador* . Guayaquil, Guayas, Ecuador.
- Mandela, N. (2010). *El largo camino hacia la libertad*. Aguilar.
- Martínez-Salanova Sánchez, E. (10 de diciembre de 2015). *Universidad de Huelva*. Obtenido de [www.uhu.es/cine.educacion/didactica/0031clasificacionmetodos.htm](http://www.uhu.es/cine.educacion/didactica/0031clasificacionmetodos.htm).
- Méndez Bohórquez, M. Á. (2015). *La implementación de la meritocracia en Colombia*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

- Moreno, L. (21 de enero de 2018). Entrevista al Presidente Lenín Moreno. (E. Kalifé, S. Espín, & J. Hinostroza, Entrevistadores)
- Naranjo, E. (2010). Caracterización de la gestión en las empresas públicas. *Revista Politécnica*, 18–28.
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2005). Doc 9854. En *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (pág. 91). Montreal.
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2017). Anexo 17. En *Seguridad* (pág. 56). Montreal.
- Parsons, W. (enero de 2013). POLÍTICAS PÚBLICAS Una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas. México, Tlalpan, México.
- Reina Báez, D. S. (2013). Políticas Públicas en materia Aeronáutica Civil . *Disertación de abogado*. Quito, Ecuador: Universidad de las Américas.
- Riofrío Martínez-Villalba, J. C. (2013). DE LA PIRÁMIDE DE KELSEN A LA PIRÁMIDE INVERTIDA. *Direitos Emergentes na Sociedade Global*, 437-461.
- Ruiz, V. A. (14-29 de abril de 2016). Curso de Seguridad de la Aviación para Agentes de Tráfico - Recurrente. Quito, Pichincha, Ecuador: ETAC.
- Saballos, A. (15 de febrero de 2014). El profesional y el profesionalismo. *La Prensa*, pág. 10.
- Santy Cabrera, L. V. (2015). Los principios del derecho administrativo sancionador: análisis teórico-práctico en el marco de la administración pública. *Actualidad Gubernamental*, 1-4.
- Weber, M. (2004). *Economía y Sociedad*. México: Fondo de Cultura Económica.

## RADIOGRAFÍA A LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN EL ECUADOR

# RADIOGRAFÍA A LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN EL ECUADOR

RADIOGRAPHY TO AIRPORT SECURITY IN ECUADOR

(Entregado 30/03/18) – Revisado dd/mm/aa)

**VÍCTOR DANIEL DEL POZO NÁJERA**

**1715841027**

Ingeniero en Mecánica, estudiante de Maestría en Administración Pública en la Universidad Tecnológica Israel. Especialista en Seguridad Aeroportuaria. Ha participado en eventos y cursos nacionales como internacionales de Seguridad Aeroportuaria. Se ha desempeñado como Representante de Seguridad Aeroportuaria en un sin número de Aerolíneas.

**Universidad Tecnológica Israel**  
**ing.victordelpozo@gmail.com**

### Resumen

*El presente artículo analiza desde el año 2014 hasta el 2017, las principales falencias de la Seguridad Aeroportuaria en el país, se examinó la Legislación Nacional y su ente regulador la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica adherida a La Dirección General de Aviación Civil. Se realizó un estudio analítico comparativo entre la legislación y la administración, la información fue obtenida a través de su página web, pestaña denominada Transparencia. Se analizó las principales deficiencias del Talento Humano en la Institución, aspecto fundamental dentro de una Organización, como son: La Meritocracia, Capacidad Operativa, y Profesionalización. Los resultados de la investigación demuestran la grave situación que atraviesa la Seguridad Aeroportuaria en el país donde se requiere urgente la descentralización de funciones.*

**Palabras Claves:** Seguridad Aeroportuaria, Administración Pública, Estado.

### Abstract

*The present article analyzes from 2014 to 2017, the main shortcomings of the Airport Security in the country, the National Legislation and its regulatory body, the Aeronautical Safety and Prevention Directorate adhered to the General Directorate of Civil Aviation, was examined. A comparative analytical study was carried out between the legislation and the administration, the information was obtained through its website, tab called Transparency. We analyzed the main deficiencies of Human Talent in the Institution, fundamental aspect within an Organization, such as: Meritocracy, Operational Capacity, and Professionalization. The results of the investigation show the serious situation that Airport Security is facing in the country where the decentralization of functions is urgently required.*

## **1. Introducción**

Según (Reina Báez, 2013) La Ley de Aviación Civil fue expedida el 11 de diciembre de 1959 e inscrita en el Registro Oficial el 20 de agosto de 1960, se ha reformado por dieciséis veces, siendo a su vez su última enmienda el 6 de diciembre del 2006 y publicada en el Registro Oficial el 11 de enero de 2007.

La mencionada Ley otorga al Estado ecuatoriano la planificación, regulación, control aeronáutico y control de la aeronavegación civil, como también faculta la construcción, operación, mantenimiento y servicios de todas las instalaciones en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles tanto en rutas nacionales como internacionales.

La Dirección General de Aviación Civil, tiene facultades omnipotentes, legisla, juzga y sanciona, convirtiéndose en el adagio popular “Juez y Parte”. En cambio, las buenas prácticas recomiendan separar la gestión de la legislación, así como la supervisión del cumplimiento de la legislación de las tareas reguladoras (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016). Afectado de manera peligrosa su imparcialidad por consiguiente careciendo de legalidad; sin tener ningún Órgano de Control que supervise sus actividades, en especial el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que es la máxima autoridad del transporte aéreo ecuatoriano.

Durante más diez años se ha venido trabajando con las mismas normas, con los mismos inconvenientes y más importante con una falta de legitimidad, transparencia y control, que toda dependencia del Estado lo requiere.

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo primordial desarrollar soluciones a todos los problemas detectados en la Seguridad Aeroportuaria en particular en la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica unidad adscrita a la Dirección General de Aviación Civil, como Órgano Rector. De esta forma optimizar recursos, modernizar procesos y mejorar servicios, con la utilización de herramientas tecnológicas que disminuya sustancialmente el tiempo que se requiere para realizar un trámite determinado.

Para terminar, es importante mencionar que esta investigación se encuentra inspirada por el amor, ímpetu y lucha constante en favor de la Seguridad Aeroportuaria, el perfeccionamiento de las organizaciones para alcanzar los más altos estándares de calidad y ser referente mundial en esta especialidad. Todos los resultados son expuestos de una forma clara, concisa y precisa.

## **2. Materiales y métodos**

En el presente trabajo de investigación se va a utilizar un Método Deductivo para analizar toda la parte Normativa Legal referente a la Seguridad Aeroportuaria, ya que se presenta el análisis de casos puntuales de leyes y demás.

