

No. de trámite:

471301

Fecha recepción: 2025-09-02 16:12

No. de referencia:

AN-OPNA-2025-009-M

Fecha documento: 2025-09-02

Remitente:

Niels Anthonez Olsen Peet

niels.olsen@asambleanacional.gob.ec

Revise el estado de su documento
con el usuario 0915385009 en:

<http://dts.asambleanacional.gob.ec>

*Oficio: Una página
Anexo: 86 páginas*

Memorando Nro. AN-OPNA-2025-009-M

Quito, D.M., 02 de septiembre de 2025

PARA: Asambleísta Mishel Mancheno Dávila
Primera Vicepresidente de la Asamblea Nacional

ASUNTO: Presentación del "PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"

De mi consideración:

Luego de expresarle un cordial saludo, de conformidad a lo dispuesto en el Artículo 134 número 1 de la Constitución de la República del Ecuador, en concordancia con el Artículo 54 número 1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, presento el "**Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil**".

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,


Niels Olsen Peet
Asambleísta Nacional

Anexos: firmas de respaldo
formulario ODS.



PROYECTO DE LEY ÓRGANICA DE AVIACIÓN CIVIL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La aviación civil desempeña un papel fundamental en el desarrollo económico y social del Ecuador, al conectar regiones, facilitar el comercio y fomentar el turismo, sin embargo, la legislación vigente en esta materia, contenida en las Codificaciones de la Ley de Aviación Civil, y Código Aeronáutico, presentan ciertas limitaciones y vacíos normativos que no responden adecuadamente a los retos actuales de la industria. Entre estas se encuentran la falta de reglamentación de respaldo, acorde a los avances internacionales de la industria, desarrollados para la fomentación de la aeronáutica civil en el Ecuador y de ese modo contrarrestar las carencias en la seguridad operacional.

La presente actualización normativa tiene como objetivo:

1. Seguridad operacional: Adoptar estándares internacionales en línea con las recomendaciones de la Organización e Aviación Civil Internacional (OACI) para reducir riesgos, prevenir accidentes en el transporte aéreo y poder asegurarse de la provisión del servicio de transporte aéreo que proteja derechos constitucionales, como un transporte seguro y a través de ello la protección de la vida.
2. Derechos de los pasajeros: Fortalecer el marco de protección para los usuarios del transporte aéreo, estableciendo mecanismos claros y eficaces para la prestación del servicio.
3. Regulación de nuevas tecnologías: Incorporar disposiciones específicas para regular el uso de aeronaves no tripuladas (drones) y otros avances tecnológicos que impactan al sector, asegurando un equilibrio entre la innovación y la seguridad.
4. Sostenibilidad ambiental: Introducir medidas que promuevan prácticas sostenibles en la aviación, tales como la reducción de emisiones de carbono, la optimización de rutas aéreas y el uso de combustibles alternativos.
5. Competitividad y desarrollo económico: Crear un entorno normativo que favorezca la inversión en infraestructura aeroportuaria, fomente la competitividad del sector y potencie el desarrollo del transporte aéreo como motor de crecimiento económico nacional e integración regional.

Justificación técnica y social

La modernización de la normativa aeronáutica civil permitirá al Ecuador alinearse con los estándares internacionales y fortalecer su posición como un país competitivo y seguro en el ámbito de la aviación. Además, al atender las necesidades de los pasajeros, la reforma garantizará un trato justo y equitativo,

incrementando la confianza de los usuarios en el sistema de transporte aéreo. Por otro lado, la inclusión de políticas de sostenibilidad responde al compromiso global de combatir el cambio climático y asegurar un desarrollo responsable.

La Ley Orgánica de Aviación Civil abarca aspectos que van más allá del transporte de personas o mercancías, como la regulación de las aeronaves, la seguridad aérea, la infraestructura aeroportuaria y las operaciones de aeronaves.

Esta Ley, para tener mayor fuerza y jerarquía, se debe convertir en orgánica, esto implica la protección de sus principios fundamentales, otorgándole así una posición superior dentro del ordenamiento jurídico.

Las leyes orgánicas son más resistentes a cambios políticos, garantizando que los principios de la aviación civil se mantengan a largo plazo.

Las leyes orgánicas tienen una posición superior en la jerarquía legal, lo que significa que se aplican a cualquier otra ley que esté en conflicto con ellas, brindando mayor seguridad a los operadores aéreos y a la ciudadanía, ya que sus principios fundamentales son difíciles de modificar.

La aviación civil es un sector en constante evolución, y una ley orgánica permite que se adapte a los cambios tecnológicos y normativos con mayor facilidad.

Bajo estas premisas, convertir la Ley de Aviación Civil en orgánica garantiza su estabilidad, jerarquía, seguridad jurídica y capacidad de adaptación a los cambios, fortaleciendo el sector aéreo ecuatoriano.

Adicionalmente es necesario que la legislación esté alineada con los estándares internacionales, la ley debe reflejar los principios, normas y prácticas recomendadas por la OACI.

Impacto esperado

La reforma contribuirá al fortalecimiento institucional de las entidades reguladoras, mejorará la calidad de los servicios de transporte aéreo y generará un impacto positivo en la economía del país mediante el incremento del turismo, el comercio y la conectividad interna e internacional. Asimismo, fomentará una cultura de sostenibilidad y seguridad.

La necesidad de una nueva Ley, adaptada a la realidad actual del sector, superando las limitaciones de la legislación vigente. La creciente complejidad del transporte aéreo, la globalización de la industria y los avances tecnológicos exigen una normativa moderna, eficiente y segura que garantice la soberanía nacional, la competitividad del sector y la protección de los usuarios.

La legislación actual sobre aviación civil en Ecuador presenta varias deficiencias que impiden un desarrollo óptimo del sector. Su estructura, en algunos casos, se encuentra fragmentada y desactualizada, presentando incongruencias e ineficiencias que obstaculizan la modernización del sistema.

La rápida evolución de la tecnología en la aviación, incluyendo RPAS, con sus siglas en inglés (*Remotely Piloted Aircraft System*), también conocidos como drones, vehículos aéreos no tripulados y la gestión del tráfico aéreo, requiere una actualización normativa que regule su uso de forma segura y eficiente, sin frenar la innovación. La legislación actual no está preparada para abordar estos retos.

Aunque existen regulaciones de seguridad, se requiere una consolidación y actualización que incorpore las mejores prácticas internacionales y los últimos avances en materia de gestión de riesgos y prevención de accidentes. Esto incluye una mayor atención a la ciberseguridad en los sistemas de navegación y control aéreo.

El marco legal debe fomentar la competencia leal y la eficiencia en el sector, permitiendo la participación de actores privados bajo condiciones justas y transparentes. Una legislación actualizada puede atraer inversión extranjera, dinamizar el mercado y mejorar la conectividad aérea del país.

La creciente preocupación por el impacto ambiental del transporte aéreo exige la incorporación de regulaciones específicas para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero y reducir la huella de carbono de la industria. La legislación actual no aborda suficientemente esta problemática.

La reforma se basa en la necesidad de alinear la legislación nacional con convenios internacionales, como los establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a través del Convenio sobre Aviación Civil Internacional también conocido como Convenio de Chicago y sus 19 Anexos.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito por la República del Ecuador el 7 de diciembre de 1944, ratificado el 20 de agosto de 1954, está sujeto al Programa Universal OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP); al Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP); Evaluación de la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSPIA) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Este último tiene como objetivo evaluar el grado de aplicación eficaz del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de cada Estado miembro. La auditoría (USOAP) se realiza a través de Preguntas de Protocolo (PQ). En la reciente auditoría USOAP de 2023, Ecuador ha sido considerado insatisfactorio en varios aspectos, incluyendo la falta de atribuciones para realizar vigilancia y control, la falta de contravenciones para proveedores de servicios y la ausencia de la disposición constante en el Artículo 83 *bis*, principalmente.

En virtud de lo expuesto, resulta imperioso considerar como principales objetivos de la presente propuesta, los siguientes:

- Incrementar estándares de seguridad, basándose en estadísticas que muestran la necesidad de mejorar protocolos existentes o incorporar nuevas tecnologías.
- Fomentar el crecimiento y la competitividad del sector aéreo, facilitando la inversión y modernización de la infraestructura. Enfocando en la

creación de una estructura organizacional más sólida con recursos adecuados, proporcionando una separación clara entre la supervisión y la prestación de servicios, así como la seguridad y la protección.

- Incorporar regulaciones sobre avances tecnológicos que afectan la operación y gestión del transporte aéreo, como el uso de drones o sistemas de navegación.
- Incluir consideraciones sobre la protección de los derechos de los pasajeros, asegurando que la reforma contribuya a mejorar las condiciones de viaje y la atención al cliente.
- Justificar cambios que promuevan la sostenibilidad en la aviación, alineando la legislación con políticas ambientales y de reducción de emisiones.
- Modernizar procedimientos administrativos para optimizar la gestión y regulación del sector aéreo.

En conclusión con la incorporación de los planeamientos de esta nueva Ley Orgánica de Aviación Civil se busca proteger el derecho constitucional de un transporte seguro, con la finalidad de precautelar la vida de las y los usuarios, sus operadores y el entorno en sí en el cual se desarrolla la actividad aeronáutica en el país.

ASAMBLEA NACIONAL

EL PLENO

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 1 de la Constitución de la República dispone que el "Estado ecuatoriano es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático (...)";

Que la Constitución de la República, aprobada en el año 2008, reconoce los derechos, libertades y garantías de las personas; establece la nueva organización nacional y el régimen de competencias de todas las instituciones y autoridades del poder público;

Que la Constitución de la República, en el Artículo 4 determina que: "El territorio del Ecuador constituye una unidad geográfica e histórica de dimensiones naturales, sociales y culturales, legado de nuestros antepasados y pueblos ancestrales. Este territorio comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo. Sus límites son los determinados por los tratados vigentes (...) El Estado ecuatoriano ejercerá derechos sobre los segmentos correspondientes de la órbita sincrónica geoestacionaria, los espacios marítimos y la Antártida.";

Que la Constitución de la República, en el Artículo 84 establece que: "La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y las normas jurídicas a los derechos previstos en la constitución y los tratados internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades (...);"

Que el segundo inciso, del Artículo 141 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que la Función Ejecutiva está integrada, entre otros, por "los demás organismos e instituciones necesarios para cumplir, en el ámbito de su competencia, las atribuciones de rectoría, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas nacionales y planes que se creen para ejecutarlas".

Que el Artículo 147, número 1 de la Constitución de la República del Ecuador establece las atribuciones del Presidente de la República, entre ellas: "Cumplir y hacer cumplir la Constitución, las leyes, los tratados internacionales y las demás normas jurídicas dentro del ámbito de su competencia".

Que la Constitución de la República, en el Artículo 226 dispone que: "Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de Sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución";

Que la Constitución de la República, en el Artículo 227 determina que: "La administración pública se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.";

Que la Constitución de la República, en el Artículo 313 considera como: "(...) sectores estratégicos, la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua y los demás que determine la ley";

Que el Artículo 314 de la Constitución de la República, señala que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley. El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación;

Que el Artículo 394 de la Constitución de la República garantiza la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional;

Que la Constitución de la República, en el Artículo 425 establece que: "El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: la Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos (...)";

Que mediante Registro Oficial Nro. 675 de 25 de noviembre de 1954, se encuentra publicada la ratificación de la adhesión del Ecuador al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de 1944, suscrito el 07 de diciembre de 1944 y ratificado mediante Decreto Ejecutivo Nro. 110 de 13 de julio de 1954;

Que el Ecuador, como signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional también conocido como Convenio de Chicago de 1944, se compromete a seguir las normas y métodos recomendados en este acuerdo internacional y sus anexos, que regulan la aviación civil a nivel global, en busca de mejorar la seguridad, eficiencia y desarrollo de la aviación civil en el país y en el mundo;

Que el Código Orgánico Administrativo, recoge principios que se deben observar en el ejercicio de la función administrativa para coordinar acciones para el cumplimiento de los fines de las instituciones del Estado sus organismos y dependencias para hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución de la República de acuerdo con el Artículo 226, a fin de simplificar los trámites que deben efectuar los ciudadanos ante las administraciones públicas con el fin de desarrollar actividades productivas y tornar eficientes los mismos, teniendo la obligación de cada institución adecuar sus normas conforme al Código Orgánico Administrativo;

Que el Artículo 45 del Código Orgánico Administrativo, dispone que la administración pública central, comprende, entre otras, "3. Las entidades adscritas o dependientes (...)";

Que el Artículo 129 del mismo Código Orgánico Administrativo, preceptúa la competencia normativa de carácter administrativo del Presidente de la República en relación con el conjunto de la administración pública central; y,

Que la Codificación de la Ley de Aviación Civil y el Código Aeronáutico ecuatorianos establecen principios básicos y fundamentales para regular y controlar la actividad aeronáutica civil del país.

Sin embargo, debido a la evolución dinámica del sector aeronáutico a lo largo del tiempo, se ha vuelto necesario unificar y actualizar estas normas en un solo cuerpo legal coherente. Esta consolidación permitirá una aplicación más eficaz en el ámbito de la aviación civil, adaptándose a las necesidades y desafíos actuales del sector.

