



## CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO

DNA 1 - DIRECCIÓN NACIONAL DE AUDITORÍA DE ADMINISTRACIÓN  
CENTRAL

DNA1-0015-2023

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

INFORME GENERAL

Examen Especial a la gestión realizada al seguimiento, control y recuperación del avión siniestrado C-130, matrícula FAE-892, en el Ministerio de Defensa Nacional y entidades relacionadas, por el período comprendido entre el 1 de enero de 2017 y el 30 de abril de 2022

TIPO DE EXAMEN :

EE

PERIODO DESDE : 2017-01-01

HASTA : 2022-04-30

**EXAMEN ESPECIAL A LA GESTIÓN REALIZADA AL SEGUIMIENTO, CONTROL Y RECUPERACIÓN DEL AVIÓN SINIESTRADO C-130, MATRÍCULA FAE-892, EN EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Y ENTIDADES RELACIONADAS, POR EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO DE 2017 Y EL 30 DE ABRIL DE 2022.**

## **SIGLAS UTILIZADAS**

<b>BACO</b>	<b>Base Aérea Cotopaxi</b>
<b>CEMAF</b>	<b>Centro de Mantenimiento Aeronáutico de la Fuerza Aérea Ecuatoriana</b>
<b>COGEP</b>	<b>Código Orgánico General de Procesos</b>
<b>FAE</b>	<b>Fuerza Aérea Ecuatoriana</b>
<b>MAS</b>	<b>Mega Airlines Solutions</b>
<b>MIDENA</b>	<b>Ministerio de Defensa Nacional</b>
<b>PDM</b>	<b>Inspección Mayor de Depósito</b>
<b>USAF</b>	<b>United States Air Force</b>
<b>USD</b>	<b>Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica</b>

## ÍNDICE

<b>CONTENIDO</b>	<b>PÁGINA</b>
Carta de presentación	1
<b>CAPÍTULO I: INFORMACIÓN INTRODUCTORIA</b>	
Motivo del examen	2
Objetivo del examen	2
Alcance del examen	2
Base legal	2
Estructura orgánica	3
Objetivo de la entidad	4
Monto de recursos examinados	5
Servidores relacionados	5
<b>CAPÍTULO II: RESULTADOS DEL EXAMEN</b>	
Seguimiento, control y recuperación del avión C-130, matrícula FAE-892	6



Informe aprobado por el 2023-01-30

Quito,

Señor  
**Ministro de Defensa Nacional**  
Ciudad

De mi consideración:

La Contraloría General del Estado, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, efectuó el examen especial a la gestión realizada al seguimiento, control y recuperación del avión siniestrado C-130, matrícula FAE-892, en el MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL y entidades relacionadas, por el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2017 y el 30 de abril de 2022.

La acción de control se efectuó de acuerdo con las Normas Ecuatorianas de Auditoría Gubernamental emitidas por la Contraloría General del Estado. Estas normas requieren que el examen sea planificado y ejecutado para obtener certeza razonable de que la información y la documentación examinada no contienen exposiciones erróneas de carácter significativo, igualmente que las operaciones a las cuales corresponden, se hayan ejecutado de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, políticas y demás normas aplicables.

Debido a la naturaleza de la acción de control efectuada, los resultados se encuentran expresados en los comentarios, conclusiones y recomendaciones que constan en el presente informe.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, las recomendaciones deberán ser aplicadas de manera inmediata y con el carácter de obligatorio.

Atentamente,

Ing. CPA, Silvia Pérez Vinueza  
Directora Nacional de Auditoría de Administración Central, Subrogante

## CAPÍTULO I

### INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

#### **Motivo del examen**

El examen especial al Ministerio de Defensa Nacional, se realizó en cumplimiento a la disposición del señor Contralor General del Estado, Subrogante contenida en memorando 0519-DNPyEI-PSyEI-2022 de 31 de enero de 2022 y a la orden de trabajo 0006-DNA1-2022-I de 24 de mayo de 2022, con cargo a imprevistos del Plan Anual de Control del año 2022, de la Dirección Nacional de Auditoría de Administración Central.

#### **Objetivo del examen**

Verificar la propiedad, legalidad y veracidad de la documentación que respalda las gestiones realizadas al seguimiento, control y recuperación del avión siniestrado C-130, matrícula FAE 892.

#### **Alcance del examen**

Se analizó la gestión realizada, al seguimiento, control y recuperación del avión siniestrado C-130, matrícula FAE-892, por el período comprendido entre el 1 de enero de 2017 y el 30 de abril de 2022.

#### **Base legal**

El Ministerio de Defensa Nacional, se creó con Decreto Supremo 7 de 26 de septiembre de 1935, publicado en Registro Oficial 11 de 10 de octubre del mismo año, y es su artículo 1, se estableció como función principal la defensa nacional e instrucción y normas disciplinarias del Ejército, Armada y Aviación Nacionales.

Los artículos 6 de la Ley Orgánica de la Defensa Nacional, publicada en Registro Oficial 4 de 19 de enero de 2007, establece que los órganos de la defensa nacional, son entre otros, el Ministerio de Defensa Nacional, el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y las Fuerzas: Terrestre, Naval y Aérea y en el 8 señala que el Ministerio de Defensa Nacional, es el órgano político, estratégico y administrativo de la defensa nacional.

*DJ ds*

## Estructura orgánica

Con Acuerdo Ministerial 350 de 4 de septiembre de 2013, publicado en Registro Oficial 91 de 14 de enero de 2014, se emitió el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos del Ministerio de Defensa Nacional, el cual fue reformado mediante Acuerdos Ministeriales 092 y 083 de 22 de marzo de 2017 y 22 de marzo de 2019, publicados en los Registros Oficiales 988 y 489 de 20 de abril de 2017 y 16 de mayo de 2019, respectivamente.

El Estatuto Orgánico Organizacional del MIDENA, determina los productos, servicios y procesos de cada uno de sus órganos, manteniendo la siguiente estructura organizacional para el cumplimiento de su misión, deberes y atribuciones:

PROCESOS	SUBPROCESOS
<b>1. Procesos Gobernantes</b>	
1.1 Direccionamiento político estratégico	- Ministro de Defensa
1.2 Direccionamiento Técnico Político	- Viceministro de Defensa
<b>2. Procesos Sustantivos</b>	
2.1 Subsecretaría de la Defensa	- Dirección de Políticas de Defensa - Dirección de Análisis y Prospectiva de la Defensa - Dirección del Sistema Integrado de Seguridad
2.2 Subsecretaría de Apoyo al Sector Defensa	- Dirección de Innovación y Desarrollo Tecnológico Militar - Dirección de la Industria de la Defensa - Dirección de Apoyo al Desarrollo Nacional - Dirección de Gobernanza de Salud y Sanidad Militar
2.3 Subsecretaría de Planificación y Economía de la Defensa	- Dirección de Planificación y Proyectos. - Dirección de Información, Seguimiento y Evaluación - Dirección de Economía de la Defensa
<b>3. Procesos Adjetivos</b>	
3.1 Subsecretaría de Gabinete Ministerial	- Dirección de Asesoría Técnica Especializada - Dirección de Seguimiento y Monitoreo
3.2 Coordinación General de Asesoría Jurídica	- Dirección de Legislación y Asesoría - Dirección de Contratación Pública y Seguros - Dirección de Patrocinio
3.3 Dirección de Derechos Humanos, Género y Derecho Internacional Humanitario	

*JH tres*

PROCESOS	SUBPROCESOS
3.4 Dirección de Relaciones Internacionales	
3.5 Dirección de Comunicación Social	
3.6 Dirección de Auditoría Interna	
<b>4. Procesos de Apoyo</b>	
4.1 Coordinación General Administrativa Financiera	- Dirección Administrativa - Dirección Financiera - Dirección de Administración de Recursos Humanos
4.2 Coordinación General de Bienes Estratégicos	- Dirección de Investigación, Análisis, Desarrollo y Estudio de Mercado. - Dirección de Registro de Proveedores de Bienes Estratégicos
4.3 Coordinación General de Contratación de Bienes Estratégicos	- Dirección Precontractual - Dirección Contractual y Ejecución de Contratos - Dirección de Seguros de Bienes Estratégicos
4.4 Coordinación General de Gestión Estratégica	- Dirección de Administración de Procesos - Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicación - Dirección de Gestión del Cambio de Cultura Organizacional
4.5 Dirección de Catastros	
4.6 Dirección de Secretaría General	
<b>Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas</b> - Fuerza Terrestre - Fuerza Naval - Fuerza Aérea	

Fuente: Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos del Ministerio de Defensa Nacional

### Objetivos de la entidad

De conformidad con el artículo 3 del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos, los objetivos son los siguientes:

- Incrementar la capacidad de Defensa Militar en respaldo de acciones ante potenciales controversias.
- Incrementar el nivel de seguridad y desarrollo en las zonas de frontera, con énfasis en la frontera norte.
- Incrementar la efectividad en la participación de Fuerzas Armadas en apoyo a la seguridad interna de acuerdo con la normativa legal vigente.
- Incrementar el nivel de integración del país con la comunidad internacional, en el ámbito de defensa y con énfasis en UNASUR.
- Incrementar el nivel de sostenibilidad de la economía de la defensa.