Según (Martínez-Salanova Sánchez, 2015), define el Método Deductivo el cual se va aplicar en la investigación como: *“Procede de lo general a lo particular. Se presenta conceptos, principios o definiciones o afirmaciones de las que se van extrayendo conclusiones y consecuencias, o se examinan casos particulares sobre la base de las afirmaciones generales presentadas”*

Para la selección de la legislación se consideró que esté vinculada a la Seguridad Aeroportuaria, también se realizó un estudio diacrónico de todo lo referente al marco legal desde su última modificación hace más de un siglo. Lo cual indica el descuido por parte del Poder Ejecutivo como Legislativo en la creación, modificación y eliminación de Políticas Públicas para el bienestar de sus habitantes precautelando en todo momento su seguridad.

En lo referente a la organización de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, se va a utilizar un Método Etnográfico ya que pretende romper paradigmas en relación al Método Cuantitativo. La administración, gestión u organización Pública debe ser estudiada como un problema social el cual está integrado principalmente por personas por lo cual se valida su aplicación rompiendo estereotipos aplicando diferentes métodos para llegar al objetivo deseado. (Naranjo, 2010)

Según (Guber, 2001) define la Etnografía, como: *“La etnografía es una concepción y práctica de conocimientos que busca comprender los fenómenos sociales desde la perspectiva de sus miembros”*

Los datos analizados fueron generados en base a criterio de expertos, organismos internacionales y especialmente la participación de la ciudadanía.

### **3. Resultados y discusión**

Posteriormente, se detalla toda la investigación realizada dividida en dos partes que son: La Legislación Nacional que aborda toda la reglamentación existente y el Análisis de la Administración de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica en especial a su recurso humano.

#### **3.1. Legislación Nacional**



De acuerdo a la Escuela Técnica de Aviación Civil<sup>3</sup>, (Ruiz, 2016) la Legislación Nacional está integrada por:

- Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- Programa Nacional de Manejo de Crisis en Seguridad de la Aviación.
- Programa Nacional de Instrucción y Certificación de Seguridad de la Aviación.
- Programa Nacional de Gestión de Calidad en Seguridad de la Aviación.
- Programa Nacional de Seguridad de Carga, Correo y Suministro Aéreo.
- Reglamento para la prevención de actos ilícitos en contra de la seguridad de la aviación civil nacional e internacional.
- Ley de Aviación Civil.
- Código Aeronáutico.
- Regulaciones DAC: Partes 107, 1544, 129, 175

Los Programas Nacionales y el Reglamento para la Prevención de Actos Ilícitos en Contra de la Seguridad Nacional e Internacional, son Información Reservados<sup>4</sup> porque pone en riesgo la Seguridad del Estado.

### **3.1.1. Ley de Aviación Civil**

La Ley de Aviación Civil ha sido reformada por dieciséis veces, hace más de diez años. Esta norma legal planifica, regula y controla tanto los servicios aeroportuarios, como la aeronavegación civil. Están basadas en procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, de la cual el Ecuador es signatario desde el año 2014.

Con autorización del Presidente de la República, los municipios podrán construir, administrar y mantener aeropuertos de manera directa o delegadas a terceros.

El Consejo Nacional de Aviación Civil es el organismo encargado de la política aeronáutica del país, mientras que la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias es el ente regulador.

---

<sup>3</sup> Escuela Técnica de Aviación Civil. Es el ente encargado de formar y especializar en el campo técnico aeronáutico al personal requerido por la institución, así como ejecutar programas de reentrenamiento a fin de mantener y desarrollar las competencias del recurso humano que labora en la Industria Aeronáutica Nacional e Internacional.

<sup>4</sup> Los documentos calificados de manera motivada como reservados por el Consejo de Seguridad Nacional, por razones de defensa nacional, de conformidad con el artículo 81, inciso tercero, de la Constitución Política de la República.

*“Para efectos de la aplicación de la presente Ley, los términos técnicos en materia aeronáutica, tendrán los significados previstos en las Regulaciones Técnicas de la Aviación Civil (RDAC), emitidas por la autoridad aeronáutica” (Asamblea Nacional de Ecuador, 2006).*

La Ley de Aviación Civil otorga plenos poderes a la Dirección General de Aviación Civil, ya que dicha entidad elabora las RDAC, la cuales supervisa, controlan y para rematar juzga las faltas administrativas. Convirtiéndose en juez, parte y verdugo.

Según (Fernández Toledo, 2011) los derechos y situaciones jurídicas afectan gravemente a las partes interesadas en concreto a la colectividad ya que el Estado ejerce presión sobre los ciudadanos en el ejercicio del Poder.

En la actualidad los Organismos del Estado, se encuentran en el análisis y emisión de una política reformativa a la Ley de Aviación Civil, la misma que se desarrolla dentro del marco legal que exige la normativa OACI.

### **3.1.2. Código Aeronáutico**

El Código Aeronáutico ha sido objeto de quince codificaciones, igual que la Ley hace más de diez años ha sido modificado. Este cuerpo legal agrupa las normas relacionadas con actividades directa o indirectamente vinculadas con la circulación y utilización de aeronaves públicas y privadas. Es un instrumento unitario, orgánico y contentivo de las instituciones legales aeronáuticas del país y acaparan aspectos, administrativos, económicos, técnicos y de orden netamente jurídico de la materia.

El Código Aeronáutico igual que la Ley de Aviación Civil tiene algunas incongruencias, por ejemplo, en ciertos artículos informan que para algunos casos serán juzgados por la Dirección General de Aviación Civil y en otros los jueces competentes. Violentado el debido proceso tal como lo sugiere: (Koppel Castro , 2013)

“Las juezas y jueces administrarán justicia con sujeción, a la Constitución, a los instrumentos internacionales de derechos humanos y a la ley...”. Concordante con expuesto encontramos en el Art. 4 del Código Orgánico de la Función Judicial que señala: “Principio de supremacía constitucional.- Las juezas y jueces, las autoridades administrativas y servidoras y servidores de la Función Judicial, deben aplicar las disposiciones constitucionales, no se tomaran en cuenta las normas que se encuentren en la legislación ecuatoriana que tengan menor jerarquía. Las decisiones tomadas no deben restringir, menoscabar o inobservar su contenido”.

A continuación, menciono los Artículos en discrepancia.

“**Art. 264.-** Están sometidos a las leyes de la República del Ecuador y serán juzgados por sus tribunales y jueces.

**Art. 265.-** La Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Nacional de Aviación Civil son los órganos encargados de imponer en el campo administrativo las sanciones a que haya lugar por las infracciones a este Código, a la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos” (Asamblea Nacional de Ecuador, 2006).

### **3.1.3. Regulaciones Técnicas de la Aviación Civil**

Es el conjunto de medidas, procedimientos y reglamentos instaurados por la Dirección General de Aviación Civil, que pretenden juzgar toda acción u omisión, de personas naturales o jurídicas que infrinjan o incumplan cualquier forma, las normas a las que se encuentran impuestas en dicha normativa y demás, estipuladas en la Constitución de la República, la Ley de Aviación Civil y el Código Aeronáutico. (Reina Báez, 2013).