En ejercicio de sus facultades y atribuciones, expide la siguiente.

LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

TÍTULO PRIMERO

GENERALIDADES

Artículo 1.- Objeto. La presente Ley tiene por objeto regular y controlar la aviación civil en el territorio nacional para garantizar la seguridad, eficiencia y sostenibilidad de las actividades aéreas civiles y el uso del espacio aéreo.

Corresponde al Estado la regulación, planificación, control y concesión aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano.

Asimismo, le concierne la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos civiles, de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos servicios de navegación aérea, en forma directa o por delegación, según sean las conveniencias del Estado, con arreglo a las disposiciones de esta Ley, reglamentos y regulaciones técnicas, que deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional.

De acuerdo con la Constitución de la República del Ecuador y a la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, y su Reglamento de aplicación, se podrá delegar a la iniciativa privada, a través de cualquier modalidad reconocida por la ley, los aeródromos existentes y la provisión de los servicios aéreos en el país a empresas nacionales o extranjeras, que presenten las condiciones más favorables al desarrollo, mantenimiento y mejoras de los actuales, sin excluir la posibilidad de la construcción y operación de nuevos aeródromos.

Artículo 2.- Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP). Corresponde al Estado a través de la Dirección General de Aviación Civil coordinar la implementación, el establecimiento, la operación y el mantenimiento del programa estatal de seguridad operacional (SSP), de conformidad con los requisitos adoptados en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Artículo 3.- Ámbito. Las disposiciones contenidas en la presente Ley son aplicables a todas las personas naturales y jurídicas, públicas o privadas, involucradas en la operación, gestión, o regulación de las actividades aéreas civiles dentro del territorio ecuatoriano.

Artículo 4.- Finalidad. La presente Ley tiene como finalidad garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, fomentar la cooperación interinstitucional y bilateral en materia de seguridad operacional, promover el desarrollo sostenible de la aviación civil en el país y garantizar el cumplimiento de los estándares internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional a través del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.

Artículo 5.- Principios. La aeronáutica civil en el Ecuador se rige por los siguientes principios:

- a) **Seguridad.** - La seguridad en la aviación civil es una prioridad fundamental, la Ley establece normas y regulaciones para garantizar la seguridad en las operaciones de las aeronaves.
- b) **Eficiencia.** - La Ley busca promover la eficiencia en las operaciones aéreas.
- c) **Legalidad y transparencia.** - La Ley establece que las actividades relacionadas con la aviación civil deben realizarse de conformidad con la ley y con transparencia.

Artículo 6.- Actividades Aeronáuticas Civiles. Es el conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con la operación de aeronaves privadas. Las aeronaves públicas estarán sujetas a las disposiciones de esta Ley solamente cuando normas expresas así lo preceptúen.

Artículo 7.- Soberanía. Es el derecho exclusivo del Estado ecuatoriano a ejercer su autoridad y control sobre el espacio suprayacente que cubre su territorio continental, insular y marítimo, de conformidad con la Constitución de la República del Ecuador, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el derecho internacional.

TÍTULO SEGUNDO DEL SISTEMA DE LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL

Capítulo Primero Autoridades de la Aeronáutica Civil

Artículo 8.- Ministerio de Infraestructura y Transporte. El Ministerio de Infraestructura y Transporte, es el ente rector del Sistema Nacional de Transporte Multimodal en el país, tiene a su cargo la formulación, coordinación, seguimiento y evaluación de la política pública aeronáutica, garantizando la integración territorial, la seguridad operacional, la conectividad y competitividad, en armonía con los estándares y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Artículo 9.- Consejo Nacional de Aviación Civil. - El Consejo Nacional de Aviación Civil CNAC, es un cuerpo colegiado de alto nivel encargado de asesorar, coordinar y formular lineamientos estratégicos en materia de política aérea civil en el Ecuador.

Artículo 10 Integración del Consejo Nacional de Aviación Civil. - El Consejo Nacional de Aviación Civil estará conformado por los siguientes miembros:

- a) El Ministro de Infraestructura y Transporte, quien lo presidirá;
- b) El Ministro de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca;

El Secretario del Consejo Nacional de Aviación Civil será el Director General de Aviación Civil.

Los miembros no podrán, al momento de su designación tener relación laboral, participación accionaria o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacionales o extranjeras que operen en el país.

Artículo 11.- Atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil. – Son atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil las siguientes:

- a) Proponer directrices para el diseño de la política pública aeronáutica;
- b) Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo Aeronáutico formulado por la Dirección General de Aviación Civil;
- c) Otorgar, renovar, revocar, suspender y modificar los permisos de operación comercial a las compañías nacionales y extranjeras de transporte aéreo público;
- d) Analizar y determinar la capacidad financiera del solicitante para conducir la operación propuesta con base a los respectivos informes generados en la Dirección General de Aviación Civil;
- e) Aprobar la creación, regulación de tasas y derechos por servicios aeroportuarios, por facilidades aeronáuticas y utilización de la infraestructura, de los aeródromos a pedido de la Dirección General de Aviación Civil que estén bajo su operación y administración.

En los aeródromos que sean operados y administrados por los municipios, en forma directa, por delegación, concesión, o cualquier modalidad reconocida por la Ley, las tasas y derechos aeroportuarios serán fijados por las propias municipalidades, de conformidad con la Ley.

- f) Presentar una terna a la o el Presidente de la República para la designación del Director General de Aviación Civil.

Capítulo Segundo

Dirección General de Aviación Civil

Artículo 12.- Autoridad de Aviación Civil. La Dirección General de Aviación Civil es el organismo técnico que regula, controla y administra la actividad aeronáutica y aeroportuaria, velando por la seguridad operacional de la aeronáutica civil ecuatoriana.

La Dirección General de Aviación Civil es una entidad autónoma de derecho público, considerada como sector estratégico y desconcentrada, con personería jurídica, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión propia y está sujeta a la rectoría de la política aeronáutica emitida por el el Ministerio de Infraestructura y Transporte.

Tiene su sede en el Distrito Metropolitano de Quito y opera con jurisdicción nacional, gestionando su presupuesto, patrimonio y régimen administrativo de manera independiente.

Artículo 13.- Director General de Aviación Civil. El Director General de Aviación Civil, es la máxima autoridad de la Entidad y será designado por la o el Presidente de la República, de una terna propuesta por el Consejo Nacional de Aviación Civil, su designación deberá ser por el período de cinco (5) años y gozará de fuero de Corte Nacional de Justicia, en las mismas condiciones que un ministro de Estado, a fin de garantizar la seguridad operacional y seguridad de la aviación de la aeronáutica civil del país; y, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

Ser de nacionalidad ecuatoriana, título de tercer nivel, con experiencia mínima de diez años en actividades de aviación y no podrán, al momento de su designación tener relación laboral, participación accionaria o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacionales o extranjeras que operan en el país.

Artículo 14.- Atribuciones del Director General de Aviación Civil. Son atribuciones del Director General de Aviación Civil las siguientes:

- a) Ejercer la representación administrativa, legal, judicial y extrajudicial de la entidad;
- b) Velar por el cumplimiento estricto de las convenciones internacionales y de los acuerdos bilaterales sobre asuntos de aviación civil;
- c) Velar por el cumplimiento, de la ley, reglamentos y demás normativa aplicable a la materia;
- d) Designar al Subdirector General y autoridades de las unidades desconcentradas;
- e) Designar, contratar y desvincular al personal de la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo con las necesidades de servicio y de conformidad con las leyes y reglamentos;
- f) Delegar la ejecución de cualquier función dentro de esta Ley, a un funcionario, empleado o unidad administrativa bajo la jurisdicción del Director;
- g) Suscribir contratos y convenios nacionales e internacionales, en el ámbito de competencia de la Dirección General de Aviación Civil;
- h) Autorizar el gasto público de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad a la ley;

- i) Controlar la correcta recaudación e inversión de los fondos y administrarlos de acuerdo con la ley;
- j) Aprobar el Plan Estratégico, Planes y Programas de la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo a la reglamentación nacional e internacional vigente;
- k) Presentar el informe de rendición de cuentas a la ciudadanía, de conformidad a la Constitución de la República y la Ley;
- l) Supervisar, vigilar y controlar la actividad aeronáutica civil;
- m) Emitir los reglamentos que se consideren necesarios para dar efecto a esta Ley, regular en general la navegación aérea, el transporte aéreo y cumplir las obligaciones de Ecuador en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sus Anexos y otros acuerdos de los que sea parte;
- n) Representar a la República del Ecuador en reuniones y conferencias de organismos internacionales relacionados con la aviación civil;
- ñ) Emitir credenciales oficiales a los servidores de la institución;
- o) Delegar las funciones de certificación y vigilancia, a cualquier Estado; organismo regional; o, persona pública o privada debidamente calificada, quien estará sujeta a la regulación, supervisión y revisión del Director; y,
- p) Las demás determinadas en la ley, reglamentos Técnicos de Aviación Civil y demás normativas.

Capítulo Tercero

Atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil

Artículo 15.- De las Atribuciones Generales. Son atribuciones generales de la Dirección General de Aviación Civil las siguientes:

- a) Elaborar el Plan Estratégico y Planes Anuales de la Dirección General de Aviación Civil de acuerdo a la reglamentación nacional vigente;
- b) Vigilar y controlar las actividades relacionadas con la aeronáutica civil de las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que operen en el país;
- c) Fomentar el desarrollo de la aviación comercial; trabajos aéreos; actividades conexas; y, en general, las actividades de las instituciones que tengan la finalidad de contribuir al desarrollo aeronáutico civil;
- d) Celebrar convenios en materia aeronáutica ya sean nacionales o internacionales;

- e) Emitir la política institucional de la Dirección General de Aviación Civil y proponer su modelo de gestión para su posterior aprobación por parte de las Instituciones competentes;
- f) Recaudar de manera eficiente los recursos y administrarlos de acuerdo con la ley y el presupuesto debidamente aprobado por los órganos competentes;
- g) Ejercer jurisdicción coactiva para la recaudación de créditos tributarios, derechos de aterrizaje, tasas, arrendamiento y demás obligaciones económicas en favor de la misma o derivadas de su actividad, que se adeuden a la institución dentro del ámbito de su competencia, comprendiendo en ellos los intereses, multas y otros recargos como costas de ejecución, para lo cual tendrá la facultad de emitir los correspondientes títulos de crédito;
- h) Registrar los primeros diez (10) días de cada mes, las tarifas aéreas de aviación comercial que deben presentar las compañías nacionales y extranjeras. Las tarifas que registren las aerolíneas se someterán al cumplimiento de la legislación nacional vigente en materia de competencia;
- i) Conocer y aprobar los acuerdos comerciales en sus diferentes modalidades;
- j) Intercambiar con las autoridades correspondientes de otros países, la información pertinente relacionada con la actividad aeronáutica;
- k) Emitir dictamen previo no vinculante a la celebración de convenios o acuerdos de transporte aéreo;
- l) Establecer los estándares de conocimientos, habilidades y aptitudes del personal de los servidores de la Dirección General de Aviación Civil, manteniendo la competencia, mediante entrenamiento propio, contratado o becas, a través de convenios; y,
- m) Conformar comités institucionales e interinstitucionales para el cumplimiento de sus atribuciones y responsabilidades.

Artículo 16.- De las Atribuciones Regulatorias. Son atribuciones regulatorias de la Dirección General de Aviación Civil las siguientes:

- a) Elaborar, expedir, reformar y derogar programas nacionales, reglamentos técnicos y orientaciones técnicas en las áreas de licencias, operaciones, mercancías peligrosas, aeronavegabilidad, aeródromos, servicios de navegación aérea, seguridad operacional, seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo, entre otros; documentación técnica y demás disposiciones complementarias de aviación civil, como resoluciones, acuerdos, circulares, órdenes y directivas de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para la seguridad y protección del transporte aéreo;

b) Emitir regulaciones que establezcan un programa de control en el uso de sustancias adictivas como drogas y alcohol, requiriendo a los transportadores aéreos y operadores de aeropuerto a conducir pruebas de pre-empleo, durante el trabajo y posterior a un accidente de aquellas personas que realizan funciones sensitivas de seguridad aérea como tripulantes, mecánicos, personal de seguridad de un aeropuerto y de otras personas que el Director considere necesario;

c) Tomar las medidas de carácter precautelatorio en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas y de seguridad de la aviación, sin perjuicio de la acción legal que corresponda;

d) Prohibir al piloto u operador de una aeronave navegar en los espacios aéreos en las siguientes situaciones:

1. La aeronave no se encuentra aeronavegable;
2. El piloto no esté calificado;
3. El piloto no esté capacitado física o mentalmente para el vuelo;
4. No se cuente con la cobertura de seguros reglamentarios; y,
5. La operación podría causar un peligro inminente a personas o propiedades en tierra.

e) Adoptar las acciones necesarias para impedir la operación de la aeronave o del piloto por justa causa;

f) Modificar, suspender, cancelar, restringir o revocar parcial o totalmente, cualquier certificado, autorización, permiso de operación o licencias, emitidos por la Dirección General de Aviación Civil, si como resultado de la inspección, reinspección, reexaminación, o de cualquier otra investigación, se determina que la seguridad operacional, seguridad de la aviación civil o del transporte aéreo comercial y el interés público lo requiere;

g) Tomar las medidas necesarias para superar emergencias que comprometan la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil;

h) Aprobar los itinerarios presentados por las compañías nacionales y extranjeras de transporte aéreo para servicios aéreos regulares, los mismos que deberán guardar conformidad con los permisos de operación otorgados por el Consejo Nacional de Aviación Civil; y,

i) Disponer la suspensión temporal o degradación de un producto, servicio, radioayuda, equipo, sistema o facilidad de Navegación Aérea, si como resultado de cualquier inspección o investigación realizada por las áreas pertinentes para tal efecto, se determina que existe un nivel riesgo a la seguridad operacional de la aviación civil.