*OP cuatro*

- Incrementar el apoyo al desarrollo nacional en los ámbitos de investigación, desarrollo tecnológico, industria de la defensa, apoyo comunitario, gestión de riesgos e intereses nacionales.
- Incrementar el desarrollo del talento humano.
- Incrementar la eficiencia operacional (institucional).
- Incrementar el uso eficiente del presupuesto.

### **Monto de recursos examinados**

Por la naturaleza del examen especial el monto de los recursos examinados es indeterminado.

### **Servidores relacionados**

El detalle consta en Anexo 1.

*D. C. C. C.*

## CAPÍTULO II

### RESULTADOS DEL EXAMEN

#### **Seguimiento, control y recuperación del avión C-130, matrícula FAE-892**

##### Antecedentes

El 11 de octubre de 2013, el avión C-130 de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, con matrícula FAE-892, sufrió un siniestro que causó daños estructurales en el ala derecha, motor No. 4 y la hélice, tanque externo de combustible y una pala del motor propulsor No. 3; motivo por el que, el Ministerio de Defensa Nacional, en calidad de administrador de las pólizas de seguros de bienes estratégicos de las Fuerzas Armadas, ejecutó la póliza de Seguro para Casco y Responsabilidades Civil para aeronaves 6000052, emitida por Seguros Sucre S.A., con vigencia desde el 6 de julio de 2013 hasta el 6 de julio de 2014, en la cual, el referido bien se encontraba asegurado por 30 000 000,00 USD.

La Coordinadora General de Bienes Estratégicos, con oficio MDN-CBE-2014-1598-OF de 21 de agosto de 2014, informó al Gerente Regional de Seguros Sucre que la FAE seleccionó a la empresa MEGA AIRLINES SOLUTIONS para que realice la reparación del avión; compañía que, luego de las negociaciones con la FAE y los reaseguradores, aceptó realizar las reparaciones por 4 106 389,00 USD, valor aceptado por el Ministerio de Defensa Nacional y la FAE como beneficiario.

El Comandante General de la FAE, por delegación realizada por la Ministra de Defensa Nacional, con Acuerdo 382 de 10 de diciembre de 2014; y, conforme al *"Instructivo para el Manejo de la Póliza de Seguro de Casco y Responsabilidad Civil de Aeronaves de Fuerzas Armadas No. 6000052"*, Acuerdo Ministerial 377 de 29 de noviembre de 2013, suscribió el *"Acuerdo de Términos y Condiciones para la Reparación del Avión C-130 de matrícula FAE-892 perteneciente a la Fuerza Aérea"*, el 11 de diciembre de 2014, con la representante en Ecuador de la compañía MEGA AIRLINES SOLUTIONS INC.

En la cláusula séptima *"Plazo de Entrega"* del Acuerdo de Términos y Condiciones se estableció que *"El plazo para la reparación del avión C-130 FAE-892, es de 120 días desde que la aeronave se encuentre en el hangar de la Base Aérea Cotopaxi (BACO), Latacunga, lista para iniciar las tareas de reparación (previo haber recibido el pago del anticipo)"*; anticipo que fue entregado por Seguros Sucre al taller reparador el 19 de diciembre de 2014, por 2 053 095,00 USD; además en la cláusula vigésima primera

*Diez seis*

“Responsable de la Ejecución del Acuerdo”, se estableció como responsable del seguimiento y total cumplimiento de la ejecución del Acuerdo al Comandante del Ala de Transportes Nro. 11, bajo la coordinación del Director de Mantenimiento de la FAE.

El Comandante del Ala de Transporte Nro.11, en informe FA-EN-2-C-2015-006-O de 30 de abril de 2015, informó al Director General de Logística de la FAE que la empresa MEGA AIRLINES, desde el 20 de marzo de 2015, no realizó avances en los trabajos de reparación del avión; y que, en virtud de las insistencias efectuadas por la FAE, la compañía reparadora, con oficio 019-RECUPERACION C130-2015 de 5 de mayo de 2015, solicitó a la entidad una ampliación de 150 días.

Posteriormente, el Comandante del Ala de Transporte Nro. 11, con informe FA-EN-2-C-2015-007-O de 18 de mayo de 2015, informó al Comandante General de la FAE que MEGA AIRLINES, incumplió el plazo establecido en el Acuerdo de Términos y Condiciones; y, que la solicitud de prórroga presentada por la indicada compañía es improcedente; por lo que, el referido Comandante, con oficio FAE-EE-J4-D-1446-2015-O de 20 de mayo de 2015, indicó esta situación al Ministro de Defensa Nacional, señalando que el plazo para la entrega del avión reparado se cumplió el 22 de abril de 2015, ante lo cual, el mencionado Ministro, con Acuerdo Ministerial 230 de 25 de agosto de 2015, delegó al Comandante General de la Fuerza Aérea para que, en coordinación con la compañía Aseguradora y la Coordinación General de Bienes Estratégicos, realice el trámite administrativo para dar por terminado el “Acuerdo de Términos y Condiciones” suscrito con la compañía MEGA AIRLINES; y, además, le facultó para adoptar las medias y acciones legales pertinentes.

El Comandante del Ala de Transportes No. 11, en calidad de responsable de la ejecución del Acuerdo de Términos y Condiciones, presentó al Director de Mantenimiento de la FAE el informe FA-EN-2-C-2015-012-INF-O de 7 de septiembre de 2015, en el que se indicó el estado de los trabajos realizados por MEGA AIRLINES, señalando que: la reparación del motor No. 4 se ha cumplido de acuerdo al informe presentado por la comisión que viajó a Malasia del 25 de abril al 6 de mayo de 2015, lugar donde se encuentra el referido bien, hasta la fecha de corte de la presente acción de control; la reparación del tanque de combustible se encuentra al 70% de avance; y, solo se han realizado trabajos preliminares para el desmontaje del ala, encontrándose en el exterior la hélice No. 3 y la hélice No. 4.

*Diez Siete*

Además, el referido informe señaló que los únicos costos que se pueden establecer como devengados son: los correspondientes al motor No. 4 y el de sus componentes RGB, CORE y QEC, por 1 170 000,00 USD; y, el costo de la visita de la Comisión de FAE que cumplió la inspección en el Taller reparador de Mega Airlines para constatar los trabajos del motor No. 4, por 16 500,00 USD; no obstante, el Comandante del Ala de Transportes No. 11, indicó que la empresa Mega Airlines afirmó haber realizado el overhaul de la hélice No. 4, lo que permite estimar un devengamiento del anticipo por 275 000,00 USD, trabajo que se confirmará a la llegada de este componente al país; por lo que, señaló que el valor devengado de la reparación asciende a 1 461 500,00 USD aproximadamente, sin que se pueda determinar con exactitud una liquidación económica real, en razón de que la reparación de la aeronave es un trabajo integral, en el que se involucran varias tareas en diferentes áreas y sistemas del avión que han quedado inconclusos.

Al respecto, el Comandante General de la FAE, con oficio FA-EE-J2-D-2015-2788-O de 21 de septiembre de 2015, indicó a la Coordinadora General de Contratación de Bienes Estratégicos que la Aseguradora debe gestionar el retorno al país de los componentes que se encuentran en el exterior; a lo cual, la mencionada Coordinadora, con oficio MDN-CBE-2015-1642-OF de 28 de septiembre de 2015, solicitó al Comandante General de la FAE el documento con el cual se dio a conocer a MEGA AIRLINES la terminación unilateral del "Acuerdo de Términos y Condiciones", en razón de que la Aseguradora, en reiterados oficios, solicitó este documento para realizar la verificación y evaluación de los trabajos realizados por el taller reparador y proceder a la liquidación económica.

El Comandante General de la FAE, con oficio FA-EE-J3-D-2015-3286-O de 12 de noviembre de 2015, en cumplimiento a la delegación del Ministro de Defensa Nacional realizada en Acuerdo 230 de 25 de agosto de 2015, notificó a MEGA AIRLINES la decisión de terminación unilateral, concediendo 10 días para que, conjuntamente con la FAE y Seguros Sucre suscriba un acta que establezca el grado de ejecución de los trabajos pactados; compañía que, mediante comunicación de 16 de diciembre de 2015, suscrita por su Representante Legal, dio respuesta indicando que los problemas determinados en la reparación de la aeronave se presentaron por errores cometidos por las partes intervinientes en el Acuerdo de Términos y Condiciones, relacionados con la falta de entrega del inventario detallado y actualizado de las partes y componentes del avión C-130; por la no entrega de la bodega y la oficina para los trabajos in situ; y, porque la aeronave no se encontró en el hangar, de acuerdo a lo establecido en las

*De ocho*

cláusulas quinta “Obligaciones de las Partes” y séptima “Plazo de Entrega” del indicado acuerdo.

El Comandante General de la FAE, con Resolución No. 001 de 30 de diciembre de 2015, resolvió la terminación unilateral del Acuerdo de Términos y Condiciones para la reparación del avión C-130, argumentando que MEGA AIRLINES, incurrió en “*incumplimiento grave de las estipulaciones de este Acuerdo de cualquiera de las partes*”, conforme el literal e) de la cláusula vigésima del mencionado instrumento; y resolvió que se notifique a dicha compañía para que suscriba el acta de terminación en la que se establezca el grado de ejecución del Acuerdo, las actividades desarrolladas y las acciones para el cierre, conjuntamente con Seguros Sucre.