Las Regulaciones Técnicas, son el instrumento sancionador con el cual la Dirección General de Aviación Civil. Pretende juzgar cualquier incumplimiento a la norma creada por la misma institución, convirtiéndose en parte interesada violando la imparcialidad del proceso sancionador y en cual debe haber segregación de funciones con lo cual se avala el proceso sancionador.

## **3.2. Análisis de la Administración de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica**

El análisis de la administración, se fundamenta en tres pilares fundamentales que son: La Meritocracia, Capacidad Operativa y Profesionalización. De cada uno se desprende su respectivo análisis acompañado de su respectiva explicación, los datos fueron obtenidos de la página web de la Dirección General de Aviación Civil.

### **3.2.1. La Meritocracia**

Según (Jiménez A. R., 2014).

*“La meritocracia es un conjunto de procedimientos, donde los individuos tienen igualdad de oportunidades, basadas en el conocimiento, inteligencia, capacidades y destrezas, es decir los méritos se transforman en la capacidad de ocupar un puesto de trabajo”.*

Asimismo.

“Reconocer y enfatizar en la importancia del acceso por mérito, es también una forma de apostar por la construcción de cuadros de personal profesionales en las organizaciones burocráticas, bajo el supuesto de que la consolidación de una burocracia profesional es uno de los mecanismos más idóneos para garantizar que el Estado pueda desarrollar eficazmente sus funciones” (Méndez Bohórquez, 2015).

Pero la cruda realidad es muy diferente, con el aumento de contratos por servicios ocasionales, ha restado prestigio a las Instituciones que han recurrido esta mala práctica y lo realizan con un fin político o clientelar sin tener en cuenta las finanzas del Estado; dichos contratos solo requieren un informe favorable emitido por el encargado de una dirección.

*“La suscripción de contratos de servicios ocasionales será autorizada por la autoridad nominadora, para satisfacer necesidades institucionales, previo el informe de la unidad de administración del talento humano, siempre que exista la partida presupuestaria y disponibilidad de los recursos económicos para este fin”* (Asamblea Nacional de Ecuador, 2010).

La falta de control por parte del Ministerio de Trabajo y específicamente El Instituto Nacional de la Meritocracia, agudiza esta problemática. Cargos posesionados sin concurso de mérito y oposición, a individuos sin ningún conocimiento de las funciones encomendadas, a familiares o personas afines a los funcionarios directivos, se han convertido en cómplices corruptos de las Unidades Talento Humano de cada Institución. Estos burócratas deberían velar por el fomento de la meritocracia para su desarrollo, ya que esto permite que los procesos de selección, contratación y crecimiento laboral sean aplicados al mérito de las personas (Durant, 2017).

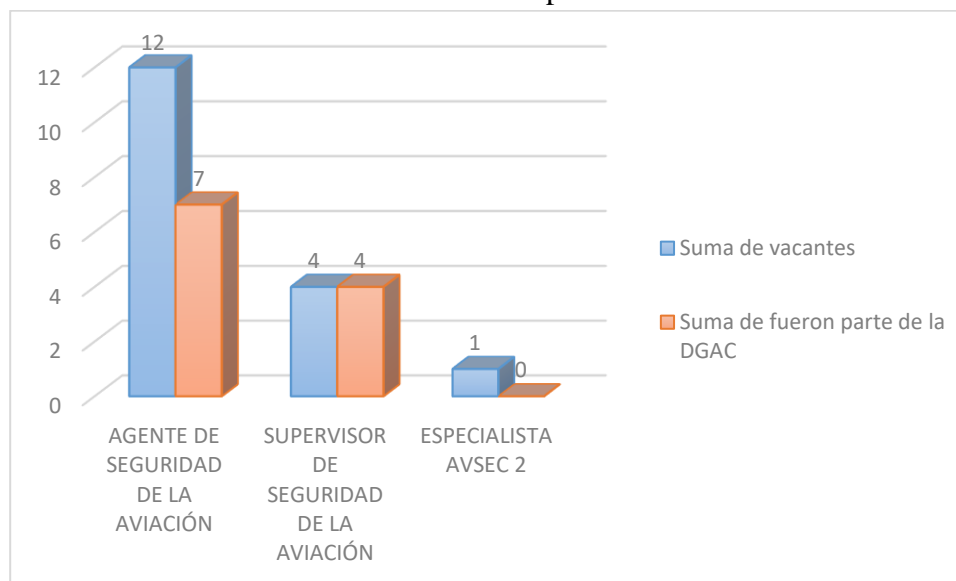
Sin violentar la Carta Magna (Asamblea Nacional de Ecuador, 2008) que manifiesta que *“Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades”*. Peor aún *“Desempeñar empleos y funciones públicas con base en méritos y capacidades, y en un sistema de selección y designación transparente, incluyente, equitativo, pluralista y democrático, que garantice su participación, con criterios de equidad y paridad de género, igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad y participación intergeneracional”*.

Esto es una verdadera falacia, como se pretende que exista igualdad de oportunidades y que los ganadores de los concursos de mérito y oposición sean las personas más idóneas si las entidades encargadas de los procesos de selección deben sus nombramientos a la máxima autoridad. Más grave todos los bancos de preguntas y entrevistas son realizados

por el Director o un delegado el cual puede filtrar la información y como en la mayoría de veces ocurre ya existe ganador antes de haber participado.

En abril de 2016, la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica convocó al concurso de mérito y oposición para suplir las siguientes vacantes:

**Gráfico 1**  
Concursos de Méritos Y Oposición año 2016



Fuente: Elaboración propia en base a resultados del Concurso.

Como se puede apreciar en el Gráfico 1, de 17 vacantes 16 de estas fueron ganadas y solo una vacante se declaró desierta ya que ningún postulado cumplía con los requisitos establecidos. De los 16 ganadores, 11 de estos pertenecían a la Dirección General de Aviación Civil, con lo que se concluye que el 68.75% de los trabajadores pertenecían a esta cartera de Estado que es un porcentaje en demasía es decir 2 de cada 3 trabajadores de la institución ganaron el concurso. Pero este porcentaje puede ser más ya que es imposible determinar si de las 12 vacantes de Agentes de Seguridad de la Aviación las partidas presupuestarias ya estaban siendo utilizadas o solo había 7 vacantes ocupadas y las otras fueron liberadas para el Concurso, como ocurrió con las 4 vacantes de Supervisores de Seguridad de la Aviación todas estas fueron ganadas por los mismos funcionarios el 100% trabajaba en esta entidad.