Artículo 17.- Atribuciones en materia de gestión de la seguridad operacional. Son atribuciones en materia de seguridad operacional de la Dirección General de Aviación Civil las siguientes:

- a) Coordinar la implementación, operación y mantenimiento del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP);
- b) Establecer indicadores para medir y vigilar el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema de aviación civil y el logro de sus objetivos;
- c) Proveer capacitación en seguridad operacional al personal aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil con funciones en aviación para el cumplimiento de sus tareas;
- d) Exigir la implantación, operación, mantenimiento y mejora continua del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) por parte de los proveedores de servicios aeronáuticos, de conformidad a la reglamentación vigente;
- e) Mantener un sistema de vigilancia de la seguridad operacional basado en riesgos;
- f) Requerir información de seguridad operacional a los proveedores de servicio y garantizar el uso adecuado de la misma;
- g) Establecer un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del Estado, que genere datos e información de seguridad operacional proveniente de bases de datos de la Junta Investigadora de Accidentes (Junta de Investigación de Accidentes), en los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), en los registros almacenados de los proveedores de servicios aéreos, en los esquemas de intercambio y compartición de información, que incluyen, pero no limitan:
 - 1. Datos e información relativos a las investigaciones de accidentes e incidentes;
 - 2. Datos e información relativos a las investigaciones de seguridad operacional efectuadas por las autoridades de aviación o los proveedores de servicios de aviación;
 - 3. Datos e información relativos a la vigilancia de la seguridad operacional;
 - 4. Sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional;
 - 5. Sistemas de notificación voluntaria de seguridad operacional; y,
 - 6. Sistemas de auto notificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos, tales como, FDA, CVR, FDR, entre otros; así como sistemas manuales de captura de datos.

h) Declarar como reservada los datos e información sobre seguridad operacional precisada en el letra g) y su calificación; los procedimientos para su protección y utilización se establecerán en el reglamento que se expida para el efecto;

i) No podrán ser utilizados los datos e información sobre seguridad operacional para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos o penales, divulgación pública, ni para fines ajenos a la mejora de la seguridad operacional, salvo que, sean utilizados únicamente para prevenir riesgos, evaluar y mejorar los niveles de seguridad operacional, quedando prohibido su uso para medidas desfavorables o procedimientos sancionatorios, bajo las siguientes excepciones:

1. Se determine que los hechos sugieren que el evento pudo haber sido causado por negligencia grave, dolo o actividad criminal según las leyes nacionales; y,

2. Se considera que la divulgación es necesaria para la administración de justicia, para mantener o mejorar la seguridad operacional y sus beneficios superen las repercusiones adversas para la recopilación futura de datos.

j) No podrá ser objeto de represalias legales, salvo negligencia manifiesta en su actuación cualquier empleado que reporte: accidentes, incidentes, deficiencias o amenazas relacionadas con la seguridad operacional;

k) Propender al intercambio y la distribución de información de seguridad operacional entre la autoridad de aviación civil, autoridad de investigación de accidentes y proveedores de servicios, así como con otros Estados y la industria; y,

l) Elaborar, aprobar y revisar periódicamente el marco reglamentario de seguridad operacional.

Artículo 18.- De las Exenciones. La Dirección General de Aviación Civil es la encargada de otorgar, en situaciones excepcionales, exenciones temporales al cumplimiento de regulaciones o programas nacionales siempre que no se atente a la seguridad operacional aérea; seguridad de la aviación; y, la ley no lo prohíba.

Los requisitos y procedimientos serán los que se establezcan en los reglamentos respectivos.

Estas exenciones deberán ser conocidas por el Consejo Nacional de Aviación Civil, que podrá revocarlas si a su juicio lesionan actividades aerocomerciales.

Artículo 19.- Atribuciones para la navegación aérea. Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil para la navegación aérea las siguientes:

a) Reglamentar el uso del espacio aeronavegable bajo los términos, condiciones limitaciones necesarios para garantizar la seguridad operacional de las aeronaves y el uso eficiente de dicho espacio aéreo;

b) Aprobar los sistemas normalizados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación en aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

c) Emitir, según sea necesario para la seguridad operacional, los reglamentos, normas y procedimientos de tránsito aéreo, con los siguientes objetivos:

1. Controlar el tránsito aéreo para vuelo seguro de las aeronaves;
2. Navegación, protección e identificación de una aeronave;
3. Protección de las personas y propiedades en tierra;
4. Estudio, diseño, elaboración, aprobación y actualización de los espacios aéreos, procedimientos instrumentales de aproximación y salida para todos los aeródromos del país; y,
5. Eficiente utilización del espacio aeronavegable, incluyendo normas de altitud segura de vuelo y reglas para la prevención de colisiones entre aeronaves; entre aeronaves y vehículos terrestres o marítimos y objetos; y, entre aeronaves y objetos que vuelan.

d) Coordinar con la autoridad competente en el área de telecomunicaciones, la gestión del espectro radioeléctrico asignado para los servicios de navegación aérea en el ámbito nacional, a fin de proteger los servicios que presta la institución;

e) Certificar la correcta operación de los sistemas de ayudas a la navegación aérea (visuales, y no visuales);

f) Emitir el certificado de no afectación a los sistemas de ayudas a la navegación aérea;

g) Publicar los mapas y cartas necesarias para el movimiento seguro y eficiente de las aeronaves en la navegación aérea, empleando sus recursos y la asistencia de otros organismos estatales ecuatorianos;

h) Definirá, actualizará, elaborará y publicará las cartas de navegación aérea en ruta, cartas de área, cartas de salida normalizada, carta de llegada normalizada, carta de aproximación por instrumentos a un aeropuerto; carta de altitud mínima de vigilancia ATC; y las demás establecidas a través de los Anexos de la OACI; y,

i) Implementar el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en los servicios de tránsito aéreo.

Artículo 20.- De las Atribuciones para la seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo. Son atribuciones de la seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo las siguientes:

a) Elaborar, Implementar, mantener y actualizar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y demás reglamentación complementaria que

deberán ser aprobados por el Director General de Aviación Civil y velar por su cumplimiento;

b) Establecer políticas de Seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo con arreglo a las disposiciones de los Anexos 9, 17 y otros anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, aplicables;

c) Promulgar órdenes, circulares o directivas que requieran la aplicación inmediata de medidas de seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo;

d) Proporcionar vigilancia en la aplicación de políticas y requisitos de seguridad de la aviación;

e) Exigir que cada operador de aeropuerto cuente con un Programa de Seguridad Aeroportuaria escrito, adecuado para la seguridad de los pasajeros, equipaje, carga y de las operaciones aéreas, cumpliendo los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Artículo 21.- De la atribución para la convalidación y aceptación. Es atribución la siguiente:

1. Convalidar o convertir las licencias del personal aeronáutico;
2. Aceptar o validar certificados de tipo, certificados de tipo suplementarios, certificados de matrícula, certificados de aeronavegabilidad, certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) o certificación de personal de seguridad de la aviación emitidas por la autoridad aeronáutica civil de otro Estado, en lugar de tomar la acción propia, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido tales licencias o certificados, sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en cumplimiento de las responsabilidades de certificación e inspección; y,
3. Reconocer un certificado de Organización de Mantenimiento Aprobado, siempre que exista un acuerdo con el Estado que emitió dicho certificado, en concordancia con las normas y métodos recomendados por la OACI.

Los requisitos de convalidación, conversión, validación o aceptación deben ser establecidos en los reglamentos pertinentes, en cumplimiento de las responsabilidades de certificación e inspección.

Se establece las siguientes restricciones:

1. Para acciones sobre licencias del personal aeronáutico o certificados de aeronavegabilidad, el otro Estado tiene que ser signatario del Convenio

sobre Aviación Civil Internacional y estar cumpliendo sus obligaciones con respecto a la emisión y vigencia de dichos certificados; y,

2. Para las acciones aplicables a operadores aéreos, la DGAC debe asegurarse que, cuando la validación o aceptación está basada en las acciones de otra autoridad de aviación civil, no exista información que indique que dicho país no cumple con sus obligaciones bajo el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con respecto de la certificación y convalidación continua de sus operadores aéreos.

Artículo 22.- De las Atribuciones de inspección para certificación y vigilancia. Son atribuciones de inspección para certificación y vigilancia las siguientes:

- a) Autorizar a los inspectores acceso irrestricto e ilimitado a las aeronaves e instalaciones aéreas para cumplir con sus funciones y responsabilidades, conforme a la legislación aeronáutica vigente. Este acceso deberá garantizarse verificando el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias aplicables. Esta autorización prevé el acceso, pero no limita, a: aeronaves, aeródromos, instalaciones de servicios de navegación aérea; hangares; organismos de mantenimiento aprobados (OMA); talleres; plataformas; depósitos de combustible; oficinas de explotadores de servicios aéreos; zonas de manipulación de mercancías; e, instalaciones de organizaciones de instrucción aeronáutica;
- b) Autorizar a los inspectores el acceso a la documentación de aviación de acuerdo a sus funciones y responsabilidades, que incluye, pero no limita a: manuales; certificados, aprobaciones, autorizaciones y permisos; procedimientos; fichas técnicas; legajos del personal; y licencias del personal;
- c) Autorizar a los inspectores el acceso a los operadores aéreos de la República del Ecuador o realizar cualquier prueba, para determinar que sus operaciones se realicen de conformidad con esta Ley, reglamentos y demás disposiciones complementarias aplicables;
- d) Inspeccionar aeronaves, motores de aeronaves, hélices e instrumentos usados por cualquier operador de aeronaves civiles, para determinar que los operadores estén manteniendo éstos en condiciones seguras para la operación en la cual son utilizados, e informar a cada operador sobre la inspección y mantenimiento;
- e) Notificar al operador que una aeronave, motor de aeronave, hélice, instrumento o componente de aeronave, usado o que pretenda utilizarse por un operador aéreo, no está en condiciones de operar con seguridad, y no deberá utilizarlos, hasta que la Dirección General de Aviación Civil verifique que se encuentren aptos para operar con seguridad;

- f) Reinspeccionar o reexaminar cualquier aeronave civil, motor, hélice, instrumento o componente de aeronave; escuela u organización aprobada de mantenimiento a los proveedores de servicios, o a cualquier personal aeronáutico que posea una licencia emitida bajo esta Ley;
- g) Validar el entrenamiento en una escuela calificada o chequeo realizado por un inspector designado y calificado;
- h) Solicitar a los explotadores la entrega de toda información o documentación técnica, administrativa, legal y económico-financiera relacionada con sus actividades aeronáuticas que les sea requerida formalmente, debiendo la Institución preservar la confidencialidad de la misma, de acuerdo a la ley;
- i) Facultar a los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil adoptar medidas precautelatorias por la seguridad en materia de aeronáutica civil, conforme las atribuciones especificadas en esta Ley;
- j) Facultar a los inspectores prohibir por justa causa el ejercicio de los privilegios de una licencia, certificado u otro documento de aviación, de conformidad con el reglamento correspondiente;
- k) Autorizar a los inspectores acceso irrestricto e ilimitado a aeronaves a cualquier parte o área en cualquier aeródromo, cualquier terreno o zona fuera del aeródromo que sea utilizado por las empresas que operan en el mismo, o que esté en las zonas de seguridad restringidas. Este acceso deberá garantizarse verificando el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias aplicables en materia de seguridad de la aviación.

Esta autorización prevé el acceso, pero no limita, a: ingresar a los terrenos, instalaciones o inmuebles de cualquier aeródromo del Estado con el propósito de desarrollar actividades de control de calidad, o terrenos fuera de un aeropuerto que se usen con fines comerciales vinculados a un explotador de aeropuerto o de aeronaves, incluyendo instalaciones de agentes acreditados, expedidores de carga reconocidos, proveedores acreditados y proveedores reconocidos de suministros de a bordo y aeroportuarios; ingresar a una aeronave matriculada o que preste servicios en el Estado con fines de control de calidad.