El Representante de MEGA AIRLINES, con oficio Of-sysmas-2016-09 de 21 de enero de 2016, indicó al Comandante General de la FAE su inconformidad con la Resolución No. 001, señalando que no se realizó el proceso de mediación en la Procuraduría General del Estado, conforme lo establecido en la cláusula 18 del Acuerdo, a fin de que MEGA AIRLINES pueda exponer las razones legales, económicas y técnicas que han impedido concluir los trabajos de reparación del avión C-130; además, mencionó que según la cláusula dos del referido instrumento, la FAE debía proporcionar un hangar, una bodega y una oficina temporal durante el tiempo de la reparación, así como un inventario de partes y piezas, situación que no se cumplió; por lo tanto, los 120 días plazo no han transcurrido.

En respuesta, el Comandante General de la FAE, con oficio FA-EJ-3-1a-D-2016-0231-O de 29 de enero de 2016, indicó al Representante de MEGA AIRLINES, que es improcedente e inoportuno aplicar la cláusula décima octava del Acuerdo de Términos y Condiciones, por cuanto este fue terminado unilateralmente; con respecto a los plazos de cumplimiento del acuerdo, manifestó que estos corrieron a partir de la fecha de su suscripción y la entrega del 50% de anticipo; finalmente, sobre el inventario de partes y piezas estableció que este fue proporcionado con Acta de Entrega Recepción de 12 de marzo de 2015. Por otra parte, el indicado servidor, con oficio FA-EJ-3-1a-D-2016-0321-O de 5 de febrero de 2016, exigió al Representante de MEGA AIRLINES, devuelva el motor y las 2 hélices que se encuentran en su poder.

El Director de Patrocinio, Encargado, del MIDENA, con oficio MDN-JUR-2016-0651-OF de 13 de abril de 2016, indicó al Comandante General de la FAE que por la delegación realizada con Acuerdo Ministerial 230, le corresponde a la FAE adoptar e iniciar las

*Diego Uveze*

medidas y acciones legales respecto de las controversias derivadas del Acuerdo de Términos y Condiciones; a lo cual, el Comandante referido, con oficio FA-EE-J3-D-2016-0840-O de 19 de abril de 2016, indicó que la FAE cumplió con el Acuerdo 230 al haber emitido la resolución de terminación unilateral del Acuerdo de Términos y Condiciones; y que las acciones judiciales en contra de MEGA AIRLINES deben ser impulsadas por Seguros Sucre, entidad que entregó el anticipo y es la responsable de sanear el siniestro del avión C-130.

Por su parte, Seguros Sucre, con oficios CAEQ-2016-0271, CAEQ-2016-0292, CAEQ-2016-0307, CAEQ-2016-0331 de 17, 23, 31 de mayo y 13 de junio de 2016, solicitó e insistió a la FAE, como suscriptor del Acuerdo de Términos y Condiciones, inicie las acciones legales en contra de MEGA AIRLINES.

El Coordinador Regional de Reclamos de Seguros Sucre, con oficio CAEQ-2016-0444 de 11 de julio de 2016, recordó al Director de Seguros del MIDENA que, bajo los términos de la póliza, es obligación del asegurado mantener y preservar seguro el avión, motor y sus componentes para evitar daños adicionales; y, que cualquier deterioro que resulte de la corrosión, exposición al ambiente o falta de mantenimiento programado, no será considerado por la Aseguradora, lo que también fue comunicado al Director General de Logística de la FAE, con oficio MDN-DSB-2016-0322-OF de 19 de julio de 2016.

La Directora de Patrocinio del MIDENA, con memorando MDN-DPT-2016-0051-ME de 13 de julio de 2016, emitió su criterio jurídico respecto a las acciones que se deben considerar para solucionar el siniestro del avión C-130, señalando que para que la Dirección de Seguros y Bienes Estratégicos del MIDENA, en calidad de Administrador del contrato de seguros, pueda exigir el cumplimiento de la póliza, se requiere previamente que la FAE, en coordinación con la Aseguradora, realicen la liquidación económica del valor del anticipo, luego de lo cual la Aseguradora recuperará el valor correspondiente entregado a MEGA AIRLINES. Adicionalmente, indicó que se deberán determinar los daños y perjuicios ocasionados por la falta de reparación de la aeronave para que la FAE, conforme al Acuerdo Ministerial 230 de 25 de agosto de 2015, demande la indemnización por el incumplimiento del Acuerdo de Términos y Condiciones, sin contraponerse o superponerse a lo señalado en la Ley de Seguros y en el indicado Acuerdo.

*Diez*

El Ministro de Defensa Nacional, con oficio MDN-MDN-2016-1369-OF de 17 de octubre de 2016, dispuso al Comandante General de la FAE que, en coordinación con la Aseguradora, establezca el avance físico de los trabajos de reparación ejecutados y el valor de la liquidación económica final; cuantifique los daños y perjuicios ocasionados por Mega Airlines; inicie las acciones legales que correspondan en coordinación con la Asesoría Jurídica del MIDENA; y, finalmente, se indique el avance de los trabajos de la aeronave a la Compañía de Seguros Sucre, a fin de que contraten un nuevo taller que permita la recuperación definitiva del avión.

Durante el período examinado, se presentaron las siguientes acciones realizadas por la Fuerza Aérea Ecuatoriana y Ministerio de Defensa Nacional, respecto a la recuperación del avión C-130, matrícula FAE-892, como se detalla a continuación:

#### Acciones administrativas realizadas por la FAE para la recuperación del avión C-130

En el período examinado, los Comandantes Generales, Directores Generales de Logística y Directores Jurídicos de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, entidad custodia del avión C130, solicitaron a los Ministros y Viceministros de Defensa Nacional, Coordinadores Generales de Contratación de Bienes Estratégicos, Directores de Seguros de Bienes Estratégicos y Coordinadores Generales de Asesoría Jurídica del Ministerio de Defensa Nacional, informen los avances de las gestiones realizadas ante Seguros Sucre S.A. para la recuperación de la aeronave siniestrada; y, realicen acciones concretas para recuperar dicho bien, como se detalla en Anexo 2.

En relación a los valores para la recuperación del avión, el Comandante General de la FAE, con oficio FA-EJ-3-11-D-2017-0999-O de 31 de mayo de 2017, remitió al Director de Seguros de Bienes Estratégicos del MIDENA, el detalle de costos referenciales para la recuperación del avión, por un total de 14 625 657,19 USD, los cuales contemplan no solo los valores de reparación de los componentes siniestrados del avión C-130, sino también los relacionados con el reemplazo de piezas que cumplieron su vida útil, el cumplimiento de mantenimientos programados (PDM), inspecciones por preservación de la aeronave, costo de horas de vuelo de las aeronaves que reemplazaron la operación del C-130, entre otros; detalle que fue puesto en conocimiento de la Aseguradora, con oficio MDN-DSB-2017-0473-OF de 23 de junio de 2017.

Posteriormente, la Directora de Seguros de Bienes Estratégicos, con oficio MDN-DSB-2019-0015-OF de 7 de enero de 2019, envió a Seguros Sucre S.A. la propuesta de reparación del avión C-130 emitida por la compañía BOND AVIATION, por

*Dio Once*

10 857 000,00 USD, misma que fue remitida por la FAE con oficio FA-EJ-2018-0888-O de 13 de diciembre de 2018; propuesta que fue actualizada con oficio FA-BC-C-2019-0875-OF de 18 de septiembre de 2019, por 11 029 440,00 USD, y enviada a la Aseguradora con oficio MDN-DSB-2019-0889-OF de 1 de octubre de 2019; propuestas en las que también se incluyeron los costos del PDM y reemplazo de componentes que cumplieron su vida útil, que no son parte del siniestro.

La Gerente General de Seguros Sucre S.A., con oficio GG-365-2019 de 2 de abril de 2019, indicó a la Directora de Seguros de Bienes Estratégicos del MIDENA las condiciones expresadas por el Reasegurador, Ajustador Internacional e Intermediario, para reparar el avión C-130, en los siguientes términos:

*“... se discutió sobre el pago parcial a Mega Airlines Soluciones de USD 2.007.695 y se les explicó con claridad a Seguros Sucre y al Asegurado, que cualquier pago final sobre este reclamo se tendría que tener en cuenta este monto, es decir que esta suma sería deducida de los gastos de reparaciones finales. Lo anterior, teniendo en cuenta que el asegurado especificó e indicó con claridad a Seguros Sucre que se hiciera el pago a MAS por las reparaciones realizadas sobre el avión siniestrado...- Con anterioridad, hemos solicitado al asegurado que informe sobre las acciones que ha realizado para recuperar los fondos pagados a MAS; sin embargo, no hemos recibido información alguna sobre este requerimiento...- Entendemos que el asegurado está diciendo que cree que, legalmente no está obligado a recuperar los fondos ya que el pago no fue hecho por ellos sino por Seguros Sucre y que es la compañía quien tiene la responsabilidad de hacerlo. Creemos que esto no es correcto ya que, para ese momento, el único contrato existente involucraba únicamente al asegurado y a MAS. Además, a pesar de que fue Seguros Sucre quien realizó el pago, la compañía lo hizo siguiendo órdenes del asegurado (...).”*

En relación a la propuesta de la compañía BOND AVIATION, los abogados designados por los Reaseguradores en el Ecuador, mediante comunicación de 16 de julio de 2019, indicaron que tanto la póliza original como la póliza de reaseguro, no contemplaban el uso, desgaste, deterioro, rotura, defecto, falla o daño de la aeronave por cualquier causa fuera del siniestro; por lo que, el mantenimiento mayor denominado PDM, exigido por la FAE y que consiste en un procedimiento necesario por el lapso de tiempo para que la aeronave pueda operar, no es consecuencia del accidente y no está cubierto por la póliza de seguro.