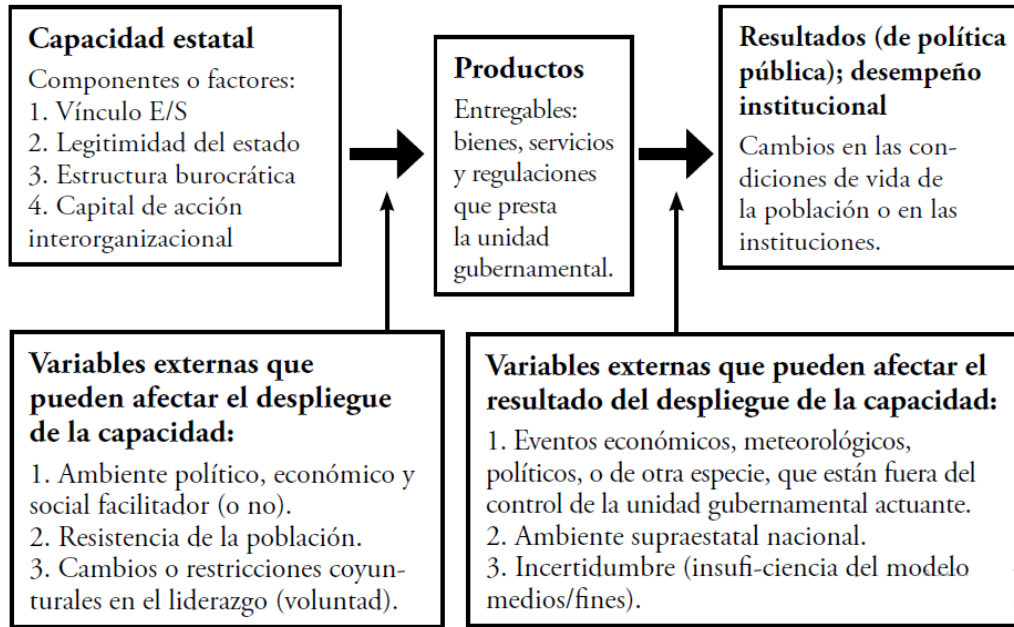
### 3.2.2. Capacidad Operativa del Personal

Según (Bertranou, 2015) la capacidad estatal es la aptitud para alcanzar los fines que le han sido asignados interna o externamente, sustancialmente la legitimidad estatal está orientada al grado de aceptación de la autoridad y las competencias asignadas a la organización estatal, por parte de los ciudadanos y de otras organizaciones públicas y privadas. Además,

el autor vincula la capacidad operativa con los resultados, pero esta va más allá en la Figura 1 analiza las relaciones entre estas.

**Figura 1**

La vinculación entre capacidad estatal y resultados



Fuente:  
(Bertranou, 2015).

Igualmente, la capacidad operativa de una dependencia del Estado es la eficiencia, eficacia y calidad en el desenvolvimiento de los requerimientos solicitados en el ámbito de sus competencias. De igual forma dicha entidad debe ser autónoma e independiente en la toma de decisiones, como también establecer la política pública para promover el bienestar en general (Enzo, 2016).

Con respecto a la Capacidad Operativa de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, y tomando en referencia El Manual de Descripción, Valoración y Clasificación de Puestos de la Dirección General de Aviación Civil. La Dirección está integrada por seis cargos los cuales detallo:

**Tabla 1**

Cargos de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica

CARGO	ÁMBITO	FUNCIONES
-------	--------	-----------

<b>Director de Seguridad y Prevención Aeronáutica</b>	<b>Nacional</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asesora a la Autoridad Aeronáutica sobre los procesos de seguridad y prevención aeronáutica. Seguridad y Prevención Aeronáutica.</li> <li>• Aprueba normas, procedimientos que regulen la seguridad y prevención aeronáutica, tomando en consideración los métodos recomendados por Organismos Internacionales.</li> <li>• Planifica políticas y procedimientos de prevención e investigación en caso de accidentes, cumpliendo las normas internacionales OACI.</li> <li>• Dirige a la comisión de investigación de accidentes aéreos o designar sus delegados.</li> <li>• Gestiona los planes, programas y proyectos relacionados a los procesos de seguridad y prevención aeronáutica.</li> </ul>
<b>Especialista AVSEC 2</b>	<b>Nacional</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organiza la planificación del programa nacional de seguridad de la aviación.</li> <li>• Coordina las actualizaciones y enmiendas al programa nacional de seguridad de la Aviación Civil.</li> <li>• Asesora en materia AVSEC.</li> <li>• Coordina los programas de capacitación en el ámbito de su competencia.</li> <li>• Organiza los planes, programas y proyectos relacionados con seguridad de la aviación</li> </ul>
<b>Especialista AVSEC 1</b>	<b>Nacional</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Controla los programas de seguridad, control de calidad, manuales de mercancías peligrosas y planes de contingencia.</li> <li>• Controla la aplicación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación para calificar compañías de seguridad privada y certificar operadores aéreos y aeropuertos en el ámbito de su competencia.</li> <li>• Verifica la Instrucción en materia de seguridad aeroportuaria y mercancías peligrosas en eventos nacionales e internacionales.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Controla los procesos de certificación y habilitación del personal AVSEC a nivel nacional.</li> <li>• Audita los estudios y pruebas de seguridad a los aeropuertos y entidades acreditadas a nivel nacional.</li> </ul>
<b>Inspector de Seguridad de la Aviación</b>	<b>Regional</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspecciona los Programas de Vigilancia Continua AVSEC, Mercancías Peligrosas y Manejo de Crisis de Seguridad de Aviación.</li> <li>• Inspecciona el Programa de Seguridad del Aeropuerto y de los Operadores Aéreos.</li> <li>• Supervisa la aplicación de procedimientos de seguridad aeroportuaria y mercancías peligrosas en controles de aeropuertos y de frontera.</li> <li>• Inspecciona a las compañías de aviación en el cumplimiento de los procedimientos de la seguridad de aviación.</li> <li>• Supervisa las políticas y procedimientos en el área de seguridad de la aviación.</li> </ul>
<b>Supervisores de Seguridad de la Aviación</b>	<b>Local</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Supervisa la respuesta inicial en las emergencias de seguridad en la aviación.</li> <li>• Supervisa la aplicación de conocimientos del personal a su cargo.</li> <li>• Supervisa el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad, Programa de Seguridad del Aeropuerto y Plan de Emergencias conforma el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) en casos de accidentes e incidentes.</li> <li>• Controla el uso de tarjetas de circulación aeroportuarias a personal de compañías y concesionarios.</li> <li>• Controla el ingreso de tripulación, pasajeros, personas en general y vehículos que ingresan a las áreas restringidas.</li> </ul>
<b>Agentes de Seguridad de la Aviación</b>	<b>Local</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejecuta normas y procedimientos técnicos de inspección y seguridad.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplica procedimientos de emergencia en casos de incidentes, accidentes y crisis de seguridad de la aviación.</li> <li>• Realiza la inspección de seguridad a tripulación, pasajeros e instalaciones a fin de evitar que se cometan actos de interferencia ilícita.</li> <li>• Identifica el uso de la credencial de circulación en las diferentes áreas restringidas y permisos de ingreso a plataforma y pista activa de vehículos.</li> <li>• Realiza el chequeo a pasajeros, tripulantes, funcionarios de compañías aéreas previo al embarque con el sistema de máquina de rayos x, arco detector de metales, detectores manuales de metal.</li> <li>• Ejecuta la custodia del ingreso de personas y vehículos no autorizados a las instalaciones, pistas y plataformas de vuelo.</li> </ul>
--	--