Requerir que un explotador de aeronave, administrador de aeródromo u ocupante de un terreno fuera del mismo que se use con fines comerciales vinculados al aeródromo proporcione información pertinente para una auditoría, inspección, prueba o investigación; entrevistar a cualquier persona para evaluar el nivel de seguridad o la aplicación de los procedimientos de seguridad; inspeccionar y someter a prueba la eficacia de los procedimientos y medidas de seguridad y el desempeño de los equipos de seguridad; e introducir y usar en un aeropuerto, zona de la parte aeronáutica o SRA designada el equipo necesario para llevar a cabo sus tareas, incluyendo aparatos de radio, cámaras,

grabadoras (audio y video) y Artículos restringidos o prohibidos que se autoricen especialmente, tales como réplicas de armas o artefactos explosivos simulados;

l) Autorizar a los inspectores, para que en el ejercicio de sus funciones puedan imponer el cumplimiento para: dar aviso de deficiencias y recomendaciones, según corresponda; aplicar medidas correctivas, exigir la inmediata rectificación de cualquier deficiencia o aplicar medidas sancionatorias; y; exigir el cumplimiento de todos los requisitos nacionales de seguridad de la aviación pertinentes;

m) Delegar las funciones de vigilancia de seguridad operacional a un Estado, una organización regional o supranacional, cuando la Institución no pueda realizar estas funciones, quien estará sujeta a la supervisión y control de la Autoridad; y,

n) Autorizar el acceso a los aeródromos, facilidades y dependencias de los Servicios de Navegación Aérea sin restricciones dentro del Ecuador, con el propósito de inspeccionar y verificar que dichos servicios y facilidades se encuentren disponibles y que sean brindadas de conformidad con los reglamentos emitidos al amparo de esta Ley y, en los anexos aplicables de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 23.- De las Obligaciones internacionales. Son obligaciones internacionales las siguientes:

a) Realizar convenios para cooperación en los propósitos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, con otras autoridades de aviación de Estados signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

b) Podrá la Dirección General de Aviación Civil transferir a un Estado, todas o parte de las funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula, de conformidad con un acuerdo bilateral. Cuando una aeronave civil de matrícula ecuatoriana sea operada comercialmente en otro Estado, mediante un contrato de utilización de aeronaves o por cualquier otro acuerdo similar, la Dirección General de Aviación Civil, en este caso, el Estado ecuatoriano quedará exento de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiere;

c) Se procederá de la misma forma cuando una aeronave de matrícula extranjera sea operada comercialmente en territorio ecuatoriano, para el transporte aéreo internacional. En tal caso, la Dirección General de Aviación Civil podrá asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula de la aeronave;

d) Reconocer los tratados o convenios de este género, celebrado entre otros Estados y que afecten a aeronaves que operen en Ecuador, siempre que se hayan registrado ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional y hechos públicos por éste, o cuando su existencia y alcance hayan sido notificados directa y oficialmente por un Estado Parte;

e) Podrá exigir la Dirección General de Aviación Civil el aterrizaje en un aeródromo o aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; asimismo, puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación, observando lo establecido en el Artículo 3 bis del mencionado Convenio y Anexos 2 y 6;

f) Correlativamente, toda aeronave civil matriculada en el Ecuador o explotada por un operador aéreo cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en territorio ecuatoriano tiene la obligación de acatar dicha orden de conformidad con lo establecido en la reglamentación.

Artículo 24.- De la emisión de certificados de matrícula. Es atribución de la Dirección General de Aviación Civil emitir certificados de matrícula de las aeronaves.

Artículo 25.- De las licencias del personal aeronáutico y certificación al personal de seguridad de la aviación. Son las siguientes

a) Emitir licencias de personal aeronáutico, especificando la capacidad en la cual sus poseedores estarán autorizados a servir como personal aeronáutico, después de verificar que tal persona posee las calificaciones apropiadas y se ha determinado que es físicamente capaz para realizar las tareas y privilegios que le permite la licencia de personal aeronáutico.

La licencia deberá contener los términos, condiciones y limitaciones de conformidad con la reglamentación técnica vigente para garantizar la seguridad operacional;

b) Emitir la certificación al personal de seguridad de la aviación, especificando la capacidad en la cual sus poseedores estarán autorizados a servir, después de verificar que tal persona posee las calificaciones apropiadas y se ha determinado que tiene las condiciones físicas, psicológicas y médicas para realizar las tareas y privilegios que le permite la certificación del personal de seguridad de la aviación;

c) Reconocer en todo o en parte una licencia de personal aeronáutico por un Estado extranjero miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, tomando como evidencia satisfactoria, las calificaciones y habilidad física que dicho personal posee para ejecutar tareas pertinentes a la función para lo cual se busca la licencia de personal aeronáutico;

d) Reconocer en todo o en parte una certificación al personal de seguridad de la aviación por un Estado extranjero miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, tomando como evidencia satisfactoria, las calificaciones y

habilidad física que dicho personal posee para ejecutar tareas pertinentes a su función;

e) Registrar por especialidad y clase las licencias de personal aeronáutico y los certificados médicos; y,

f) Cada licencia de personal aeronáutico debe cumplir con la información requerida en los reglamentos aplicables.

Artículo 26.- De la aeronavegabilidad. Son atribuciones de la Dirección de Aviación Civil en materia de aeronavegabilidad las siguientes.

a) Establecer en los reglamentos técnicos, los requisitos para la aceptación de un certificado tipo (TC);

b) Aceptar un Certificado Tipo (TC) para una aeronave, motor de aeronave o hélice, cuando cumplen los reglamentos de aviación civil;

c) Aceptar un certificado tipo suplementario para una modificación en el diseño de una aeronave, motor de aeronave o hélice, si:

1. El certificado contiene la modificación en el diseño de una aeronave, motor de aeronave, hélice en relación al certificado tipo original; y,
2. Si la persona que modifica es poseedor o titular del certificado o tiene una autorización del propietario del certificado.

d) Emitir un certificado de aeronavegabilidad a una aeronave registrada en el Ecuador, si se verifica que la aeronave está de acuerdo al certificado tipo y, después de una inspección y prueba, la Dirección General de Aviación Civil encuentra que la aeronave está en condiciones para una operación segura:

1. Emitir un certificado de aeronavegabilidad especial;
2. Emitir licencias de estación de radio;
3. Emitir o validar certificados de homologación de ruido.

Artículo 27.- De los certificados de operador aéreo y del certificado de operación. Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil la emisión de los siguientes certificados:

a) Establecer los estándares aceptables de seguridad operacional que demuestre que el solicitante se encuentre apropiado y adecuadamente equipado y haya comprobado su idoneidad para conducir una operación segura de acuerdo con los requerimientos de esta Ley, los reglamentos técnicos y estándares prescritos en la misma;

b) Emitir Certificados de Operador Aéreo (AOC), Certificados de Operación, Autorizaciones, Especificaciones Operacionales o similares;

c) Emitir certificados y habilitaciones a centros de instrucción de aeronáutica civil o centros de entrenamiento aeronáutico civil y a organizaciones de mantenimiento o talleres de reparación, después de verificar que cumplen los estándares del reglamento técnico correspondiente; y,

d) Certificar proveedores de servicios de navegación aérea, públicos, privados o concesionados, que realicen sus actividades en el territorio nacional y establecer estándares mínimos de seguridad para el eficiente funcionamiento de los mismos. El Director emitirá este certificado si se verifica que dicho proveedor de servicios está adecuadamente equipado y ha demostrado su idoneidad para la provisión de servicios en el marco de la seguridad operacional de acuerdo con los requerimientos de esta Ley, las regulaciones técnicas y estándares prescritos en las mismas.

Cada certificado operacional de proveedor de servicios de navegación aérea debe establecer los términos, condiciones y limitaciones como sea razonable y necesario para garantizar la seguridad operacional de la navegación aérea; sin embargo, no se limitarán a la operación y mantenimiento de infraestructura adecuada para la provisión de los servicios de navegación aérea.

Artículo 28.- De los permisos de operación para Servicios de Trabajos Aéreos, Actividades Conexas, Servicios Aéreos Privados y Servicios de Escala. Es función específica y privativa de la Dirección General de Aviación Civil lo siguiente:

Conceder, modificar, renovar, suspender o revocar permisos de operación para trabajos aéreos, actividades conexas, servicios aéreos privados, servicios de escala; venta y emisión de documentos y demás especies de transporte aéreo.

Artículo 29.- De la administración de aeródromos. La Dirección General de Aviación Civil tendrá atribución para:

Administrar y clasificar por categorías los aeródromos, incluyendo todos sus servicios de acuerdo con el plan de desarrollo aeronáutico, comercial y privado.

Los aeródromos de propiedad municipal y delegados a la iniciativa privada tendrán su propia administración y operación comercial, excluyendo los servicios de navegación aérea.

Artículo 30.- De la certificación de aeródromos y aeropuertos. Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil para certificar aeródromos y aeropuertos las siguientes:

a) Emitir requisitos para el diseño, operación y certificación de aeródromos y aeropuertos que contengan los elementos para cumplir con los parámetros de seguridad de las operaciones aéreas y la seguridad de la aviación para la

protección de los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra, aeronaves, instalaciones y público en general;

b) Autorizar la construcción y operación de aeródromos y aeropuertos en el país;

c) Aceptar y autorizar la construcción de obras en los aeródromos y aeropuertos;

d) Autorizar las construcciones, instalaciones, plantaciones y demás obras en las zonas de servidumbre aeronáutica;

e) Certificar aeródromos y aeropuertos públicos, privados, de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, delegados o concesionados, en los que se realicen operaciones regulares y no regulares de un operador aéreo nacional o extranjero; de conformidad con la reglamentación vigente;

Cada certificado de aeródromo y aeropuertos deberán establecer los términos, condiciones y limitaciones como sean razonables y necesarios para garantizar la seguridad operacional y el interés público en el transporte aéreo comercial; tales términos, condiciones y limitaciones deberán incluir, pero no serán limitadas a:

1. La operación y mantenimiento de equipo adecuado de seguridad, incluyendo servicio de salvamento y extinción de incendios, equipo de rescate de rápido acceso a cualquier sector de ese aeródromo usado para aterrizaje, despegue y rodaje de una aeronave; y,
2. La condición y mantenimiento de pistas principales y secundarias como la Dirección General de Aviación Civil lo determine necesario.

f) Habilitar helipuertos, verti puertos y pistas fijando las condiciones de operación y funcionamiento; y,

g) Controlar la aplicación de los procedimientos establecidos para mitigar el peligro aviario y de fauna.

Capítulo Cuarto

Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo

Artículo 31.- Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo. Corresponde al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo la recopilación, estudio, análisis y expedición de actos normativos que se relacionen con el desenvolvimiento de la actividad aérea nacional o internacional y que regulen aspectos relativos a migración, extranjería, sanidad, aduana, salud, turismo, antinarcóticos y otros análogos; y, el cumplimiento de los convenios internacionales sobre la materia.

Artículo 32.- Integrantes del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo. El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo estará integrado por los siguientes miembros:

- a) El Director General de Aviación Civil, quien lo presidirá;
- b) Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana;
- c) Un representante del Ministro de Agricultura y Ganadería;
- d) Un representante del Ministro del Interior (Control Migratorio);
- e) Un representante del Ministro de Salud Pública;
- f) Un representante del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador;
- g)) Un representante de las compañías nacionales de aviación de servicio internacional;
- h) Un representante de las compañías extranjeras de aviación que operan regularmente en el país;
- i) Un representante de cada aeropuerto que no esté administrado por la Dirección General de Aviación Civil; y,
- j) El servidor a cargo de Seguridad de la Aviación de la Dirección General de Aviación Civil.

Los integrantes del Comité Nacional de Facilitación, tendrán derecho a voz y voto, a excepción de su Secretario quien actuará únicamente con voz informativa.

Los Representantes de los aeródromos concesionados, durante la votación de cualquier tema que amerite seguir este procedimiento democrático, tendrán derecho a votar de manera individual en representación de su aeródromo.

Los representantes tendrán su respectivo suplente. El Secretario General del Comité será designado por el Director General de Aviación Civil. Para el desarrollo de sus actividades, el Comité contará con su reglamentación interna.

Artículo 33.- De la conformación y funcionamiento del Comité de Facilitación aeroportuaria. La conformación y funcionamiento de los comités de Facilitación de los aeródromos, se regirán de acuerdo al respectivo reglamento.

Capítulo Quinto

Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

Artículo 34.- Del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. El Comité Nacional de Seguridad de Aviación Civil (AVSEC) tiene como función principal asesorar a las siguientes entidades:

1. Presidente de la República;
2. Ministerio de Infraestructura y Transporte;
3. Dirección General de Aviación Civil; y,
4. Industria aeronáutica.

Su asesoramiento se centra en las medidas de seguridad necesarias para la aviación civil, con el objetivo de prevenir y enfrentar posibles actos de interferencia ilícita que puedan afectar a personas, instalaciones aeroportuarias, servicios aeroportuarios en el Ecuador.

Artículo 35.- De los integrantes del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación. El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil estará integrado por los siguientes miembros:

- a) El Director General de Aviación Civil, quien actuará como Presidente;
- b) Un delegado del Ministro de Defensa;
- c) Un delegado del Ministro del Interior;
- d) Un delegado del Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana;
- e) Un delegado del Secretario de Inteligencia;
- f) Un delegado del Presidente del Comité de Operadores Aéreos;
- g) Un Representante por cada aeródromo que no esté administrado por la Dirección General de Aviación Civil;
- h) El Director Distrital del Servicio Nacional de Aduanas o su delegado;
- i) El Secretario del Comité Nacional de Facilitación de la Dirección General de Aviación Civil; y,
- j) El servidor responsable de Seguridad de la aviación de la Dirección General de Aviación Civil, quien actuará como Secretario.