Además, los abogados referidos indicaron que Seguros Sucre S.A., no tiene relación directa con el taller reparador, por lo que, el encargado de realizar el seguimiento del progreso de las reparaciones es el asegurado; con respecto al monto del siniestro, señalaron que la Aseguradora solo debe pagar el valor faltante del costo de reparación acordado previamente. Los criterios en referencia fueron trasladados por Seguros Sucre

*ON doce*

S.A. al Coordinador General de Contratación de Bienes Estratégicos, con oficio GG-754-219 de 31 de julio de 2019.

En relación a lo manifestado por los Reaseguradores, el Director General de Logística de la FAE, con oficio FA-BC-BC-C-2019-1063-OF de 13 de noviembre de 2019, le indicó a la Directora de Seguros de Bienes Estratégicos del MIDENA que la FAE no acepta que el valor de 2 053 095,00 USD, entregado a MEGA AIRLINES, sea considerado como parte de la indemnización total del siniestro.

El Director General de Logística de la FAE, con oficio FA-BC-BC-C-2020-0058-OF de 13 de enero de 2020, solicitó a la Directora de Seguros de Bienes Estratégicos que se realice la coordinación con la Aseguradora para recuperar los componentes mayores del avión C-130 que se encuentran en el exterior; quien, con oficio MDN-DSB-2020-0082-OF de 23 de enero de 2020, indicó que Seguros Sucre S.A., con oficio CAMQ-2020-0008 de 6 de enero del mismo año, a través del Ajustador Internacional, confirmó que dichos componentes están incluidos en la propuesta presentada por BOND AVIATION, por lo que, una vez que se solucione el siniestro del avión, será dicha empresa la que se encargará de su traslado; es decir, esto en caso de aceptación por parte de la FAE del pago faltante del siniestro, sin considerar los mantenimientos pendientes ni el anticipo entregado a MEGA AIRLINES.

Sin embargo, hasta el 30 de abril de 2022, fecha de corte del alcance del examen especial, no se han recuperado el motor AE-110942, Hélice 230676 y Hélice 219312 que corresponden al avión C-130 y que se encuentran en Malasia y en Estados Unidos, de acuerdo a lo indicado por el Director General de Logística de la FAE, Accidental, en oficio FA-BC-BC-C-2022-0874-OF de 18 de junio de 2022.

El Gerente General de Seguros Sucre S.A., con oficio GG-398-2020 de 12 de mayo de 2020, entregó al Coordinador General de Contratación de Bienes Estratégicos el "*Informe Técnico Legal Colisión del Twin Otter FAE 448 contra el avión C130*", realizado por el Gerente Nacional Jurídico de la Aseguradora, en el que indicó que tanto la FAE como MEGA AIRLINES incurrieron en acciones u omisiones en la reparación del avión, que no han permitido a la Aseguradora pagar el siniestro y su posterior cierre; en ese sentido, citan como uno de los problemas identificados la falta de entrega por parte de la FAE del hangar y del inventario detallado de partes de la aeronave a MEGA AIRLINES, lo que imposibilitó que el taller cumpla con el plazo de 120 días para entregar la aeronave reparada; por lo que, recomendó las siguientes acciones judiciales:

*Diez y trece*

*"... 1. Interponer una denuncia penal en contra de la representante legal de la compañía MEGA AIRLINES SOLUTIONS ya sea por abuso de confianza o estafa, solicitando el reintegro de los valores entregados por concepto de anticipo, más el debido lucro cesante, gastos y costas judiciales...-2. Finalmente, previo análisis más profundo del tema, se podrá convenir una actuación conjunta con los reaseguradores, a fin de que ambas instituciones hagan las acciones antes mencionadas junto con los daños y perjuicios, más lucro cesante y daño emergente producto de la inacción del taller, y la FAE podría seguir una acción de repetición en contra de los servidores públicos que debido a sus acciones u omisiones causaron grave perjuicio al Estado (...)"*

Al respecto, el Viceministro de Defensa Nacional, Director General de Logística de la FAE, como delegado del Comandante General de la FAE, Coordinador General de Contratación de Bienes Estratégicos, Coordinadora General de Asesoría Jurídica, Directora de Seguros del MIDENA y el Gerente General de Seguros Sucre S.A., mantuvieron una reunión cuya realización consta evidenciada en Acta de 20 de mayo de 2020; en dicho documento se dejó constancia del compromiso entre el MIDENA y la Aseguradora para que, a través de sus áreas jurídicas, se analice en un plazo no mayor a 48 horas el plantear una demanda contra Mega Airlines; lo cual se presentó en una nueva reunión que consta en Acta de 26 de mayo de 2020, en la que el MIDENA informó que se inició el proceso de mediación con MEGA AIRLINES en la Procuraduría General del Estado, a fin de cumplir con el Acuerdo de Términos y Condiciones; y que, una vez emitida el Acta de Imposibilidad, se presentará la demanda. Por otra parte, en dicha reunión se dio lectura al proyecto de demanda contra el taller reparador, detallando el contenido de dicho proyecto de acuerdo al artículo 142 del COGEP, el cual fue aceptado por los asistentes, según consta en esta Acta.

Sin embargo, se evidenció que esta demanda no fue presentada en contra de MEGA AIRLINES según lo indicado por el Coordinador General de Asesoría Jurídica del MIDENA en oficio MDN-JUR-2022-0724-OF de 22 de julio de 2022 y confirmado al Director Jurídico de la FAE en oficio FA-BZ-B-BZ-B-B-2022-0694-OF de 22 de agosto de 2022, en el que señaló:

*"... Referente a que si se iniciaron acciones legales en contra de dicha compañía, esta acción le corresponde al Ministerio de Defensa Nacional – Coordinación de Contratación de Bienes Estratégicos – Dirección de Seguros, por ser los administradores de la respectiva póliza...- Finalmente me permito poner en su conocimiento que las acciones legales tendientes a que se recupere el anticipo no devengado por parte de la compañía MEGA AIRLINES y que fue entregado sin garantías económicas por la compañía de Seguros Sucre, le correspondía a la misma, lo cual fue tratado en varias reuniones en donde se estableció dicha obligación (...)"*

*Del cortece*

Además, el referido Coordinador General de Asesoría Jurídica del MIDENA, con oficio MDN-JUR-2022-1222-OF de 30 de septiembre de 2022, respecto al inicio de acciones legales en contra de MEGA AIRLINES, indicó:

*“... la obligación contractual es entre el Ministerio de Defensa Nacional y Seguros Sucre S.A., por haber suscrito la Póliza de Seguro para Casco y Responsabilidad Civil para aeronaves de las Fuerzas Armadas No. 6000052, es menester entender que el Acuerdo de Términos y Condiciones que se realizó con el taller reparador son condiciones básicas que se establecen en el ámbito técnico, es por eso que era obligación de la aseguradora quienes consignaron el anticipo a Mega Airlines, proceder con la revisión y verificación del avance físico de los trabajos realizados por el taller reparador, gestión que hasta la fecha nunca se realizó por parte de la aseguradora; en consecuencia, el 21 de diciembre de 2021, este Portafolio de Estado interpuso la demanda de daños y perjuicios en contra de Seguros Sucre S.A. (...).”*

El Director Jurídico de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, con oficio FA-BZ-B-BZ-B-C-2022-043-OF de 3 de octubre de 2022, a petición de auditoría, señaló:

*“...el Ministerio de Defensa Nacional, tiene planteada una demanda en contra de la compañía Seguros Sucre S.A., ingresada con fecha 22 de diciembre de 2021...- Por lo expuesto, es propicio señalar la improcedencia de que la FAE formule una demanda en contra de MEGA AIRLINES, respecto de un mismo objeto, que ya se encuentra ventilándose en sede judicial, tomando en cuenta además que Seguros Sucre, como compañía aseguradora es quien debería seguir las acciones necesarias en contra de la aludida compañía extranjera (MEGA AIRLINES), ya que el Ministerio de Defensa-FAE, es la entidad asegurada que tiene derecho al respectivo resarcimiento del bien asegurado en virtud de la póliza existente (...).”*

Del análisis a los documentos referidos, se estableció que las acciones adoptadas por el MIDENA y la FAE, durante el período de análisis de la presente acción de control, estuvieron alineadas con las gestiones que fueron acordadas por estas entidades en el año 2016, relacionadas con el reclamo directo a Seguros Sucre S.A., para lograr la restitución del avión C-130 en estado de aeronavegabilidad; gestiones que se sustentaron en el artículo 42 del Código Orgánico Monetario y Financiero, Libro III Ley General de Seguros; y, las Condiciones Particulares número 6, letra I. “PLAZO Y PROCEDIMIENTO PARA LA CANCELACIÓN DE UN SINIESTRO”, numeral 4, de la póliza 6000052, que estipula:

*“... Si la reparación debe ser realizada en el exterior será con: la casa fabricante de la aeronave o compañía autorizada por el fabricante de cada aeronave o componente; en todo caso la decisión final la tendrá el Asegurado. La Cía. Aseguradora será responsable de realizar el seguimiento del reclamo en conjunto con el asegurado hasta que la aeronave, partes o repuestos afectadas, sean entregadas en las mismas condiciones operativas en las que se encontraban antes*

*Off guide*

*de la ocurrencia del siniestro y a entera satisfacción del asegurado mediante la suscripción de acta de entrega-recepción definitiva la misma que formará parte del reclamo (...)*".