Fuente: Elaboración propia a partir de (Dirección General de Aviación Civil , 2010)

Como se puede apreciar en el Tabla 1; hay 6 cargos de los cuales 3 son nacionales 1 regional y 2 locales, de los cargos nacionales 1 de ellos es la máxima autoridad de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica. Esta Dirección aglomera plenos poderes, los Agentes de Seguridad de la Aviación cumplen las políticas públicas, los Supervisores de Seguridad de la Aviación, Inspector de Seguridad de la Aviación, y Especialista AVSEC 1 supervisan, controlan e inspeccionan a los Agentes o Compañías que cumplan las Políticas Públicas y Finalmente los Especialista AVSEC 2 y el Director de Seguridad y Prevención Aeronáutica generan la Política Pública a través de planes, programas, proyectos y circulares de asesoramiento; por tal motivo se hace imperiosa la necesidad de descentralizar todas sus funciones.

Según el Art. 105 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:

*“Descentralización.- La descentralización de la gestión del Estado consiste en la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos, desde el gobierno central hacia los gobiernos autónomos descentralizados”.* (Asamblea Nacional de Ecuador, 2010)

Otro concepto de Descentralización es hablar de eficiencia, de equidad, de transparencia, de un mejor vivir para todos e incluso de una recuperación de la identidad nacional. Sin embargo, la politiquería ha destruido todos estos preceptos privilegiando los intereses

políticos (Batallas Gómez, 2013); por lo que el cambio debe empezar desde nosotros mismos participando activamente en la toma de decisiones de todos los organismos del Estado y primordialmente fortaleciendo el Derecho Administrativo de todos los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD).

Así se garantiza la separación de funciones de una manera global, por ejemplo, partiendo desde el inicio de un proceso administrativo sancionador (retiro de tarjeta de circulación aeroportuaria) dicha falta no debe ser juzgada por la misma organización a la que pertenece el Agente que emitió la correspondiente Acta; sino un ente externo en este caso podría ser una Comisaría o Agencia de Control y peor aún la apelación en última instancia no se debe dirigir al mismo ente que inicio el proceso, se debe hacer a la máxima autoridad del GAD que sería su Consejo Municipal quien dictará sentencia que será inapelable para las partes; bajo la mirada atenta, alerta y vigilante del Estado, que siempre debe velar por la presunción de inocencia, el respeto al debido proceso y los tiempos establecidos para cada etapa.

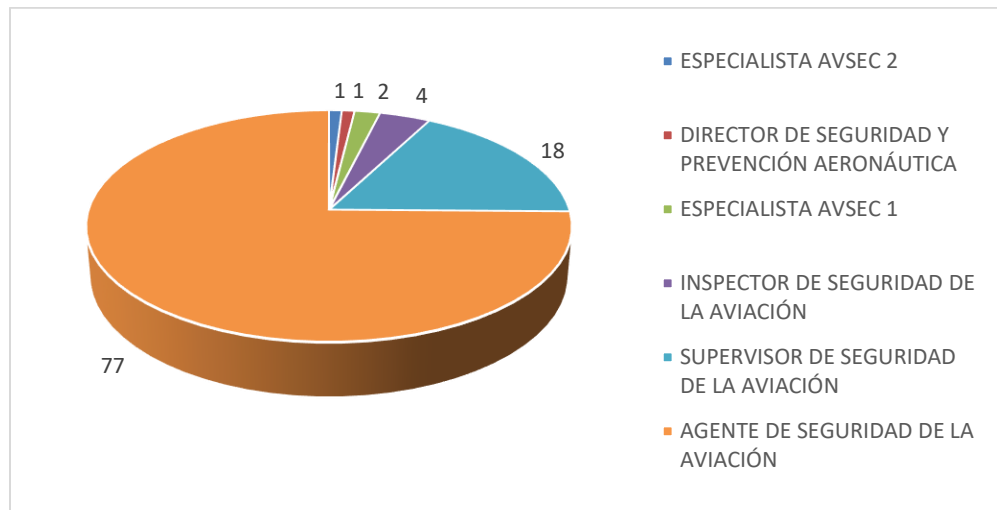
De este modo se garantiza el debido proceso en todas sus instancias desde la Naturaleza de la infracción, Daño causado, Reiterancia y Conducta procesal del infractor. Desde su inicio, pasando por la etapa probatoria hasta su juzgamiento y finalizando por el allanamiento de la sentencia impartida o la consecuente apelación por parte del administrado el cual debe ser constantemente vigilando órgano ejecutor. (Santy Cabrera, 2015)

La Constitución divide poderes generando igualdad entre sus habitantes, lo divide en tres formas (ejecutivo, legislativo y judicial); esto permite diferenciar al buen y mal gobierno. Es bueno o positivo cuando el poder se descompone en forma equitativa; mientras que es malo o negativo cuando acapara todo el poder, sin brindar ninguna autonomía a sus dependencias. (Chuquimarca Ch., 2013)

Actualmente la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, cuenta con el siguiente personal.

### **Gráfico 2**

Funcionarios Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica



Fuente: Elaboración propia en base (Dirección General de Aviación Civil, 2018).

Como se puede apreciar en el Gráfico 2; hay 77 Agentes de Seguridad de la Aviación para 16 Aeropuertos administrado por la Dirección General de Aviación Civil y 4 Concesionados, en promedio de 3 a 4 Agentes por aeropuerto y no llega ni a un Supervisor de Seguridad de la Aviación por aeropuerto; algo más preocupante ocurre con los Inspectores de Seguridad de la Aviación que les corresponde 5 aeropuertos por funcionarios y a los Especialista AVSEC les corresponde 10 aeropuertos respectivamente. El Director de Seguridad y Prevención Aeronáutica es un Especialista AVSEC 2 (Dirección General de Aviación Civil, 2018)

Este trabajo de investigación le da gran importancia a **Los arreglos institucionales y la estructura burocrática**, ya que aborda las condiciones internas de la Dirección en particular el aparato burocrático que es lo más importante dentro de una organización, en el entramado complejo de su estructura. (Bertranou, 2015)

Hablando de burocracia, según (Weber, 2004) es la acumulación de tareas administrativas para ejercer poder a los empleados, también es una clase de dominación del soberano y los interesados mediante el servicio o tareas para alcanzar los resultados planteados.