Los integrantes del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, tendrán derecho a voz y voto, a excepción de su Secretario quien actuará únicamente con voz informativa.

Los Representantes de los aeródromos concesionados, durante la votación de cualquier tema que amerite seguir este procedimiento democrático, tendrán derecho a votar de manera individual en representación de su aeródromo.

Para el desarrollo de sus actividades, el Comité contará con su reglamentación interna.

Artículo 36.- Integración y funcionamiento de los comités de seguridad aeroportuaria. La integración y funcionamiento de los comités de Seguridad de los aeródromos se regirán de acuerdo al respectivo reglamento.

Capítulo Sexto

Búsqueda y Salvamento SAR

Artículo 37.- De la búsqueda y salvamento. La búsqueda y salvamento en accidentes de aeronaves civiles o declaradas en emergencia es de interés público y las autoridades, propietarios, poseedores, concesionarios, permisionarios y miembros de la tripulación de vuelo estarán obligados a participar en las acciones que se lleven a cabo.

Las operaciones de búsqueda y salvamento estarán bajo la dirección y control de la Dirección General de Aviación Civil, y los costos directos que se originen por la búsqueda y el rescate de las víctimas será por cuenta del permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave accidentada.

Las disposiciones del presente Capítulo serán de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de víctimas de aeronaves accidentadas realizados por medios terrestres, marítimos y aéreos.

Para las operaciones de búsqueda y salvamento la Dirección General de Aviación Civil efectuará todas las coordinaciones que sean necesarias con las autoridades que se estimen convenientes.

Artículo 38.- Participación en operaciones de búsqueda y salvamento. Los propietarios de aeronaves, poseedores de certificados de operación, las entidades del Gobierno designadas en el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil, y miembros de la tripulación, estarán obligados a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, previa disposición del Director.

Artículo 39.- Obligación de auxilio en accidentes aéreos. Los explotadores y comandantes de aeronaves públicas y privadas están obligados, en la medida de sus posibilidades, a prestar colaboración y asistencia a las aeronaves y personas en situación de peligro.

Así mismo, todo armador o capitán de buque y cualquier persona en tierra están obligados a prestar asistencia a quien se encuentre en peligro o estado de desvalimiento a consecuencia de un accidente aéreo.

Artículo 40.- Excepciones a la obligación de asistencia en emergencias. La obligación de prestar asistencia en situaciones de emergencia no aplica en los siguientes casos:

- a) Cuando de ella se derive peligro grave para el obligado o cualquier clase de peligro para las personas bajo su cuidado o dependencia;
- b) Cuando el obligado tenga conocimiento certero de que tal asistencia ha sido prestada por otros; y,
- c) Cuando el objeto de la búsqueda y salvamento esté asegurado en mejores condiciones.

Artículo 41.- Responsabilidad por movilización indebida de recursos de búsqueda y salvamento. Todo aquel que por imprudencia, impericia, negligencia o transgresión de disposiciones reglamentarias motivare la movilización de los medios de búsqueda y salvamento, responderá de los daños y perjuicios derivados de esta circunstancia, aun cuando no hubiere solicitado el socorro y sin perjuicio de la responsabilidad penal a que hubiere lugar.

Artículo 42.- Protocolo de declaración de aeronaves desaparecidas. En caso de que una aeronave con sus tripulantes y pasajeros se pierda y pese a los esfuerzos de búsqueda no se la encuentre, ésta será considerada y declarada desaparecida, transcurridos cuarenta y cinco días de la fecha de la última noticia.

TÍTULO TERCERO PATRIMONIO Y RECURSOS

Artículo 43.- Del patrimonio y recursos. El patrimonio y recursos de la Dirección General de Aviación Civil consiste en:

- a) Los aeródromos de propiedad de la Dirección General de Aviación Civil;
- b) Los ingresos provenientes por tasas aeroportuarios, aeronáuticos y demás servicios prestados para la actividad aeronáutica;
- c) Las tasas por la administración y mantenimiento de los aeródromos civiles y civiles-militares, según los convenios respectivos;
- d) Los demás bienes de su propiedad y los que ingresen a su patrimonio por cualquier concepto;
- e) Las asignaciones que hicieren en el Presupuesto, equivalentes a los ingresos generados en el ejercicio económico inmediatamente anterior;
- f) Los ingresos que le corresponden por leyes especiales;
- g) Los ingresos provenientes de servicios prestados por ella;

- h) Los ingresos provenientes de empréstitos internos y externos;
- i) Los ingresos provenientes de arrendamiento, los intereses que genere el incumplimiento de los pagos y los demás no especificados anteriormente; y,
- j) Los bienes y derechos que adquiriera a título gratuito o donaciones o los recursos provenientes de instituciones y organismos nacionales e internacionales.

Artículo 44.- Del cobro de derechos de aterrizaje para aeronaves civiles. La Dirección General de Aviación Civil cobrará derechos de aterrizaje a las aeronaves civiles empleadas en servicios aerocomerciales, cuando utilicen los siguientes aeródromos o aeropuertos: de su propiedad, privados o de otras instituciones en donde se realicen actividades civiles y que estén bajo la administración o mantenimiento de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 45.- De las tasas. La actividad aérea genera las siguientes tasas y derechos:

- a) Aeronáuticos, por los servicios para la navegación aérea, que comprenden la protección al vuelo antes, durante, después del vuelo y los sobrevuelos;
- b) Aeroportuarios, que comprenden las actividades que se realizan dentro del área de movimiento y en las plataformas;
- c) Uso de terminal nacional e internacional y las facilidades que en él se brindan;
- d) Seguridad contra los actos de interferencia ilícita.

Artículo 46.- Exención del pago de tasas. Quedan exentas del pago de tasas por servicios aeronáuticos y servicios aeroportuarios, las siguientes aeronaves:

- a) Del Estado ecuatoriano o de otros estados que concedan reciprocidad en casos similares, excepto las empleadas en servicio comercial;
- b) Las aeronaves que se encuentren registradas bajo la propiedad de la autoridad aeronáutica;
- c) De aeroclubes o escuelas de aviación, nacionales, reconocidas por la Dirección General de Aviación Civil, siempre que no realicen actividades de transporte aéreo comercial;
- d) Las que efectúen vuelos de prueba o entrenamiento y demostración, realizados previa autorización;

e) Las que por encontrarse en peligro o por precaución realicen aterrizajes imprevistos;

f) Las que intervengan en operaciones de búsqueda y salvamento;

g) Las privadas, destinadas exclusivamente a misiones religiosas, culturales o sanitarias siempre que no realicen actividad comercial; y,

h) Las aeronaves que efectúen vuelos de asistencia humanitaria, por situación de emergencia local.

Artículo 47.- Exención de tasas para inspecciones de radioayudas. Ninguna aeronave de la Dirección General de Aviación Civil pagará tasas, derechos por la utilización de instalaciones aeroportuarias concesionadas, mientras ejecuten actividades propias de inspección para verificación, homologación y certificación de las señales emitidas por las radioayudas instaladas a nivel nacional u otros servicios institucionales.

Artículo 48.- Obligación de pago por instalaciones y servicios de protección.- Las aeronaves civiles destinadas a actividades aéreas que operen en cualquier parte del espacio aéreo ecuatoriano pagarán por instalaciones y servicios de protección al vuelo en todas sus fases.

Artículo 49.- Pago por estacionamiento o albergue.- Las aeronaves que utilicen servicios de estacionamiento o albergue en los aeródromos, pagarán lo establecido en el correspondiente reglamento.

Artículo 50.- Establecimiento de tasas para el uso de instalaciones aeroportuarias en aeródromos no concesionados. En los aeródromos no concesionados, los pasajeros de los vuelos internacionales y nacionales pagarán por el uso de las instalaciones, servicios auxiliares y facilidades de los terminales aéreos, las tasas que determine el Consejo Nacional de Aviación Civil.

Artículo 51.- Del cobro directo de tasas. La Dirección General de Aviación Civil cobrará directamente las tasas establecidas en esta Ley de acuerdo con el reglamento que el Consejo Nacional de Aviación Civil dicte para el efecto.

Artículo 52.- Designación excepcional de agentes de percepción para el cobro de gravamen. Por excepción, la Dirección General de Aviación Civil podrá constituir a las empresas de aviación, nacionales o extranjeras, o a sus agentes vendedores, así como a las personas naturales o jurídicas, intermediarias en cualquier transacción aéreo-comercial, como agentes de percepción para el cobro de los gravámenes determinados en esta Ley.

Artículo 53.- Obligaciones del pago mensual por servicios aeronáuticos y aeroportuarios. La persona natural o jurídica obligada al pago de tasas por servicios aeronáuticos o aeroportuarios prestados por la Dirección General de

Aviación Civil, cancelará y depositarán mensualmente los valores causados por tales servicios, conjuntamente con la declaración respectiva.

Los agentes de percepción para el cobro de los valores mencionados depositarán los valores dentro de los diez primeros días de cada mes.

La Dirección General de Aviación Civil establecerá y notificará la cuenta respectiva para los depósitos.

Artículo 54.- De las sanciones por mora en pagos y declaraciones falsas.

La mora de 30 días o más en los pagos o falsa declaración por los agentes de percepción causará la imposición del máximo interés convencional fijado por el Banco Central del Ecuador.

El Director General de Aviación Civil hará efectiva la caución o podrá resolver la suspensión de las actividades de las empresas, compañías de aviación civil y de las personas naturales que se encuentren en mora, observando el procedimiento que se emita para el efecto.

Artículo 55.- Del registro obligatorio de formas contables para empresas de transporte aéreo.

Toda persona jurídica dedicada al transporte aéreo público de servicio doméstico o internacional que opere en el país y las que mantengan agencias o representaciones, incluidas las off line, presentarán en la Dirección General de Aviación Civil para su registro, previamente a su circulación, todas las existencias de formas contables aplicadas al tráfico de pasajeros y carga, de conformidad a la reglamentación complementaria que se emita para el efecto.

Artículo 56.- Regulación del uso de las instalaciones aeronáuticas.

Las compañías de aviación y en general toda persona natural o jurídica que hubiere obtenido autorización de la Dirección General de Aviación Civil para el uso de edificios, terminales, hangares, terrenos, bodegas, oficinas o mostradores de su propiedad o de los que estén bajo su administración, pagarán como canon mensual de arrendamiento, la cantidad fijada por la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo a la reglamentación que se expida para el efecto.

Artículo 57.- Responsabilidades administrativas, civiles y penales por incumplimiento en la recaudación de fondos.

El servidor responsable de la correcta recaudación de los fondos de la Dirección General de Aviación Civil que no diere estricto cumplimiento a las disposiciones de esta Ley y su reglamento para obtener una oportuna y eficaz recaudación, será responsable administrativa, civil y penalmente por los perjuicios que tal hecho ocasionare a la Institución.

**TÍTULO CUARTO
DE LA AERONÁUTICA CIVIL**

Capítulo Primero

De las Aeronaves

Artículo 58.- Clasificación de las aeronaves. Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas. Las aeronaves públicas son aquellas destinadas al servicio de la función pública, incluyendo las aeronaves militares, aduaneras y policiales. El resto de las aeronaves se consideran privadas, independientemente de su titularidad. La propiedad no determina la clasificación de una aeronave como pública o privada.

Artículo 59.- Nacionalidad de las aeronaves. El otorgamiento de la matrícula y su inscripción en el Registro Aeronáutico confiere a la aeronave la nacionalidad ecuatoriana y se considerará cancelada toda matrícula anterior, donde quiera que se hubiere efectuado.

Artículo 60.- De las marcas indicativas de nacionalidad y matrícula. Todas las aeronaves privadas matriculadas en el Ecuador llevarán en su exterior las marcas indicativas de nacionalidad y matrícula, en la forma que señale el reglamento respectivo.

Artículo 61.- Protección al medio ambiente. La operación de aeronaves estará sujeta a las normas ambientales vigentes en Ecuador y a los estándares internacionales para reducir la contaminación atmosférica y acústica. Se fomentará el uso de tecnologías y combustibles más amigables con el medio ambiente. La autoridad aeronáutica establecerá regulaciones específicas para controlar las emisiones contaminantes de las aeronaves y mitigar el impacto ambiental de su operación.

Artículo 62.- Exportación de una aeronave. Para exportar una aeronave de matrícula ecuatoriana se requerirá de autorización previa de la Dirección General de Aviación Civil la que reglamentará en su campo el procedimiento a seguirse con tal objeto, así mismo sin perjuicio de las demás leyes y reglamentos aplicables a la exportación.

Artículo 63.- Naturaleza jurídica de las aeronaves. Las aeronaves son bienes muebles susceptibles de registro, sometidas al régimen que esta Ley establece.

Artículo 64.- Formalidades de los actos jurídicos relacionados con aeronaves. Todo acto jurídico que se relacione con una aeronave deberá ser otorgado por instrumento público o por instrumento privado debidamente reconocido, y además autenticado, si fuere del caso.

Artículo 65.- Registro de transferencias de aeronaves. La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto o hecho jurídico, apto de afectar la condición jurídica de una aeronave quedará perfeccionado entre las partes y surtirá efectos contra terceros solamente una vez que se haya cumplido con el requisito de inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

Artículo 66.- De la validez de los actos jurídicos extranjeros en aviación. Para que cualquier acto o hecho jurídico realizado en el extranjero surta efecto en el país, deberá ser celebrado de conformidad con las solemnidades y formalidades previstas al efecto por las leyes imperantes en el lugar de su otorgamiento. Los documentos o instrumentos así extendidos y debidamente autenticados deberán ser inscritos en el Registro Aeronáutico Nacional.