Por lo que, el Coordinador General de Asesoría Jurídica del MIDENA, a fin de hacer exigible las reclamaciones antes señaladas y hacer válido el criterio aplicado en las gestiones implementadas en representación de esta Cartera de Estado, presentó la demanda en contra de Seguros Sucre S.A., por los daños y perjuicios ocasionados por el incumplimiento de la póliza 6000052, poniendo a decisión judicial los hechos relacionados tanto con la ejecución de la señalada póliza como los que corresponden del Acuerdo de Términos y Condiciones suscrito con MEGA AIRLINES; acción judicial que está pendiente de resolución.

#### Reclamo administrativo ante la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros

El Director de Seguros de Bienes Estratégicos, con memorando MDN-DSB-2017-0134-ME de 6 de junio de 2017, solicitó al Coordinador General de Asesoría Jurídica realice el reclamo administrativo ante la Superintendencia de Compañías, en contra de la Compañía de Seguros Sucre S.A., por incumplir con el numeral 4 literal I) "*Plazo y Procedimiento para la cancelación de un siniestro*", del numeral 6 "*Condiciones aplicables a todos los seguros*", de la Póliza de Casco y Responsabilidad Civil de Aeronaves de las Fuerzas Armadas 600052.

En respuesta, el Coordinador General de Asesoría Jurídica, con memorando MDN-JUR-2017-0455-ME de 21 de junio de 2017, indicó que, de acuerdo a los artículos 7 y 8 del Manual de Reclamos de Procedimiento para la Tramitación de los Reclamos Administrativos, no es posible proceder con el reclamo administrativo ante la Superintendencia de Compañías, debido a que no se efectuó la queja formal ante la Aseguradora, requisito previo para iniciar los trámites pertinentes ante el indicado órgano de control.

En ese mismo sentido, la Coordinadora General de Asesoría Jurídica del MIDENA, con memorando MDN-JUR-2019-0581-ME de 30 de mayo de 2019, indicó que de conformidad a lo previsto en la Disposición General Novena del Reglamento de Reclamos y Recursos en materia de Seguros, la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, en aplicación a lo dispuesto en el artículo 26 del Decreto Ejecutivo 1147, publicado en el Registro Oficial 123 de 6 de diciembre de 1963, podría emitir auto de inadmisión del reclamo planteado por parte de este Portafolio, toda vez que desde

*Diez y seis*

que ocurrió el siniestro, el 11 de octubre de 2013, habían transcurrido más de dos años previstos como plazo para iniciar acciones administrativas contra la Aseguradora; razón por la que, a criterio de la citada servidora, los derechos derivados de la póliza se encuentran prescritos.

Así también, la Directora de Seguros de Bienes Estratégicos, con memorando MDN-DSB-2021-0165-ME de 12 de octubre de 2021, solicitó al Coordinador General de Contratación de Bienes Estratégicos, se genere una consulta a la Superintendencia de Compañías, respecto a la exigibilidad de la totalidad del pago del siniestro a la Aseguradora, a pesar de que existe un primer pago por el 50% del valor de indemnización reconocida; también, le requirió ingrese el reclamo administrativo ante el mencionado Organismo, para que se pronuncie en relación a la prescripción de las acciones, en razón de que el pronunciamiento de prescripción no lo emitió un juez ni dicha Superintendencia.

El artículo 25 letra b) de la Codificación de la Ley General de Seguros establece que las pólizas deben ceñir su contenido a la legislación sobre el contrato de seguro constante en el Código de Comercio, el Decreto Supremo 1147 y la referida Ley; por su parte, el referido Decreto, publicado en Registro Oficial de 7 de diciembre de 1963, en su artículo 26 establece que:

*“... Las acciones derivadas del contrato de seguro, prescriben en dos años a partir del acontecimiento que les dio origen (...).”*

Por lo que, el plazo que tuvo el MIDENA para gestionar reclamos ante la Superintendencia de Compañías, por incumplimiento derivados de la póliza 6000052, en los términos de la normativa descrita fue hasta el 11 de octubre de 2015, por lo que, la referida cartera de Estado, durante el período examinado del 1 de enero de 2017 al 30 de abril de 2022, no realizó ninguna gestión en el Organismo de Control competente en materia de seguros.

#### Mediación con MEGA AIRLINES en la Procuraduría General del Estado

La Directora de Patrocinio del MIDENA, mediante correo electrónico de 22 de mayo de 2020, solicitó a la Procuraduría General del Estado, el inicio del proceso de mediación con la empresa MEGA AIRLINES, con la finalidad de recuperar el avión C-130; la cuantía se determinó en 30 572 070,26 USD, incluido daños y perjuicios, y el pedido se lo formuló en los siguientes términos:

*diez y siete*

*“... La naturaleza del conflicto se determina en razón del incumplimiento del acuerdo de términos y condiciones por parte de la empresa MEGA AIRLINES SOLUTIONS, en lo que respecta al objeto del contrato, esto en razón de que la aeronave no ha sido reparada hasta la presente fecha (...).”*

La mediación, fue presentada conforme lo estipuló la cláusula décima octava: “*Solución de Controversias*” del Acuerdo de Términos y Condiciones, suscrito con MEGA AIRLINES, a fin de no incurrir en ningún tipo de nulidad previo al inicio de acciones legales en contra de la referida empresa, de acuerdo a lo indicado por la Coordinadora General de Asesoría Jurídica del MIDENA, en oficio MDN-JUR-2020-0755-OF de 26 de agosto de 2020; y, conforme lo establece el literal a) del artículo 46 de la Ley de Arbitraje y Mediación, que señala:

*“... Cuando exista convenio entre las partes para someter sus conflictos a mediación.- Los jueces ordinarios no podrán conocer demandas que versen sobre el conflicto materia del convenio, a menos que exista acta de imposibilidad de acuerdo o renuncia escrita de las partes al convenio de mediación (...).”*

Como parte del proceso de mediación, el Representante de la empresa MEGA AIRLINES, en comunicación de 26 de junio de 2020, indicó al Viceministro de Defensa Nacional los incumplimientos de la FAE al Acuerdo de Términos y Condiciones, mismos que, a su criterio, no permitieron reparar el avión, como son: no colocar la aeronave en el hangar, no proporcionar oficina y almacén para guardar las piezas y no revelar en la suscripción del acuerdo que el ala afectada no era la original del avión; además, para fines de llegar a un acuerdo, solicitó:

*“... Mega pide que se autorice el ala original de la aeronave ya que todos los modelos C130H sufren debido a un cierto número de horas de vuelo... ya que Lockheed Martiin, fabricante de la aeronave, descubrió que hay una falla estructural de fábrica...- Reiteramos nuestra solicitud de incluir en nuestra propuesta a... la reparación e instalación del ala exterior derecha original de esta aeronave y que sabemos que está almacenada en un almacén en la antigua base aérea Mariscal Sucre en Quito...- estimamos que tomará alrededor de 200-220 días completar la reparación...- Precio: \$2.850.000 USD (...).”*

Al respecto, el Director General de Logística de la FAE interino, con informe FA-BC-F-c-2020-0014-O de 11 de agosto de 2020, indicó que la propuesta de MEGA AIRLINES no presentó una solución a la recuperación del avión, ya que no considera aspectos técnicos que son mandatorios cumplir para que la aeronave se encuentre en condiciones aeronavegables, como la inspección mayor de depósito (PDM) de acuerdo al programa de mantenimiento 1C-130-6; además, en Informe Técnico de 5 de agosto

*07 diez y ocho*

de 2020, suscrito por el Comandante del Grupo Logístico No. 112, se indicó que en los archivos del Ala de Transportes No. 11, no se encontró información que evidencie que MEGA AIRLINES solicitó un hangar, oficina y bodega para la reparación de la aeronave.

El Comandante General de la FAE, con oficio FA-CGFAE-BC-C-2021-0571-OF de 25 de marzo de 2021, recomendó al Viceministro de Defensa Nacional, se realice la petición para el cierre del proceso de mediación, en razón de que MEGA AIRLINES no compareció a las audiencias que fueron convocadas; ante lo cual, la Mediadora del Centro de Mediación de la Procuraduría General del Estado, emitió la Constancia de Imposibilidad de Mediación N. 0012-CMIM-2021-QUI de 28 de abril de 2021, dentro del procedimiento de mediación N. 0283-DNCM-2020-QUI, en la que indicó que se realizaron 12 convocatorias a mediación y 8 audiencias sin llegar a un acuerdo, además, señaló:

*“... en virtud de que el señor... Propietario de la compañía y la señora... no han legitimado su intervención en representación de la compañía Mega-Airlines Solutions en mi calidad de Mediadora ..., expido la presente constancia de imposibilidad de mediación... entre el Ministerio de Defensa Nacional y la Empresa Mega-Airlines Solutions, por lo que, dispongo el cierre del proceso y el archivo del expediente (...).”*

Por lo expuesto, la mediación entre el MIDENA y MEGA AIRLINES, no tuvo un resultado favorable que permita la reparación del avión C-130.