La Administración Pública se caracteriza por ser una estructura jerárquica, la cual mediante mecanismos de sanción garantiza el sometimiento de sus alternos para la realización de las tareas encomendadas de una forma eficiente y eficaz de modo que se pueda alcanzar las metas propuestas. Donde no se considera importante y menos aún indispensable la participación de la ciudadanía, solo en procesos electorales. (Campoverde Chulde, 2016)

La Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica tiene una estructura jerárquica, la cual la encabeza un Cargo Directivo que es el Director de Seguridad y Prevención Aeronáutica, le siguen los Cargos Profesionales que son 3: Especialista AVSEC 2,

Especialista AVSEC 1 e Inspector de la Seguridad de la Aviación y por último los Cargos No Profesionales que son 2: Supervisores de la Seguridad de la Aviación y Agentes de la Seguridad de la Aviación.

Cada cargo tiene definido claramente sus deberes y derechos en especial las actividades inherentes a su trabajo, mediante la implementación de procedimientos aprobados por la organización. Los funcionarios deben conocer a cabalidad todas sus atribuciones, responsabilidades y más importante sus competencias dentro de la institución.

En este momento la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, cuenta con el siguiente personal en cada ciudad del País.

**Tabla 2**  
Funcionarios de la Dirección por ciudades

CIUDAD CARGO	#	CIUDAD CARGO	#	CIUDAD CARGO	#
<b>Shell</b>	<b>2</b>	<b>Baltra</b>	<b>1</b>	<b>Lago Agrio</b>	<b>2</b>
Agente	2	Agente	1	Agente	2
<b>San Vicente</b>	<b>2</b>	<b>Cuenca</b>	<b>2</b>	<b>Santa Elena</b>	<b>2</b>
Agente	2	Agente	1	Agente	2
<b>Santa Cruz</b>	<b>2</b>	Supervisor	1	<b>Catamayo</b>	<b>4</b>
Agente	2	<b>Guayaquil</b>	<b>6</b>	Agente	3
<b>Mera</b>	<b>4</b>	Agente	1	Supervisor	1
Agente	4	Inspector	3	<b>Santa Rosa</b>	<b>6</b>
<b>Macas</b>	<b>4</b>	Supervisor	2	Agente	5
Agente	3	<b>Tababela</b>	<b>6</b>	Supervisor	1
Supervisor	1	Agente	1	<b>Francisco de O.</b>	<b>6</b>
<b>Tulcán</b>	<b>4</b>	Especialista 1	2	Agente	5
Agente	4	Especialista 2	1	Supervisor	1
<b>Tena</b>	<b>5</b>	Inspector	1	<b>San Cristóbal</b>	<b>6</b>
Agente	5	Supervisor	1	Agente	6
<b>Latacunga</b>	<b>6</b>	<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>Esmeraldas</b>	<b>7</b>
Agente	6			Agente	6
<b>Quito Matriz</b>	<b>14</b>			Supervisor	1
Agente	6			<b>Manta</b>	<b>12</b>

CIUDAD CARGO	#	CIUDAD CARGO	#	CIUDAD CARGO	#
Especialista 2	1			Agente	10
Supervisor	7			Supervisor	2
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>Total General</b>	<b>103</b>	<b>Total</b>	<b>45</b>

Fuente: Elaboración propia en base (Dirección General de Aviación Civil, 2018)

Como se puede apreciar en la Tabla 2; hay 103 funcionarios de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica para atender 20 aeropuertos, 4 concesionados que están de color azul, los otro 16 que se están de color verde y plomo, de los 16 aeropuertos administrados por la Dirección General de Aviación Civil 8 de estos de color verde tienen vuelos comerciales y los otro 8 de color plomo no posee hoy vuelos comerciales; en el edificio matriz de color tomate trabajan más funcionarios que en cada aeropuerto del país.

Es muy fácil y evidente determinar la falta de funcionarios en la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica y lo más desconcertante es la arrogación de funciones muy diferentes por los que fueron contratados, los funcionarios se atribuyen competencias con o sin autorización del Director. Violando expresamente la Constitución y demás leyes que garantizan los derechos de los trabajadores y en especial los derechos de los ciudadanos al exigir servicios de calidad, es muy complicado reconstruir la Dirección cuando según (Angulo, 2018) existían 480.475 empleados públicos sin tomar en cuenta los servidores de las Empresas Públicas hasta el 24 de mayo de 2017 y el gobierno dispuso “*un llamado a los señores ministros que vayan haciendo los cálculos porque van a tener que reducir en el 10% y en el 5% los presupuestos del Estado para seguir cuadrando cifras.*” (Moreno, 2018).

De acuerdo a la (Contraloría General del Estado, 2003) establece responsabilidad:

- Las instituciones del Estado, sus organismos y dependencias y los funcionarios públicos no podrán ejercer otras atribuciones que las consignadas en la Constitución y en la Ley, y tendrán el deber de coordinar sus acciones para la consecución del bien común.
- No habrá dignatario, autoridad, funcionario, ni servidor público exento de responsabilidades por los actos realizados en el ejercicio de sus funciones, o por sus omisiones.
- El ejercicio de dignidades y funciones públicas constituye un servicio a la colectividad, que exige capacidad, honestidad y eficiencia.
- Las normas para establecer la responsabilidad administrativa, civil culposa e indicios de responsabilidad penal por el manejo y administración de fondos, bienes

o recursos públicos, se aplicarán a los dignatarios, funcionarios y servidores de los organismos e instituciones del Estado.

- La Contraloría General del Estado tendrá potestad exclusiva para determinar responsabilidades administrativas y civiles culposas e indicios de responsabilidad penal.
- Los funcionarios que, en ejercicio indebido de las facultades de control, causen daños y perjuicios al interés público o a terceros, serán civil y penalmente responsables.

### **3.2.3. Profesionalización.**

Lo dijo (Mandela, 2010): "La educación es el arma más poderosa que puedes usar para cambiar el mundo. La educación es el gran motor del desarrollo personal. Es a través de la educación que la hija de un campesino puede llegar a ser médico, que el hijo de un minero puede llegar a ser cabeza de la mina, que el descendiente de unos labriegos puede llegar a ser el presidente de una gran nación. No es lo que nos viene dado, sino la capacidad de valorar lo mejor que tenemos lo que distingue a una persona de otra."

Según (Weber, 2004): *“Por profesión se entiende la peculiar especificación, especialización y coordinación que muestran los servicios prestados por una persona, fundamento para la misma de una probabilidad duradera de subsistencia o de ganancias”*.