Capítulo Segundo

Registro Aeronáutico Nacional

Artículo 67.- Registro Aeronáutico Nacional. La Dirección General de Aviación Civil llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Nacional de Aeronaves.

Artículo 68.- Funciones del Registro Aeronáutico Nacional. En el Registro Aeronáutico Nacional se inscribirán:

- a) El otorgamiento de pasavantes aeronáuticos;
- b) La matrícula y las especificaciones adecuadas para individualizar e identificar la aeronave, sus partes y accesorios principales;
- c) Todo documento, acto, contrato o resolución que acredite la propiedad de la aeronave, la transfiera, modifique o extinga;
- d) Las limitaciones del dominio, los gravámenes y prohibiciones que pesen o se decreten sobre la aeronave o partes de la misma;
- e) La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves, los cambios de las condiciones operativas que se hagan en ellas y sus modificaciones sustanciales;
- f) Los contratos de utilización de aeronaves;
- g) Las pólizas de seguros constituidos sobre las aeronaves;
- h) Todo privilegio o acto susceptible de afectar la condición jurídica de las aeronaves; y,
- i) Las aeronaves no tripuladas de acuerdo a la categorización establecida en la regulación técnica correspondiente.

Artículo 69.- Cancelación de la matrícula de una aeronave. La matrícula de una aeronave se cancelará:

- a) Cuando la aeronave sufra una destrucción o deterioro tales que la imposibilite permanentemente para el vuelo;
- b) Cuando hubiere sido declarada abandonada o perdida, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley;

- c) Cuando su propietario dejare de reunir los requisitos que esta Ley lo establece, para ser propietario de una aeronave ecuatoriana;
- d) Cuando la aeronave al haber sido legalmente reexportada, fuere matriculada en un país extranjero;
- e) Por pedido expreso del propietario o beneficiario del arrendamiento de una aeronave, siempre y cuando dicha aeronave no mantenga un proceso coactivo en la Dirección General de Aviación Civil.
- f) En cualquier otro caso legalmente determinado.

Artículo 70.- Matriculación de aeronaves en el registro aeronáutico nacional. Sólo podrán ser matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional las aeronaves de propiedad de:

- a) Personas naturales o jurídicas ecuatorianas cuando sean destinadas a su propio uso;
- b) Personas naturales o jurídicas ecuatorianas autorizadas para ejecutar servicios de transporte público o trabajos aéreos; y,
- c) Personas naturales extranjeras domiciliadas en el Ecuador, o personas jurídicas legalmente establecidas en el país, aprobadas por la Superintendencia de Compañías, cuando la aeronave sea destinada al uso de sus propietarios a juicio de la autoridad competente.

Artículo 71.- De los actos y contratos sobre aeronaves extranjeras. Los actos y contratos relativos a enajenación y gravámenes de aeronaves no matriculadas en el Ecuador, celebrados válidamente en un país extranjero, debidamente autenticados y traducidos al castellano, tendrán pleno efecto en el país, siempre que se inscriban en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 72.- Regulación y funcionamiento del registro aeronáutico nacional. La Dirección General de Aviación Civil reglamentará los aspectos relativos a los productos que son de competencia del Registro Aeronáutico, la emisión y cancelación de matrículas, pasavantes y la organización estructural y su funcionamiento, de igual forma fijará los derechos respectivos.

Capítulo Tercero

Tránsito de Aeronaves

Artículo 73.- Del Tránsito de aeronaves. El tránsito de aeronaves privadas sobre el territorio nacional es libre, sujeto al cumplimiento de las disposiciones de las leyes y regulaciones nacionales pertinentes, y los estándares y prácticas recomendadas de la Organización de Aviación Civil Internacional sobre tránsito aéreo.

Artículo 74.- Limitaciones al derecho de propiedad frente al sobrevuelo de aeronaves y responsabilidad por daños. Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al sobrevuelo de una aeronave. Si la aeronave en vuelo

causare daños a los bienes de terceros en la superficie, éstos tendrán derecho a la indemnización correspondiente.

Artículo 75.- Restricción del tránsito aéreo en circunstancias excepcionales. En circunstancias excepcionales y en defensa del interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir o restringir, en forma provisional o permanente, el tránsito de aeronaves en el territorio nacional con efecto inmediato, sin que sea aplicable responsabilidad por los daños o perjuicios que provengan de la ejecución de esta medida.

Artículo 76.- Del conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito aéreo. Todo piloto al mando de una aeronave que vuele sobre el territorio ecuatoriano está obligado a tener conocimiento de las leyes y reglamentos que rigen el tránsito aéreo en el Ecuador y a cumplirlos.

Además, estará obligado a aterrizar en el aeródromo que se le indique, cuando así lo ordene la autoridad competente.

En caso de manifiesta inobservancia de la orden recibida, el piloto de la aeronave será obligado a efectuar el aterrizaje con el empleo de los medios que la autoridad juzgue necesarios.

Artículo 77.- Entrada y salida de aeronaves del territorio ecuatoriano. Salvo casos de emergencia, las aeronaves sólo podrán entrar al país o salir de él por los aeródromos internacionales fijados por la autoridad competente.

La autoridad aeronáutica reglamentará el ingreso o salida de las aeronaves del territorio de la República del Ecuador.

Artículo 78.- Operaciones aéreas en el territorio y aguas jurisdiccionales ecuatorianas. Para despegar, aterrizar o acuatizar dentro del territorio y de las aguas jurisdiccionales ecuatorianas, las aeronaves deberán hacerlo en un aeródromo abierto al tránsito, excepto en los casos en que medie autorización especial o en los de emergencia manifiesta.

Artículo 79.- Aeronaves en misiones no comerciales y de sanidad. Las aeronaves en misión no comercial y las de sanidad podrán ser dispensadas de la obligación que prescribe el Artículo anterior mediante autorización expresa de la autoridad aeronáutica.

Artículo 80.- Aterrizaje de emergencia. En casos de aterrizaje de emergencia, en vuelo doméstico o internacional, el piloto al mando de la aeronave, el dueño del predio o las autoridades a cargo del aeródromo, en su orden, deberán comunicar el aterrizaje a la autoridad más cercana; con especificación de la matrícula de la aeronave y del nombre y domicilio del explotador y del comandante de la misma.

En los casos contemplados en el inciso anterior, no podrá desplazarse la aeronave hasta tanto no haya sido autorizada a hacerlo por la autoridad competente.

Artículo 81.- Sistemas de comunicación de aeronaves. Las aeronaves deberán estar equipadas con sistemas adecuados de comunicación, de conformidad con las exigencias determinadas por la autoridad.

Artículo 82.- Regulaciones del tránsito de aeronaves. El tránsito de aeronaves dentro o a través del territorio ecuatoriano debe efectuarse en las condiciones establecidas por la autoridad aeronáutica.

Artículo 83.- Expulsión de objetos desde aeronaves. De ninguna aeronave podrán arrojar objetos que causen daños en la superficie, salvo en caso de peligro grave.

Artículo 84.- Restricciones en el transporte aéreo de materiales peligrosos. Ninguna aeronave podrá transportar mercancías peligrosas, salvo permiso específico de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 85.- Prohibición de vuelo bajo la influencia de alcohol o drogas y transporte de pasajeros especiales. Se prohíbe pilotear una aeronave o actuar como miembro de su tripulación de vuelo, mientras se esté bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de cualquier narcótico o estupefaciente. Se prohíbe así mismo el transporte de personas que se hallen bajo los efectos de estupefacientes o en estado notorio de embriaguez. El transporte de cadáveres, enfermos contagiosos o mentales sólo podrá realizarse con permiso de la autoridad sanitaria competente.

Artículo 86.- Prohibición de fotografías aéreas en zonas restringidas. Se prohíbe a los pilotos, tripulantes y pasajeros de cualquier aeronave que vuele sobre territorio ecuatoriano tomar fotografías de cualquier área o zona que haya sido declarada prohibida, restringida o peligrosa por la autoridad competente.

Artículo 87.- Restricciones y regulaciones de vuelos acrobáticos o maniobras peligrosas. Se prohíbe realizar vuelos acrobáticos o maniobras de carácter peligroso sobre ciudades, centros poblados, aeródromos, embarcaciones de superficie o reuniones de personas al aire libre. La autoridad competente reglamentará los casos y condiciones en que se permitan tales vuelos.

Artículo 88.- Eficiencia y control en la circulación aérea. La autoridad aeronáutica, evitará todo retardo innecesario a aeronaves que vuelen en territorio ecuatoriano, así como a sus tripulantes, pasajeros, correo y carga. No obstante, podrá efectuarse por parte de las autoridades competentes las verificaciones relativas a personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje y durante su estacionamiento, para los efectos de inspección y control de la circulación aérea.

Artículo 89.- Publicación de cartografía aeronáutica. Para facilitar el libre tránsito de las aeronaves, la Dirección General de Aviación Civil mantendrá la publicación de planos, mapas y cartas aeronáuticas de su territorio.

Artículo 90.- De las regulaciones del tránsito aéreo para aeronaves públicas en espacios nacionales. Las operaciones de aeronaves públicas en las aerovías nacionales, en las zonas de control de tránsito o en los aeródromos de servicio público, quedan sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en las leyes y reglamentos aplicables. Igual sujeción tendrán las operaciones de aeronaves públicas que se realicen fuera de los aeródromos o espacios aéreos de su jurisdicción.

Capítulo Cuarto

Documentación a Bordo

Artículo 91.- Requisitos documentales para el tránsito y aterrizaje de aeronaves. Para transitar y aterrizar en territorio ecuatoriano las aeronaves deberán estar provistas de certificados de aeronavegabilidad y matrículas, licencias de cada miembro de la tripulación; libro de a bordo; licencia de la estación de radio de la aeronave; manifiesto de los pasajeros o carga, dependiendo del servicio autorizado; copia auténtica certificada del AOC; especificaciones relativas a las operaciones; certificado de homologación de ruido. Igualmente, las tripulaciones de dichas aeronaves deberán llevar a bordo los certificados de competencia y licencias establecidas en esta Ley y sus reglamentos.

Es privativo de la Dirección General de Aviación Civil el otorgamiento, aceptación, suspensión o cancelación de los certificados de aeronavegabilidad para las aeronaves privadas ecuatorianas, de conformidad con las disposiciones reglamentarias.

Capítulo Quinto

Aeronaves No Tripuladas

Artículo 92.- De las aeronaves no tripuladas. La Dirección General de Aviación Civil es responsable de regular la operación de sistemas de aeronaves no tripuladas, esto incluye el registro, autorización, control y fiscalización de su uso y operación en el espacio aéreo ecuatoriano. Coordinará la seguridad de las operaciones de aeronaves no tripuladas con las entidades pertinentes para prevenir y mitigar los riesgos asociados con la seguridad operacional de la aviación civil, de acuerdo con la reglamentación vigente.

Artículo 93.- Control de Operaciones de aeronaves no tripuladas. Para garantizar la seguridad y el orden en las operaciones de aeronaves no tripuladas, se establecen las siguientes responsabilidades:

1. Policía Nacional del Ecuador: La Policía Nacional, en coordinación con la Dirección General de Aviación Civil, tendrá la facultad de supervisar las operaciones de aeronaves no tripuladas en todo el territorio nacional y verificará que se ejecuten en el marco de la Ley.

2. Fuerzas Armadas del Ecuador: Las Fuerzas Armadas del Ecuador, en coordinación con la Dirección General de Aviación Civil y de acuerdo con la Ley Orgánica de Control del Espacio Aéreo, velará por la seguridad y protección del espacio aéreo nacional, de conformidad con su ámbito de competencia.

La incautación de las aeronaves no tripuladas en flagrancia delictiva estará sujeta a la coordinación interinstitucional y al respeto de las competencias de cada entidad.

Capítulo Sexto

Sección Primera

Personal Técnico Aeronáutico

Artículo 94.- Composición del Personal Técnico Aeronáutico. El personal técnico aeronáutico comprende a los miembros de la tripulación y el personal de tierra, encargados de la operación de la aeronave.

Artículo 95.- Licencias y Certificados. Los miembros del personal técnico aeronáutico deberán contar con licencias y certificados médicos aeronáuticos de aptitud expedidos por la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 96.- De la Tripulación. La tripulación comprende todo el personal que presta servicios a bordo de la aeronave. Son miembros de la tripulación:

- a) El comandante de la aeronave o piloto al mando de la misma;
- b) Los pilotos y copilotos, navegantes; y, mecánicos de abordaje,
- c) Los tripulantes de cabina.

Artículo 97.- Tripulación de Vuelo. El personal de vuelo comprende aquellos miembros de la tripulación que prestan servicios esenciales para la operación de la aeronave, durante el vuelo.

Artículo 98.- Tripulantes de Cabina. Son los tripulantes que cumplen con las tareas relacionadas en interés de la seguridad del avión y sus ocupantes.