#### Demanda iniciada por el MIDENA en contra de Seguros Sucre

Luego del cierre del proceso de mediación, el Representante de MEGA AIRLINES, en comunicación de 16 de junio de 2021, solicitó al Ministro de Defensa Nacional una solución definitiva a la controversia derivada del Acuerdo de Términos y Condiciones, manifestando que las decisiones unilaterales de la FAE han ocasionado un perjuicio a su empresa; razón por la que, solicitó la cancelación del 50% restante de los valores acordados para la terminación de los trabajos, más los daños y perjuicios provocados por los incumplimientos de la FAE al referido acuerdo.

En respuesta a lo manifestado, el Ministro de Defensa Nacional, con oficio MDN-MDN-2021-0600-OF de 29 de junio de 2021, solicitó a dicha compañía la devolución de los motores y las hélices del avión C-130; ante lo cual, el Representante de MEGA AIRLINES, mediante comunicación de 3 de julio de 2021, señaló que acudirá a todos

*diez y nueve*

los organismos para demandar el perjuicio económico, psicológico, de imagen y prestigio sufrido por la empresa y que rematará los motores y hélices que se encuentran en su custodia; mientras que, el Ministro de Defensa Nacional, con oficio MDN-MDN-2021-0683-OF de 14 de julio de 2021, insistió a la compañía MEGA AIRLINES en la devolución de los componentes mayores y el reembolso del anticipo pagado más los intereses generados; instancias legales que no se han iniciado hasta el 30 de abril de 2022, fecha de corte de la presente acción de control, de acuerdo a lo indicado por el Coordinador General de Asesoría Jurídica en oficio MDN-JUR-2022-1411-OF de 28 de octubre de 2022.

El Coordinador General de Asesoría Jurídica, la Directora de Seguros de Bienes Estratégicos y el Director de Patrocinio del MIDENA, el 13 de octubre de 2021, acudieron a una reunión de trabajo en la Procuraduría General del Estado, para analizar las opciones legales respecto a los problemas derivados de la recuperación del avión C-130; reunión de la que se generaron sugerencias que fueron informadas al Ministro de Defensa Nacional, en memorando MDN-JUR-2021-1179-ME de 13 de octubre de 2021, entre las que constan:

*“...1. Disponer la presentación de un Informe de Inspección Técnica de la aeronave para conocer la utilidad de la misma y daños presentados...-2. Cerciorado el daño (canibalismo) realizar los trámites administrativos para dar de baja a la aeronave, previo pago de la indemnización del siniestro por parte de la Cía. De Seguros “Sucre”...-3. Recibir de la Cía. Reaseguradora de Seguros “Sucre” el valor de USD 2'800.000,00, equivalente al 50% del saldo del valor establecido por los ajustadores internacionales y aceptado por la FAE...-4. No procede la terminación unilateral del contrato/póliza, por cuanto la misma feneció en el año 2014, ya que los contratos de seguros tienen normativa específica...- 8. Gestionar los dineros a ser recibidos por los reaseguradores para utilizarlos en beneficio de la FAE, en la modalidad cash in liu, para mejorar su capacidad operativa (...).”*

Al respecto, el Comandante General de la FAE, mediante oficio FA-CGFAE-BC-F-B-2021-2432-OF de 26 de octubre de 2021, respecto a los valores para recuperar la operatividad del avión C130, indicó que los costos directos relacionados con el siniestro corresponden a 5 821 650,00 USD; mantenimientos pendientes 5 689 000,00 USD; componentes removidos y los que cumplieron su vida útil 2 956 288,32 USD; por lo que, se necesita de aproximadamente 14 466 938,22 USD para la reparación de la aeronave; sin embargo, Seguros Sucre S.A., a través del Ejecutivo de Siniestros, en oficio CAMQ-2021-0892 de 21 de octubre de 2021, indicó a la Directora de Seguros de Bienes

*Del visto*

Estratégicos del MIDENA, que la liquidación económica del siniestro asciende a 2 834 755,00 USD, como se detalla a continuación:

DESCRIPCIÓN	VALOR (USD)
Monto total acordado del reclamo para efectivo en lugar de reparación	5.000.000,00
Evaluación Cascade	21.000,00
Costos Asociados FAE	3.500,00
Anticipo 50% Reparación Inicial	2.053.195,00
Inspección Bond Aviation 2da evaluación	7.050,00
Inspección Cascade 2da evaluación	35.000,00
<b>LIQUIDACIÓN NETA</b>	<b>2.880.255,00</b>
Deducible a cargo del asegurado (-) (\$4.500,00 aplicados a FAE 448)	45.500,00
<b>VALOR A RECIBIR MIDENA MENOS DEDUCIBLE</b>	<b>2.834.755,00</b>

El Comandante General de la FAE, con oficio FA-CGFAE-BZ-B-C-2021-2913-OF de 18 de diciembre de 2021, manifestó que no acepta la liquidación económica de 2 834 755,00 USD presentada por la Aseguradora, por cuanto la compañía está omitiendo su obligación de entregar el avión completamente reparado, así como está considerando el valor del anticipo entregado a MEGA AIRLINES como parte del siniestro, situación que afecta los intereses del MIDENA y la FAE.

Por la postura de la FAE, se realizó otra reunión con los servidores de la PGE el 9 de diciembre de 2021, en la que, de conformidad con el oficio MDN-JUR-2021-1957-OF de 12 de diciembre de 2021, suscrito por el Coordinador General de Asesoría Jurídica y dirigido al Ministro de Defensa Nacional, se indicó:

*“... se consideró que la toma de decisiones debe ser de carácter institucional, sobre la base de pronunciamientos jurídicos, y que la compañía de Seguros Sucre, mal puede reconocer valores diferentes (mantenimientos programados, no realizados), al informe de los ajustadores internacionales realizado con ocasión del siniestro producido...; recomendando finalmente lo siguiente:...-1.- Si se confirma que el reclamo no ha prescrito y existe incumplimiento por parte de la compañía aseguradora, se debe proceder a demandar a la compañía de Seguros Sucre S.A. y subsidiariamente a la empresa MEGA AIRLINES SOLUTIONS, por los daños y perjuicios ocasionados... 2.- De no poder efectuarse las demandas por el tiempo transcurrido, directamente se podría recibir el 50% del siniestro no cancelado, antes referido, recuperando de esa forma una parte del daño producido (...).”*

Al no existir una solución entre las partes, el Coordinador General de Asesoría Jurídica, con oficio MDN-JUR-2021-2077-OF de 21 de diciembre de 2021, puso en conocimiento del Ministro de Defensa Nacional el proyecto de demanda de daños y perjuicios en contra de Seguros Sucre, en la que se reclama una indemnización por 50 727 069,76 USD, por la no reparación integral del avión C-130; además, con oficio MDN-JUR-2021-2078-OF de 21 de diciembre de 2021, le presentó al Ministro de

*De veinte y uno*

Defensa su criterio jurídico en relación a la presentación de dicha demanda, indicando lo siguiente:

*“... Toda vez que ha transcurrido aproximadamente ocho años desde la colisión suscitada (SINIESTRO) y, no se ha realizado las acciones legales pertinentes, actualmente se encuentra prescrito el tiempo para interponer una acción de reclamación administrativa de seguros en contra de Seguros Sucre S.A...- De lo anotado se desprende que la vía idónea de acuerdo a la normativa legal vigente es presentar la correspondiente demanda de daños y perjuicio en vía ordinaria, la cual aún no precluye conforme lo dispone tanto el Código Civil y el Código General de Procesos...- me permito recomendar a usted señor Ministro de Defensa Nacional lo siguiente:...- Acoger la recomendación de la Procuraduría General del Estado...- y por consiguiente que se proceda a demandar por daños y perjuicio a Seguros Sucre S.A., por la cantidad de USD. 50 727 069,76, mismo que ha sido establecido por la Fuerza Aérea Ecuatoriana; acción que presentará el suscrito en la Unidad Judicial Civil con sede en la Parroquia de Ñaquito, del cantón Quito (...).”*

Por lo que, el Ministro de Defensa Nacional, con oficio MDN-MDN-2021-1500-OF de 22 de diciembre de 2021, solicitó al Procurador General del Estado la delegación a los abogados del MIDENA para ejercer el patrocinio institucional, para el inicio de la demanda por daños y perjuicios en contra de Seguros Sucre S.A.; quien, con delegación 78.939 de 2 de febrero de 2022, indicó:

*“... confiero la delegación, para que, en ejercicio del patrocinio del Estado, inicien las acciones legales que correspondan para demandar a Seguros Sucre (...).”*

El Coordinador General de Asesoría Jurídica del MIDENA, el 22 de diciembre de 2021, presentó la demanda de daños y perjuicios en contra de la Aseguradora, signada con el número 17230-2021-22006, la cual fue calificada y admitida a trámite el 2 de marzo de 2022 y, hasta el 30 de abril de 2022, se encuentra en etapa de citaciones como se evidenció en el sistema de consultas judiciales SATJE.

Según se desprende de la demanda propuesta se fundamentó en el incumplimiento por parte de Seguros Sucre en Liquidación de entregar la aeronave C-130 totalmente reparada y a satisfacción de la FAE; incumplimiento que ha generado daños susceptibles de una indemnización por 50 727 069,76 USD, que corresponden a 11 510 650,00 USD por daños y perjuicios y 39 196 419,76 USD, por daño emergente. Dentro de los argumentos de hecho, el MIDENA expone todos los problemas derivados con el Acuerdo de Términos y Condiciones; y, en derecho, se sustenta en las cláusulas de la póliza 6000052.