Según (Saballos, 2014): *“Se le llama profesional a todas las personas que ejercen una profesión, amparada por un título académico universitario que respalda los conocimientos adquiridos.”*

En este sentido puedo citar a innumerables autores, que señalan la importancia de la educación en un Estado; para que sus funcionarios puedan brindar servicios de calidad, eficiencia y eficacia a sus ciudadanos simplificando trámites engorrosos. Principalmente se debe armonizar los títulos universitarios con los cargos a desempeñar, conjuntamente con la especialización de sus miembros que indispensablemente cumplan con el perfil asignado.

La profesionalización va de la mano con la Administración Pública, ya que se busca sanear las necesidades de la población y llegar a los objetivos planteados. Lo corrobora (Naranjo, 2010), que las organizaciones públicas mejoran su gestión a través de la profesionalización de sus integrantes, lo que está relacionado con los títulos de cuarto nivel.

Al presente la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, cuenta con los siguientes perfiles de acuerdo con El Manual de Descripción, Valoración y Clasificación de Puestos de la Dirección General de Aviación Civil.

**Tabla 3**  
Perfiles de los títulos requeridos de acuerdo a cada cargo

<b>CARGO</b>	<b>TITULO REQUERIDO</b>
<b>DIRECTOR DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN AERONÁUTICA</b>	Ingeniero en Administración de Empresas /Procesos o afines / Cursos Especialización Aeronáutica
<b>ESPECIALISTA AVSEC 2</b>	Ingeniero en Seguridad / Especialización AVSEC
<b>ESPECIALISTA AVSEC 1</b>	Ingeniero en Seguridad / Especialización AVSEC
<b>INSPECTOR DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN</b>	Ingeniero en Seguridad/Inspector AVSEC
<b>SUPERVISOR DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN</b>	Técnico en Seguridad/Supervisor AVSEC
<b>AGENTE DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN</b>	Bachiller/Técnico en Seguridad de la Aviación

Fuente: Elaboración propia a partir de (Dirección General de Aviación Civil , 2010)

Hoy por hoy los funcionarios de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, cuenta con los siguientes estudios universitarios dependiendo los cargos de cada funcionario.

**Tabla 4**  
Estudios universitarios Funcionarios de la Dirección

<b>CARGO</b>	<b>#</b>
<b>TÍTULO UNIVERSITARIO</b>	
<b>Especialista AVSEC 2</b>	<b>2</b>
Licenciado en Ciencias de la Educación	2
<b>Especialista AVSEC 1</b>	<b>2</b>
Licenciada en Ciencias de la Educación	1
Licenciado en Ciencias de la Educación	1
<b>Inspector de Seguridad de la Aviación</b>	<b>4</b>
Administrador Educativo	1

No posee estudios universitarios	3
<b>Supervisor de Seguridad de la Aviación</b>	<b>18</b>
Doctora en Contabilidad y Auditoria	1
Ingeniero Comercial	1
Licenciado en Ciencias de Administración	1
No posee estudios universitarios	15
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>

Fuente: Elaboración propia en base (Dirección General de Aviación Civil, 2018)

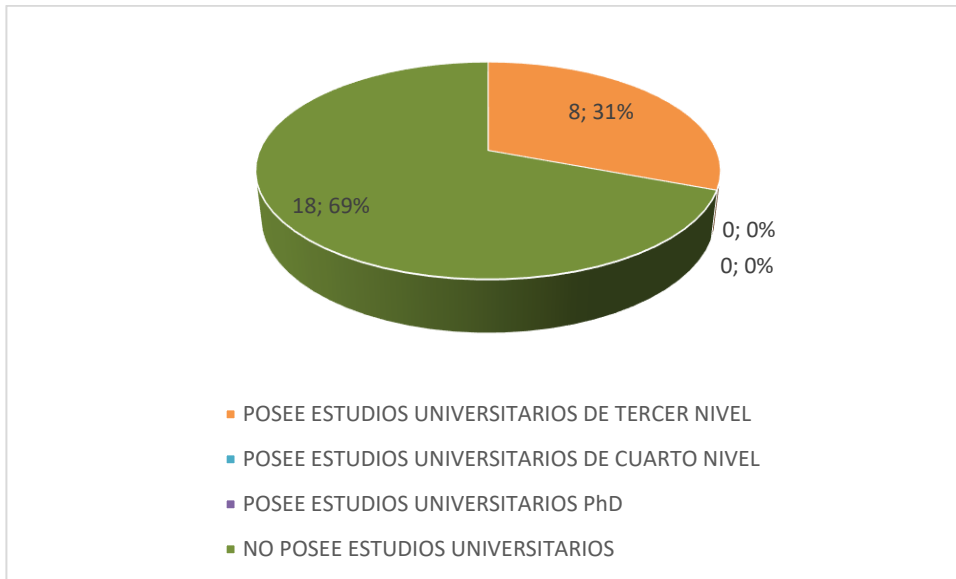
Es verdaderamente alarmante lo que ocurre en la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, ya que solo los Agentes de Seguridad de la Aviación cumplen el perfil del Manual de Descripción, Valoración y Clasificación de Puestos de la Dirección General de Aviación Civil. En particular los cargos de Supervisor de Seguridad de la Aviación, Inspector de Seguridad de la Aviación e Especialista AVSEC, los cuales realizan el control, supervisión y elaboración de la Política Pública para el sector de la Seguridad Aeroportuaria; no tienen afinidad con la Instrucción Formal, esta se estableció mediante el Reglamento de Armonización de la Nomenclatura de Títulos Profesionales y Grados Académicos que confieren las Instituciones de Educación Superior del Ecuador, el cual determina la afinidad de las carreras universitarias. (Consejo de Educación Superior, 2014)

Seguido se hace un conglomerado del nivel académico de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, donde se especifica los funcionarios que poseen título de tercer nivel, cuarto nivel y PhD.

### Gráfico 3

Funcionarios Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica





Fuente: Elaboración propia en base (Dirección General de Aviación Civil, 2018).

Como se puede apreciar en el Gráfico 3; de los cargos Director de Seguridad y Prevención Aeronáutica, Especialista AVSEC 2, Especialista AVSEC 1, Inspector de Seguridad de la Aviación y Supervisor de Seguridad de la Aviación, ningún funcionario posee estudios de cuarto nivel peor Phd; y el 69% del total de trabajadores no posee estudios universitarios (Dirección General de Aviación Civil, 2018)

#### 4. Conclusiones

- El presente artículo ha revelado la grave situación en que se encuentra la Seguridad Aeroportuaria desde el año 2014 hasta la actualidad. Este es el primer aporte de la investigación científica.
- Se evidencia una planificación estratégica desfasada y obsoleta, recurso humano poco calificado y pésimos manejos administrativos y operativos. Poca transparencia y nula participación ciudadana en la elaboración de políticas.
- Descuido, abandono y desinterés tanto de la Función Legislativa como Ejecutiva y en especial el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como máxima autoridad y también el Consejo Nacional de Aviación Civil como organismo rector de la política aérea.
- Se logró deducir que la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica es juez, parte y verdugo, con Regulaciones Técnicas creadas por esta entidad, supervisada y

controlada también por la misma institución y juzgada de igual forma por el mismo organismo.