Artículo 99.- Personal de Tierra. El personal de tierra comprende a los técnicos, auxiliares de aeródromos e instalaciones que apoyan directamente la navegación aérea.

Artículo 100.- Determinación de requisitos. La autoridad competente determinará en el reglamento de la materia:

- a) Las categorías de pilotos;
- b) Las características de las licencias aeronáuticas y de los certificados de aptitud psicofísica;
- c) Las condiciones generales de edad, nacionalidad y conducta requeridas para obtener las licencias aeronáuticas;

d) Las condiciones de capacidad, experiencia, aptitud física, pericia y exámenes necesarios para obtenerlos;

e) La vigencia, condiciones de renovación, revalidación, convalidación, conversión, suspensión y revocación de dichas licencias; y,

f) Otros elementos propios de la (materia).

Artículo 101.- Regulación del Personal Técnico Aeronáutico. Las compañías nacionales o extranjeras para ejercer actividades aeronáuticas en el país deberán contratar personal técnico aeronáutico ecuatoriano, de conformidad a los parámetros establecidos en el reglamento que se expida para el efecto.

Artículo 102.- Comandante de una aeronave. El piloto al mando de una aeronave estará investido de las funciones de comandante de la misma.

El nombre y apellido del comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos deberán constar en la documentación digital o física a bordo.

Artículo 103.- Sucesión en el Mando. El comandante es el representante del explotador, a quien incumbe su designación. En ausencia de aquél o mediando imposibilidad para el cumplimiento de sus funciones y siempre que el explotador no hubiere proveído para su reemplazo o sucesión, tales funciones serán ejercidas por los demás miembros de la tripulación, conforme al orden que fijen los reglamentos.

Dentro de cada categoría el orden de sustitución o sucesión estará determinado por la jerarquía asignada para cada uno por el explotador, y en defecto de ésta, por los reglamentos.

Artículo 104.- Obligaciones de los miembros de la tripulación. La tripulación tiene las siguientes obligaciones:

a) Verificar que la aeronave y la tripulación cuenten con la documentación física o digital y licencias exigidas por la reglamentación;

b) Asegurar que la aeronave y sus sistemas hayan sido inspeccionados y se encuentren en condiciones operativas óptimas;

c) Contar con las previsiones meteorológicas para la ruta, suspendiendo el vuelo si la predicción meteorológica desfavorable no permite alcanzar al menos el primer punto de aterrizaje alternativo;

d) Supervisar la distribución de la estiba de la carga, evitando sobrepeso y la presencia de elementos peligrosos para la aeronave o los pasajeros;

e) Elaborar el plan de vuelo antes del despegue;

f) En caso de emergencia, permanecer en su puesto, tomar medidas para salvaguardar a los pasajeros, la tripulación, la aeronave y la carga, así como para mitigar daños en tierra;

g) Adoptar todas las medidas necesarias para la seguridad y el buen funcionamiento de la aeronave durante el vuelo;

h) Todas las demás que se encuentren en las regulaciones técnicas aplicables.

Artículo 105.- Autoridad del Comandante. El comandante de la aeronave, como máxima autoridad a bordo, tendrá poder disciplinario sobre la tripulación, poder de autoridad sobre los pasajeros y potestad sobre la aeronave y la carga que transporta.

Artículo 106.- Alcance de la Autoridad Disciplinaria. El período durante el cual el comandante ejerce poder disciplinario sobre la tripulación comienza desde el embarque y cesa a la terminación del viaje, cuando las formalidades de éste hubieren sido cumplidas.

El operador puede determinar un mayor período que el establecido en el inciso anterior, para que el comandante ejerza el poder disciplinario sobre la tripulación.

Artículo 107.- Autoridad sobre los pasajeros. El poder de autoridad sobre los pasajeros existe desde el pre embarque, hasta el momento en que hayan desembarcado a la terminación del viaje.

Artículo 108.- Potestad sobre la Aeronave y la Carga. La potestad sobre la aeronave y carga comienza a partir del momento en que le sea entregada para iniciar el viaje y cesa a su término, cuando la aeronave y carga han sido entregadas al representante del explotador o a otra persona calificada.

Artículo 109.- Atribuciones del Comandante. En virtud de su autoridad, el comandante tiene las siguientes atribuciones:

a) Mantener el orden e impartir a bordo las medidas restrictivas a las personas que lo perturben, cometan faltas, rehúsen u omitan prestar el servicio que les corresponda;

b) Arrestar a los sospechosos, autores, cómplices y encubridores de un acto delictivo, reuniendo y conservando los elementos de prueba del hecho y levantando un acta que le entregará conjuntamente con las pruebas y los detenidos, si los hubiere, a la autoridad que corresponda de acuerdo con las normas de esta Ley;

c) Levantar acta de nacimientos, defunciones y más hechos que pueden tener consecuencias legales, ocurridas durante el vuelo a bordo, inscribiéndose en el libro correspondiente;

d) A la muerte de un tripulante o pasajero, tomar las medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente;

e) En los casos que contempla este número, el comandante remitirá copia auténtica del acta levantada a la autoridad competente, y ésta, a su vez, a la autoridad de cualquiera de los Estados que legítimamente lo requieran;

- f) Suspender de sus funciones, por causa grave, a un tripulante, o encargar temporalmente un servicio distinto de aquél para el cual se lo contrató;
- g) Impedir el embarque o disponer el desembarque de tripulantes, pasajeros y carga, por motivos justos;
- h) Hacer echazón para salvar la aeronave de un riesgo inminente;
- i) Adoptar las medidas necesarias de seguridad en caso de aterrizaje fuera de los aeródromos de su ruta; y,
- j) Variar la ruta en caso fortuito o de fuerza mayor.

Artículo 110.- Atribuciones sin Mandato Especial. Aún sin mandato especial, el comandante de la aeronave está facultado para tomar todas las medidas y hacer los gastos necesarios para garantizar la seguridad de los pasajeros, la tripulación y la salvaguarda de la carga.

Artículo 111.- Responsabilidad de la navegación de una aeronave. Las responsabilidades específicas del Comandante al mando de una aeronave y de los proveedores de dichos servicios de navegación se establecerán en las reglamentaciones técnicas en aplicación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Sección Segunda

Del Personal Aeronáutico de la Dirección

General de Aviación Civil

Artículo 112.- Estándares Nacionales e Internacionales. El personal aeronáutico debe cumplir con estándares nacionales e internacionales que garanticen la seguridad operacional y seguridad de la aviación; por lo tanto, las remuneraciones estarán sujetas a un régimen especial de carrera profesional, fijadas acorde con la complejidad de los procesos aeronáuticos, mercado y responsabilidades asignadas.

Artículo 113.- Escalas Remunerativas. El ente rector del trabajo y el ente rector de finanzas públicas, previo a un informe favorable, será el encargado de establecer las escalas remunerativas del personal aeronáutico contemplando los aspectos técnicos para cada puesto; así como, diferenciará las competencias de autoridad aeronáutica y de prestación de servicios aeronáuticos.

Artículo 114.- Implementación de programas y planes de instrucción. El ente encargado de regular, controlar y administrar la actividad aeronáutica y aeroportuaria en el Ecuador a fin de cumplir con los estándares internacionales podrá implementar los programas y planes de instrucción que requieran los organismos internacionales a nivel institucional.

Capítulo Séptimo

De los Servicios Aéreos

Artículo 115.- Servicios Aéreos Comerciales dentro del Ecuador. Los servicios aéreos comerciales dentro del territorio ecuatoriano podrán ser explotados por personas naturales o jurídicas nacionales constituidas; así como por personas jurídicas extranjeras domiciliadas en el Ecuador y que cuenten con las autorizaciones y permisos correspondientes por la autoridad competente.

Los servicios aéreos comerciales en el territorio insular, tienen la obligatoriedad de contar con informe técnico favorable emitido por el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, de conformidad con la disposición general sexta de la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos.

Artículo 116.- Régimen bilateral y reciprocidad de oportunidades. Los permisos que se concedan a las empresas extranjeras para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo público, además de ajustarse a las prescripciones de esta Ley y reglamentos, se otorgarán con sujeción a los tratados y convenios de aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno del Ecuador. A falta de tratados o convenios, el otorgamiento de dichos permisos se ajustará al principio de reciprocidad flexible de acuerdo con el reglamento.

Artículo 117.- Explotador- El explotador es la persona natural o jurídica que utilice legítimamente la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando la dirección técnica de la misma.

En el caso de que el nombre del explotador no figure inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, el propietario será considerado como tal, salvo prueba en contrario.

Artículo 118.- Requisitos para la obtención de permisos para la explotación de servicios de transporte aéreo. Los permisos de operación para la explotación de los servicios de transporte aéreo público, doméstico e internacional, sólo podrán ser otorgados a empresas que se hubieren constituido específicamente para dedicarse a esta actividad, con un capital no inferior a veinte veces el monto señalado por la Ley de Compañías para las sociedades anónimas.

Artículo 119.- Autorización para la venta de pasajes internacionales. Las compañías de transporte aéreo internacional que no operen en el Ecuador, pero que mantengan en el país agencias de venta de pasajes, deberán comunicar a la autoridad aeronáutica, la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, responsable para la venta y emisión de documentos, boletos, pasajes y demás especies de transporte aéreo; agentes, que, a su vez, obtendrán previamente los permisos de operación de la Dirección General de Aviación Civil para el desenvolvimiento de esta actividad en el Ecuador.

Artículo 120.- Cumplimiento normativo de las operaciones aeronáuticas. Las aeronaves deberán ser operadas dentro de las especificaciones y limitaciones que figuren en el Registro Técnico Aeronáutico y en el certificado de aeronavegabilidad de acuerdo con el manual de vuelo o documento equivalente.

Artículo 121.- Uso de aeronaves según su categoría y permisos de operación. Las aeronaves sólo podrán ser utilizadas en el fin específico correspondiente a la categoría en la que se hallen matriculadas, así como dentro de las condiciones que figuren en el permiso de operación o en los permisos especiales de vuelo.

Artículo 122.- Autorización para el uso aeronaves en fines no correspondientes a su categoría. Cuando las aeronaves sean utilizadas en fines distintos al que corresponda la categoría en la que se encuentren matriculadas, deberá solicitarse previamente a la Dirección General de Aviación Civil la autorización necesaria.

Artículo 123.- Determinación del equipamiento de aeronaves según características y operaciones. Toda aeronave estará provista de los equipos de operación y seguridad que, de acuerdo a sus características y a las operaciones que realice, se determinen en el reglamento correspondiente.

Artículo 124.- Restricción de acceso a la cabina o sección de la tripulación de aeronaves comerciales. En la cabina o sección de la tripulación de las aeronaves comerciales será prohibido el ingreso o permanencia durante el vuelo de pasajeros o personas extrañas a la tripulación.

En las aeronaves comerciales pequeñas, provista de asiento contiguo al del piloto que tengan doble comando, queda terminantemente prohibido conducir en dicho asiento pasajeros o personas extrañas a la tripulación.

Se exceptúan de las mencionadas disposiciones las personas debidamente autorizadas por la autoridad aeronáutica y a los funcionarios de la Dirección General de Aviación Civil que viajen en cumplimiento de sus funciones específicas previa coordinación con el operador aéreo.

Artículo 125.- Transporte de animales en aeronaves. Sólo se permitirá el transporte de animales en aeronaves especialmente acondicionadas y que ofrezcan seguridad para esta clase de servicio. Cuando se trate de transporte internacional, se cumplirá con el trámite establecido para estos casos.

Artículo 126.- Presentación de informes y datos estadísticos. Toda persona natural o jurídica que realice servicios de transporte aéreo, en virtud de un permiso de operación, está obligada a presentar a la Dirección General de Aviación Civil los informes y datos estadísticos referentes al movimiento de pasajeros, carga y correo transportados a bordo de sus aeronaves, así como las demás informaciones requeridas por la autoridad competente.

Artículo 127.- Registro de tarifas. En la Dirección General de Aviación Civil, se registrarán las tarifas del transporte aéreo de las compañías nacionales y extranjeras que operen en el Ecuador.

Dentro del régimen de discrecionalidad de las tarifas aéreas y, bajo el principio de libre contratación, las comisiones se acordarán entre las líneas aéreas nacionales e internacionales y las agencias de viaje legalmente establecidas en el país. Al momento de realizar el registro de las tarifas en la Dirección General de Aviación Civil, se incluirán anualmente el rango de porcentaje de dichas comisiones.

Capítulo Octavo

Clasificación de los Servicios

Artículo 128.- Clasificación de los servicios aéreos. Los servicios aéreos se clasifican en:

- a) Servicios de transporte aéreo;
- b) Servicios de trabajos aéreos; y,
- c) Servicios aéreos privados.

Artículo 129.- Servicios de transporte aéreo. Los servicios de transporte aéreo se clasifican en:

- a) Servicio doméstico o interno que es el que se presta entre puntos situados dentro del territorio del Ecuador; y;
- b) Servicio internacional que es el realizado entre la República del Ecuador y un estado extranjero o entre dos puntos del Ecuador, con escala prevista en un estado extranjero.