*OP Veinte y dos*

Es decir, todas las controversias derivadas del Acuerdo de Términos y Condiciones y la evaluación de las normas aplicables para establecer el alcance de las obligaciones de la Aseguradora con respecto a la reparación de la aeronave siniestrada, se encuentran sustanciándose ante la justicia ordinaria.

#### Estado actual del avión C-130, matrícula FAE-892

El Director General de Logística de la FAE, con oficio FA-BC-C-2022-0981-OF de 11 de julio de 2022, adjuntó el informe técnico de la situación del avión C-130, FA-BXP-g3-2019-038-INF de 24 de julio de 2019, suscrito por el Jefe de Mantenimiento de Aviación Pesada No. 1121 Accidental, en el cual se indicó que la aeronave se mantiene en *"tierra inoperativo en proceso de preservación"*; las inspecciones de preservación se realizaron desde el 6 de agosto de 2014 cada 90 días tomando como referencia la O.T. 1C-130A-7; y, que los *"componentes mayores motores y hélices fueron desmontados de la aeronave y se encuentran instalados en otra aeronave y en proceso de preservación"*.

Respecto a la pertinencia de la utilización de dichos componentes en otras aeronaves, auditoría determinó que, a fin de reducir el deterioro en la estructura y componentes de la aeronave, el Grupo Logístico Nro. 112 de la FAE inició trabajos de preservación de los motores, conforme a lo especificado en la Orden Técnica USAF T.O. 2J-1-18; así como realizó la remoción de componentes aviónicos y eléctricos para ser empleados en el FAE-893, acción que tuvo dos propósitos: el primero operacional, al poner en vuelo una aeronave de similares característica que es el FAE-892, lo que permitió cubrir las misiones de vuelo asignadas a la Fuerza; y el segundo propósito que obedece a razones técnicas, puesto que un componente de aviación que permanece en inactividad durante un tiempo prolongado, tiende a presentar problemas de funcionamiento cuando se lo emplea nuevamente, por lo que, se realiza el intercambio controlado de partes con otras aeronaves que se encuentra operables.

El intercambio controlado de componentes es una práctica común dentro del mantenimiento de aviación y consiste en tomar repuestos de aeronaves que temporalmente se encuentran inoperables, para ser instalados en otras unidades que requieren el repuesto para poder volar; dentro de la doctrina norteamericana se conoce a este procedimiento como *"canibalización"*, lo cual es aceptado y regulado dentro de la Fuerza Aérea Norteamericana y no representa un peligro para la operatividad de la aeronave original, sino que, por el contrario, contribuye a su preservación, al permitir que parte de sus componentes operan en vuelo y se mantengan en óptimas

*diez y tres*

condiciones. Específicamente, para el caso del avión C-130, la orden técnica 00-25-4 de 1 de julio del 2020 establece en el punto 1.1.8 el “*criterio canibalización*”, a fin de extraer componentes de una aeronave para instalarlos en otra.

Además, los días lunes 25 y martes 26 de julio de 2022, conjuntamente con 6 técnicos delegados por la FAE, auditoría realizó la inspección física del avión, constatando que se encuentra inoperativo en la plataforma militar ubicada al norte de la pista de la Base Aérea de Latacunga, junto con otras aeronaves que han sido dadas de baja por la FAE, y que no cuenta con cobertura ni anclaje que lo proteja frente a los factores climáticos, observándose un deterioro en la pintura exterior; además, se observó que internamente se han ubicado pesos muertos en el área de carga para mantener la estabilidad de la aeronave debido a la remoción de sus motores y hélices y que en la cabina no se ha cubierto el panel de instrumentos para protegerlo de los rayos solares.

Así también, de los 213 componentes del inventario inicial de la aeronave, 189 permanecen instalados en el avión y 24 han sido desmontados; de este último grupo: 6 permanecen almacenados dentro de la Base Aérea de Latacunga, 6 en la Base Aérea Mariscal Sucre, 5 en el CEMAF, 4 fueron instalados en el avión FAE-893 y 3 se encuentran fuera del país; además, existen 73 elementos que requieren reparación o reemplazo por el cumplimiento de su vida útil.

El Director de Mantenimiento de Sistemas Aeronáuticos accidental, en informe FA-BC-F-2021-068-INF de 20 de diciembre de 2021, respecto a la información general de la aeronave, indicó que hasta el 11 de octubre de 2013, fecha del siniestro, cumplió 20.297:35 horas de vuelo, y que la última inspección mayor (PDM e isocronal) se efectuó en el año 2010, sin que la aeronave tenga un tiempo de vida útil límite, ya que ésta depende del cumplimiento de las inspecciones estructurales de acuerdo a la OT. 00-25-4.

Respecto a los mantenimientos, el Comandante del Grupo Logístico No. 112, en el informe FA-BXP-g3-2020-042-INF de 13 mayo de 2020, indicó que las inspecciones calendarias que el avión debía cumplir de acuerdo al programa de mantenimiento establecido por la USAF descrito en la Orden Técnica 1C-130A-6, eran las siguientes:

No.	Mantenimientos calendarios	Intervalos
1	Pre-Post-Flight Combined	3 días
2	Home Station Check	270 días
3	Isochronal (ISO 4)	540 días
4	Programmed Depot Maintenance (PDM)	69 meses

*diez y siete y cuatro*

Conforme a la tabla anterior, se debieron realizar algunas inspecciones al avión; no obstante, en lo que respecta a los mantenimientos preventivos necesarios para recuperar la operabilidad del avión C-130 de matrícula FAE-892, se debe ejecutar únicamente la inspección ISO 4 y el PDM pendiente; siempre y cuando el avión se encuentre en condiciones operativas, en razón de que la única forma de comprobar la operabilidad de todos los componentes de la aeronave es durante los chequeos funcionales con el avión encendido, tanto en tierra como en vuelo. Estos chequeos no pueden ser realizados en la actualidad por la falta de componentes esenciales, tales como motores o generadores que fueron afectados o desmontados a raíz del accidente; por lo que, realizar los mantenimientos en las condiciones actuales en las que se encuentra la aeronave no es procedente.

Por lo expuesto, hasta el 30 de abril de 2022, fecha de corte de la acción de control, el avión C-130 no se encuentra en condiciones aeronavegables, manteniéndose en un programa de preservación de sus componentes, sistemas y piezas, a través del intercambio controlado de partes que permite su mantenimiento; y, no ha sido posible la ejecución de las inspecciones ISO 4 y PDM, debido a que estas tienen que realizarse una vez que la aeronave se encuentre operativa, esto es, posterior a la reparación de los daños producidos por el siniestro.

En resumen, se evidenció que las partes involucradas en la recuperación del avión C-130, a pesar de las múltiples reuniones mantenidas y los pedidos e intercambios de información que realizaron, no resolvieron las controversias derivadas del Acuerdo de Términos y Condiciones que fue suscrito por el Comandante General de la FAE y la compañía MEGA AIRLINES; problemas que datan de abril del año 2015 y persisten hasta la fecha de corte de la acción de control, y que están relacionados con el incumplimiento del taller reparador; la no devolución de componentes de la aeronave referida; la falta de liquidación de los pagos realizados al indicado taller en calidad de anticipo; y, la exigencia de la FAE a la Aseguradora por intermedio del MIDENA, para que el avión sea devuelto en condiciones aeronavegables, lo que incluye no solo el reconocimiento del valor completo del siniestro, sino además los mantenimientos programados y el reemplazo de piezas que cumplieron su vida útil.

Por su parte, Seguros Sucre S.A. señaló que la recuperación del anticipo y de los componentes es responsabilidad de la FAE, como suscriptor del Acuerdo de Términos y Condiciones, del cual la Aseguradora no tuvo injerencia ni formó parte; además, indicó que reconoce el siniestro valorado por el Ajustador en 4 933 450,00 USD, conforme la *diecinueve y cinco*

última liquidación presentada en oficio CAMQ-2021-0892 de 22 de octubre de 2021, y no así los costos asociados por el tiempo en el que el avión no se encontró operativo, ya que estos costos están excluidos de acuerdo a las condiciones previstas en la póliza de seguros 600052.

En relación a las controversias referidas, se evidenció que el MIDENA, a fin de hacer exigible la devolución del avión en condiciones aeronavegables, inició el 22 de diciembre de 2021, una demanda por daños y perjuicios y daño emergente por 50 727 069,76 USD, en contra de Seguros Sucre S.A., en la cual se expuso como "*FUNDAMENTOS DE HECHO*" todas las circunstancias que son objeto de las divergencias antes mencionadas, por lo que, los hechos controvertidos se encuentran sustanciándose ante la justicia ordinaria.