- Poca profesionalización y especialización del personal jerárquico superior y profesional con títulos de tercer nivel no acordes a sus funciones de gestión pública y sin estudios de cuarto nivel que agravan el problema. Bajos conocimientos en temas relacionados con administración pública, derecho administrativo y peor aún política pública,
- Por último, se determinó que existe mucha falta de personal operativo en todos los cargos de la Dirección y que los actuales funcionarios se han arrogado funciones y competencias violentando la legislación ecuatoriana.

## **5. Recomendaciones**

- Se debe realizar cambios profundos en muchos aspectos para que el Ecuador mejore su Seguridad Aeroportuaria, se describe algunas reformas para mejorar su ejecución, supervisión y reglamentación.
- Elaboración de una política pública que permita descentralizar funciones y creación de nuevas entidades para que una de estas ejecute la política pública, otra supervise y controle la ejecución de la política pública y finalmente otro elabore y evalúe las políticas públicas del sector.
- Debe intervenir la Contraloría General del Estado para investigar la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, para que analice los procesos contractuales y en especial realice las recomendaciones necesarias para mejorar los procesos administrativos.
- Se debe incentivar la participación ciudadana, transparencia y en particular hacer públicos todos los documentos de interés para el pueblo, en especial toda la legislación relacionada con la Seguridad Aeroportuaria tal como lo realiza otros países.
- Se debe trabajar con la academia para poder profesionalizar la Seguridad Aeroportuaria, el cual puede ser un requisito un título universitario para su ingreso al sector y su especialización para acceder a cargos superiores. Priorizando siempre la estabilidad, la carrera y el escalafón de sus miembros.

- Se debe reestructurar la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica para que existan cargos administrativos y operativos, para evitar que el personal operativo realice tareas administrativas.

## 6. Referencias bibliográficas:

Angulo, S. (17 de febrero de 2018). El porcentaje de empleados públicos creció en 2017. *Diario Expreso*.

Asamblea Nacional de Ecuador. (29 de noviembre de 2006). Código Aeronáutico. Quito, Pichincha, Ecuador: Lexis S.A.

Asamblea Nacional de Ecuador. (29 de noviembre de 2006). Ley de Aviación Civil. Quito, Pichincha, Ecuador: Lexis S.A.

Asamblea Nacional de Ecuador. (20 de octubre de 2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi, manabí, Ecuador: Lexis S.A.

Asamblea Nacional de Ecuador. (19 de octubre de 2010). Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Quito, Pichincha, Ecuador: Lexis S.A.

Asamblea Nacional de Ecuador. (6 de octubre de 2010). Ley Orgánica del Servicio Público. Quito, Pichincha, Ecuador: Lexis S.A.

Batallas Gómez, H. (2013). El actual modelo de descentralización en el Ecuador: un desafío para los gobiernos autónomos descentralizados. *Revista de Derecho*, 7-21.

Bertranou, J. (2015). Capacidad estatal: Revisión del concepto y algunos ejes de análisis y debate. *Revista Estado y Políticas Públicas*, 37-59.

Campoverde Chulde, O. P. (2016). La meritocracia y la gobernanza en el Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN) período 2008-2013. *Revista Universidad Andina Simón Bolívar*, 15-17.

Chuquimarca Ch., J. L. (2013). División de poderes en la actual Constitución del Ecuador. *Resistencia*, 50-52.

- Consejo de Educación Superior. (16 de julio de 2014). Resolución No. RPC-SO-27-No.289-2014. *Reglamento de Armonización de la Nomenclatura de Títulos Profesionales y Grados Académicos que confieren las Instituciones de Educación Superior del Ecuador* . Quito, Pichincha, Ecuador.
- Contraloría General del Estado. (2003). *Manual General de Auditoria Gubernamental*. Quito.
- Dirección General de Aviación Civil . (2010). *Manual de Descripción, Valoración y Clasificación de Puestos*. Quito.
- Dirección General de Aviación Civil. (2018). *Informe de Rendición de Cuentas*. Quito.
- Dirección General de Aviación Civil. (2018). *Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información - LOTAIP. Literal b2) Distributivo de personal*. Quito.
- Durant, J. (29 de agosto de 2017). *La jornada en línea*. Obtenido de <http://www.jornada.unam.mx/2015/08/23/opinion/017a2pol>
- Enzo, R. (2016). Completa análisis político nº 87. *Capacidad estatal, brechas de capacidad y fortalecimiento institucional*, 60-76.
- Fernández Toledo, R. A. (2011). Los principios dispositivo y aportación de parte en el proceso laboral. Su incidencia en la inicitiva probatoria judicial. *Revista chilena de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, 37-53.
- Guber, R. (2001). *La etnografía, método, campo y reflexividad*. Bogotá : Grupo Editorial Norma.
- Jiménez, A. R. (2014). La construcción del orden democrático. Burocracia, tecnocracia y meritocracia. *Iconos*, 236-238.
- Koppel Castro , E. P. (2013). *Aplicación y Modificación de las Penas en el Ecuador* . Guayaquil, Guayas, Ecuador.
- Mandela, N. (2010). *El largo camino hacia la libertad*. Aguilar.
- Martínez-Salanova Sánchez, E. (10 de diciembre de 2015). *Universidad de Huelva*. Obtenido de [www.uhu.es/cine.educacion/didactica/0031clasificacionmetodos.htm](http://www.uhu.es/cine.educacion/didactica/0031clasificacionmetodos.htm).

- Méndez Bohórquez, M. Á. (2015). La implementación de la meritocracia en Colombia. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (diciembre de 2016). Plan Estratégico de Movilidad 2013 - 2037. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Moreno, L. (21 de enero de 2018). Entrevista al Presidente Lenín Moreno. (E. Kalifé, S. Espín, & J. Hinojosa, Entrevistadores)
- Naranjo, E. (2010). Caracterización de la gestión en las empresas públicas. *Revista Politécnica*, 18–28.
- Reina Báez, D. S. (2013). Políticas Públicas en materia Aeronáutica Civil . *Disertación de abogado*. Quito, Ecuador: Universidad de las Américas.
- Ruiz, V. A. (14-29 de abril de 2016). Curso de Seguridad de la Aviación para Agentes de Tráfico - Recurrente. Quito, Pichincha, Ecuador: ETAC.
- Saballos, A. (15 de febrero de 2014). El profesional y el profesionalismo. *La Prensa*, pág. 10.
- Santy Cabrera, L. V. (2015). Los principios del derecho administrativo sancionador: análisis teórico-práctico en el marco de la administración pública. *Actualidad Gubernamental*, 1-4.
- Weber, M. (2004). *Economía y Sociedad*. México: Fondo de Cultura Económica.