Con oficios 0816 al 0823-DNA1-2022, y del 0122 al 0152-0006-DNA1-2022-I de 14 de diciembre de 2022, se comunicó los resultados provisionales a los Ministros de Defensa Nacional, Comandantes Generales de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, Viceministro de Defensa, Coordinadores Generales de Contratación de Bienes Estratégicos, Coordinadores Generales de Asesoría Jurídica, Directores de Seguros de Bienes Estratégicos del MIDENA, Directores de Logística, Comandantes del Grupo Logístico N. 112, Comandantes del Ala de Transporte N. 11, Directores de Mantenimiento de Sistemas Aeronáuticos, Jefe de Mantenimiento de Aviación Pesada N. 1121, accidental, Directores de Asesoría Jurídica de la FAE, Comandantes del Escuadrón de Aviación Pesada N. 1121, Jefe del Departamento de Seguros de la FAE, Liquidadora de Seguros Sucre S.A. y al Representante Legal de la compañía MEGA AIRLINES, actuantes en los períodos comprendidos entre el 1 de enero de 2017 y el 30 de abril de 2022, quienes se manifestaron en los siguientes términos:

El Director de Seguros de Bienes Estratégicos del MIDENA que actuó en el periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 2016 y el 16 de agosto de 2017, mediante comunicación de 22 de diciembre de 2022, adjuntó documentación en la que solicitó a los Coordinadores Generales de Contratación de Bienes Estratégicos y a los Coordinadores Generales de Asesoría Jurídica, inicien las acciones administrativas y legales que permitan la recuperación del avión C-130; así como insistió a la Aseguradora la reparación de la aeronave.

*DND veinte y seis*

El Director General de Logística de la FAE, que actuó en el periodo comprendido entre el 9 de junio al 13 de diciembre de 2020, en comunicación recibida el 23 de diciembre de 2022, se ratificó en lo mencionado en el informe FA-BC-F-c-2020-0014-O de 11 de agosto de 2020, en el que señaló que la propuesta de MEGA AIRLINES no presentó una solución a la recuperación del avión, ya que no consideró aspectos técnicos que son mandatorios cumplir para que la aeronave se encuentre en condiciones aeronavegables; así también, Jefe del Departamento de Seguros de la FAE que actuó en el período comprendido entre el 3 de julio de 2018 y el 17 de agosto de 2021, con oficio FA-GTS-2023-001-OF de 3 de enero de 2023, indicó que mediante oficios e informes comunicó a las diferentes autoridades de la FAE sobre la cronología y situación de la recuperación de la aeronave y sus componentes.

El Comandante del Grupo Logístico N. 112, que actuó en el período comprendido entre el 18 de julio de 2019 al 9 de agosto de 2021, y el Jefe de Mantenimiento de Aviación Pesada N. 1121, Accidental, que actuó en el período comprendido entre el 6 de septiembre y el 3 de octubre de 2021, con oficios FA-BC-C-2022-8032-OF y ECP 0011-2022, de 29 y 30 de diciembre de 2022, en similares términos indicaron que realizaron el mantenimiento y preservación a la aeronave siniestrada, a sus partes, componentes y repuestos de acuerdo al proceso de preservación establecido por el fabricante en la Orden Técnica USAF 1C-130A-7, además el Comandante del Grupo Logístico N. 112, señaló:

*“... de forma periódica, personal técnico de la USAF, acudían al Ala No. 11, a actualizar y capacitar al personal técnico para mejorar conocimientos en los procesos de mantenimiento de este tipo de aeronaves, lo que ayudó a que el deterioro sea menor de lo que pudo haber estado en más de 9 años después de ocurrido el accidente aéreo.- con mis acciones y disposiciones, se ha mantenido al avión de acuerdo a lo que exige el fabricante, pese a no encontrarse en condiciones aeronavegables, manteniéndose con un programa de preservación de sus componentes, partes y repuestos, pero que aún no es posible la ejecución de las inspecciones HSC, Isocronal y PDM, porque en las condiciones en las que se encuentra actualmente este avión, no es procedente ni recomendable (...).”*

El Comandante del Ala de Transportes N. 11, que actuó en el período comprendido entre el 9 de diciembre de 2019 y el 13 de junio de 2021, con oficio FA-JHAS-2022-001-OF-O de 28 de diciembre de 2022, indicó que cuando se hizo cargo de sus funciones, recibió el avión en estado inoperativo, con la pintura deteriorada y en proceso de preservación, sin cobertura exterior al no poseer el Ala de Transporte N. 11 un hangar o infraestructura disponible que permita mantener el avión bajo techo por su gran envergadura, lo que obligó a que la aeronave permanezca en el mismo lugar donde

*Diez veinte y siete*

sufrió el accidente, es decir, en la plataforma militar al norte de la pista de la Base Aérea Cotopaxi, sin sus componentes mayores y equipos que fueron retirados para preservación en bodega y utilización en el avión de similares características FAE-893 de acuerdo a lo que mandan los procesos de intercambio controlado de partes, lo cual ratifica el estado de preservación y condiciones en las que se encontró el avión cuando el equipo de auditoría realizó la visita técnica.

El Viceministro de Defensa Nacional, que actuó en el período comprendido entre el 10 de mayo de 2018 y el 21 de mayo de 2021, en comunicación de 28 de diciembre de 2022, indicó que su gestión por delegación del Ministro de Defensa fue dar seguimiento al proceso de mediación realizado en la Procuraduría General del Estado e insistir al propietario de MEGA AIRLINES, que nombre un representante legal en Ecuador para continuar con los procesos administrativos y legales para la recuperación del avión.

El Director General de Logística de la Fuerza Aérea, que actuó en el período comprendido entre el 4 de junio de 2021 al 30 de abril de 2022, con oficio FA-BC-2022-8180-OF de 28 de diciembre de 2022, indicó que la FAE solicitó reiteradamente al Ministerio de Defensa Nacional, entidad que es la suscriptora y administradora de la póliza de seguro que informen respecto a las gestiones realizadas con Seguros Sucre S.A. para la recuperación de la aeronave en las mismas condiciones en las que se encontraba antes del accidente, además señaló que las aseveraciones de MEGA AIRLINES y de la Aseguradora respecto a los incumplimientos que supuestamente tuvo la FAE al coordinar los trabajos de reparación con el taller, no deberían ser destacadas en el presente informe de auditoría en razón de que tratan de confundir y desvirtuar la realidad; criterio que no es compartido, en razón de que auditoría reveló los hechos suscitados con la aeronave en base a la documentación presentada por la entidad, respecto a las acciones y gestiones realizadas por los intervinientes y que son parte de las controversias surgidas entre el MIDENA, FAE, Seguros Sucre y MEGA AIRLINES, las cuales se encuentran sustanciándose ante la justicia ordinaria en la demanda planteada por el MIDENA a la Aseguradora.

Posterior a la conferencia final de resultados, efectuada el 17 de enero de 2023, los Directores Generales de Logística de la FAE que actuaron en el periodo comprendido entre el 4 de diciembre de 2020 y el 26 de mayo de 2021; y del 4 de junio de 2021 al 30 de abril de 2022, con oficios FA-JE-2023-003-O y FA-JK-2023-0001-O de 24 y 25 de enero de 2023, en similares términos solicitaron que en la presente acción de control se

*de veinte y ocho*

haga referencia a las recomendaciones emitidas en informes anteriores realizados por la Contraloría General del Estado.

Al respecto, a través de la presente acción de control se verificaron las gestiones realizadas por la FAE y el MIDENA para la recuperación del avión C-130, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2017 y el 30 de abril de 2022, la cuales comprenden las actuaciones y controversias generadas entre las partes reveladas en párrafos anteriores, y que forman parte de la demanda civil propuesta contra Seguros Sucre S.A. en Liquidación; razón por la que, el análisis de legalidad de dichas controversias le corresponde a la autoridad judicial que conoce el indicado proceso.

### Conclusiones

- El Ministerio de Defensa Nacional a fin de hacer exigible la devolución del avión en condiciones operativas, inició el 22 de diciembre de 2021, una demanda por daños y perjuicios y daño emergente por 50 727 069,76 USD, en contra de Seguros Sucre S.A., que se encuentra sustanciándose en justicia ordinaria y que se derivaron de las controversias generadas entre la FAE, Seguros Sucre, MIDENA y la empresa MEGA AIRLINES SOLUTIONS, relacionadas con: el incumplimiento de este último en la reparación de aeronave en las condiciones establecidas en el Acuerdo de Términos y Condiciones; la no devolución de componentes del avión que se encuentran en el exterior en custodia de MEGA AIRLINES; la falta de liquidación de los pagos realizados al indicado taller en calidad de anticipo; y, la exigencia de la FAE a la Aseguradora por intermedio del MIDENA, para que el avión sea devuelto en condiciones aeronavegables; reclamo que incluye no solo el reconocimiento del valor completo del siniestro, sino además los mantenimientos programados y el reemplazo de piezas que cumplieron su vida útil.
- El avión C-130 se encuentra inoperativo por 9 años, el cual está ubicado en la plataforma militar al norte de la pista de la Base Aérea de Latacunga, manteniéndose en un programa de preservación de sus componentes, sistemas y piezas, establecido por el fabricante en las diferentes órdenes técnicas; sin embargo, no se han realizado las inspecciones ISO 4 y PDM, ya que el avión no se encuentra en condiciones aeronavegables.

*OP Variante y nueva*

## Recomendación

### Al Ministro de Defensa Nacional

1. Dispondrá al Coordinador General de Asesoría Jurídica continúe con el impulso y de seguimiento a la demanda interpuesta por el MIDENA en contra de Seguros Sucre S.A.

*Del treinta*

  
Ing. CPA. Silvia Pérez Vinueza

**Directora Nacional de Auditoría de Administración Central, Subrogante**