Artículo 130.- Clasificación de los servicios de transporte aéreo. Los servicios de transporte aéreo determinados en el Artículo anterior pueden ser:

- a) Servicios de transporte aéreo regular que son los prestados con sujeción a frecuencias de vuelo uniformes y horarios e itinerarios fijos, aprobados por la autoridad aeronáutica; y,
- b) Servicios de transporte aéreo no regular que son los que no reúnen los requisitos del transporte aéreo regular. Las modalidades y condiciones del servicio de transporte aéreo no regular se sujetarán al reglamento respectivo.

Artículo 131.- Servicios de trabajos aéreos. Los servicios de trabajos aéreos constituyen otros distintos del transporte aéreo, a los que las aeronaves particulares pueden ser destinadas comercialmente.

Se autoriza la utilización de aeronaves de matrícula extranjera en estos servicios, únicamente en condiciones especiales.

La clasificación de las distintas modalidades de trabajos aéreos y determinación de condiciones especiales de acuerdo a cada servicio, será establecida en el reglamento que se expida para el efecto.

Artículo 132.- Actividades conexas. Se entiende por actividades conexas todas aquellas que guarden real y permanente relación o dependencia con el desenvolvimiento de los servicios aéreos, cualquiera que sea su naturaleza.

Estas actividades son:

- a) Centros de entrenamiento de aeronáutica civil para pilotos y mecánicos de abordaje;
- b) Construcción y ensamblaje de aeronaves, organizaciones de mantenimiento aprobadas; y,
- c) Cualquier otra actividad reconocida por normativa aeronáutica local o internacional.

Artículo 133.- Servicios de escala. Se entiende por servicios de escala el suministro de servicios de apoyo al transporte aéreo, que son realizados por personas jurídicas constituidas de conformidad con la Ley.

La clasificación de las distintas modalidades de servicios de escala será determinada en el reglamento que se expida para el efecto.

Artículo 134.- Permiso de Operación. Para explotar cualquier servicio aéreo se requiere de un permiso de operación, otorgado mediante acuerdo o resolución, según el caso, del Consejo Nacional de Aviación Civil o de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con la presente Ley y reglamentos pertinentes.

Artículo 135.- Inicio de operaciones de transporte u otros servicios aéreos. No obstante, el otorgamiento de un permiso de operación, ningún explotador podrá iniciar operaciones de transporte u otros servicios aéreos, si no está en posesión de la autorización técnica correspondiente expedida o validada por la Dirección General de Aviación Civil conforme los reglamentos correspondientes.

Al tratarse de compañías extranjeras, la autoridad aeronáutica evaluará las instalaciones, facilidades y personal capacitado, con que cuenta para su operación en el país, así como el documento otorgado por la autoridad competente del país de origen de la operadora, todo lo cual servirá de base para la expedición de la autorización técnica correspondiente.

Artículo 136.- Solicitud del permiso de operación. Para solicitar permiso de operación las empresas ecuatorianas deberán constituirse como entidades comerciales en cualquiera de las formas bajo las condiciones establecidas en el reglamento respectivo. Para empresas extranjeras deberán estar domiciliadas en el Ecuador a través del organismo competente. Al tratarse de personas naturales, se comprometerá a cumplir con este requisito en el plazo que les

señale la autoridad competente, plazo que no podrá ser menor de tres ni mayor de seis meses.

Artículo 137.- Duración de los permisos de operación. El plazo de duración de los permisos de operación se fijará teniendo en cuenta la conveniencia nacional y el interés público del servicio, en el reglamento que se expida para el efecto.

Artículo 138.- Restricciones de los permisos de operación aeronáutica. El permiso de operación no es susceptible de negociación ni de transferencia alguna sin autorización del Consejo Nacional de Aviación Civil o de la Dirección General de Aviación Civil, según el caso.

Artículo 139.- Prohibición de exclusividad de los permisos. El permiso no podrá otorgarse con carácter de exclusividad a ninguna persona.

Artículo 140.- Petición para modificar permisos de operación. Toda petición para modificar los permisos de operación en cuanto a incremento de derechos se sujetará, en lo que fuere aplicable, a los mismos trámites y formalidades que se establecen para su otorgamiento.

Artículo 141.- Utilización de recursos aéreos en situaciones de emergencia por el Gobierno Nacional. El otorgamiento de un permiso de operación implica el derecho del Gobierno Nacional a emplear en su servicio las aeronaves, elementos, material y personal que dispongan los permisionarios, en los casos de conflicto internacional, conmociones internas o cualquier calamidad pública, el Gobierno queda obligado al pago de los gastos que se ocasionen.

Artículo 142.- De la obligación de contratar seguros. Los permisionarios están obligados a tomar los seguros que cubran los riesgos de pasajeros, tripulación, carga y daños a terceros en la superficie.

Artículo 143.- Condiciones para el otorgamiento de un permiso de operación. El permiso de operación se otorgará para cada uno de los servicios especificados en esta Ley y sus reglamentos, no pudiendo otorgarse conjuntamente para dos o más servicios.

Artículo 144.- Responsabilidad del permisionario por el cumplimiento de condiciones. El permisionario rendirá garantía suficiente en favor de la Dirección General de Aviación Civil, para responder por las condiciones técnicas, económicas y operacionales establecidas en el permiso u originadas por éste.

Artículo 145.- Compromiso de cumplimiento normativo. El otorgamiento de un permiso de operación implica el compromiso por parte de quien lo obtenga, de someterse a los términos en que se haya concedido, a las autoridades, leyes y reglamentos del país sobre aeronáutica civil vigentes.

Artículo 146.- Del Contenido de los permisos de operación. El contenido de los permisos de operación se desarrollará en los reglamentos respectivos, que para el efecto expida el Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil según su competencia.

Capítulo Noveno

Protección a Pasajeros

Artículo 147.- Derechos del pasajero ante la suspensión del viaje en casos fortuitos o de fuerza mayor. Cuando el viaje se suspenda o se retarde en virtud de casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados, incluidos en ellos los que ocurrieran por condiciones meteorológicas que afecte su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio del boleto.

Artículo 148.- Derechos del pasajero ante la interrupción del viaje. Si una vez iniciado el viaje se interrumpiera por cualquiera de las causas señaladas en el Artículo anterior, el transportador estará obligado a efectuar el transporte de pasajeros y equipaje por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible, hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido. También sufragará el transportador los gastos de mantenimiento y hospedaje que se deriven de la expresada interrupción, únicamente en temas imputables al operador.

Artículo 149.- Derecho a reembolso. En caso de que la causa de no realización del viaje sea imputable al transportador, aplica el reembolso. En el resto de las situaciones deben aplicar las condiciones tarifarias, voluntariamente seleccionada y contratada por el pasajero.

Artículo 150.- Beneficios para los adultos mayores y personas con discapacidad. Las personas de la tercera edad (65 años o más) y las personas con capacidades especiales, tienen derecho al descuento del cincuenta por ciento (50%) en las tarifas especiales descontadas, exoneración conforme a la Ley Orgánica del Adulto Mayor y tarifas preferenciales de acuerdo a la Ley Orgánica de Discapacidades, en todas las tarifas del transporte aéreo.

Para el cumplimiento de este Artículo los explotadores aéreos deberán implementar facilidades tecnológicas.

Artículo 151.- Responsabilidad del transportador por pérdida o daño del equipaje declarado. El transportador responderá por el monto declarado, en caso de pérdida, sustracción o deterioro del contenido de su valija de equipaje entregada para su custodia y transporte.

Artículo 152.- Obligación de información al pasajero. El transportador deberá proveer de suficiente información a los pasajeros de los cambios de ruta, del número de escalas previstas, por parte de las compañías aéreas o de sus agentes.

Capítulo Décimo

Aeródromos

Artículo 153.- Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Artículo 154.- Tipos de aeródromos. Son aeródromos públicos los que están abiertos al uso público; los demás son privados o militares.

Artículo 155.- Aeródromos de uso internacional. Los aeródromos públicos destinados a aeronaves de tránsito internacional, designados por la Dirección General de Aviación Civil como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de sanidad pública, aduanas, migración, reglamentación veterinaria, fitosanitaria y procedimientos similares, se denominan aeropuertos internacionales.

Artículo 156.- Habilitación de aeródromos. Todo aeródromo debe ser habilitado por la autoridad aeronáutica, la cual establecerá las condiciones para su operación y funcionamiento, conforme a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y la legislación nacional.

Los propietarios de aeródromos están obligados a permitir su uso gratuito a las aeronaves públicas y de propiedad de la Dirección General de Aviación Civil.

Capítulo Décimo Primero

Construcción y Operación

Artículo 157.- Autorización para la construcción y operación de aeródromos. La Dirección General de Aviación Civil otorgará autorizaciones para la construcción y operación de aeródromos dentro del territorio nacional a personas naturales ecuatorianas, personas jurídicas ecuatorianas o compañías extranjeras que cumplan con la legislación ecuatoriana vigente, incluyendo la Ley de Compañías. La autorización podrá ser denegada o revocada por razones de interés público.

Artículo 158.- Modificación de aeródromos. Cualquier modificación de las características de los aeródromos construidos requerirá de nueva autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 159.- Administración de aeródromos privados. La administración, mantenimiento y operación de los aeródromos privados correrán a cargo de las personas a quienes pertenezcan o tengan derecho sobre ellos. La autoridad aeronáutica fijará las condiciones de su uso.

Artículo 160.- Administración de aeródromos de uso público. La administración y operación de los aeródromos de uso público estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 161.- Apertura del tráfico aéreo. La apertura al tráfico aéreo de los aeródromos de uso público se hará mediante resolución de la Dirección General

de Aviación Civil en la que consten las características y reglas de operación del aeródromo puesto en servicio.

Artículo 162.- Aterrizaje de aeronaves privadas en aeródromos militares. Las aeronaves privadas no podrán aterrizar en los aeródromos militares del país, a menos que obtengan para ello permiso especial de la autoridad competente. En caso de emergencia, las aeronaves privadas podrán aterrizar en aeródromos militares, estando obligados sus tripulantes a dar cuenta inmediata a la autoridad competente y a comprobar las condiciones de emergencia que motivaron el aterrizaje.

Capítulo Décimo Segundo

Servidumbres Aeronáuticas

Artículo 163.- Servidumbres aeronáuticas. Se entiende por servidumbres aeronáuticas las restricciones y limitaciones del derecho de dominio a las que están sometidas las superficies de prevención, riesgo y peligro destinados a la operación de tráfico aéreo y movilización en tierra.

Artículo 164.- Restricciones en zonas de protección y seguridad. Las construcciones e instalaciones en los terrenos adyacentes o inmediatos a los aeródromos, comprendidos dentro de la zona de protección y seguridad, están sujetas a las restricciones, limitaciones y servidumbres aeronáuticas. En estas zonas no podrán efectuarse plantaciones de árboles, instalaciones o construcciones que obstaculicen la navegación aérea.

La autoridad competente reglamentará la aplicación de esta disposición.

Artículo 165.- Autorización para Obras en Zonas de Protección. Para la ejecución de obras comprendidas dentro de la zona de protección y seguridad a que se refiere el Artículo anterior, se requerirá previamente la autorización de la Dirección General de Aviación Civil, sin cuyo requisito las municipalidades se abstendrán de otorgar permisos de construcción, bajo su responsabilidad.

Artículo 166.- Remoción de obstáculos. Por seguridad de la navegación aérea la Dirección General de Aviación Civil podrá disponer la destrucción de las plantaciones, obras y construcciones que constituyan peligro para las operaciones aéreas, previa indemnización justificada. Se exceptúan de esta disposición relativa a indemnización, las construcciones, obras y plantaciones realizadas con transgresión de lo dispuesto en este Capítulo y sus reglamentos.

Artículo 167.- Obstáculos a la navegación aérea. Quedan comprendidas dentro de las disposiciones a que se refiere este Capítulo las instalaciones de líneas eléctricas, telefónicas o de cualquier otra naturaleza, torres para servicio de radio, radar, televisión y en general cualquier otra que pueda representar obstáculo a la seguridad de vuelo dentro de las zonas antes señaladas

Artículo 168.- Expropiaciones para infraestructura aeronáutica. Las adquisiciones de los bienes necesarios para el establecimiento de aeródromos de uso público y sus ampliaciones, la de los aeródromos particulares y sus

instalaciones auxiliares se consideran de utilidad pública, con fines de expropiación una vez que la Dirección General de Aviación Civil, mediante resolución motivada, así lo haya declarado.

Las expropiaciones que se realicen con el objeto especificado en el inciso anterior se regirán por lo que dispone la ley de la materia, con excepción de la declaratoria de utilidad pública prevista en este Artículo.

Artículo 169.- Señalización de obstáculos. La Dirección General de Aviación Civil ordenará la colocación de señales de peligro sobre las construcciones, áreas elevadas y en general sobre cualquier obstáculo que represente riesgo para la circulación aérea.

Los gastos que su instalación y funcionamiento demanden correrán a cargo de la autoridad aeronáutica, excepto cuando se trate de aeródromos particulares, en cuyo caso serán por cuenta de sus propietarios.

Artículo 170.- De la cancelación o restricción de vuelos en caso de emergencia. Por razones de seguridad o de emergencia nacional, la Dirección General de Aviación Civil podrá cancelar o restringir las operaciones aéreas civiles en cualquier aeródromo de la República.

TÍTULO QUINTO

SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 171.- De los servicios de navegación aérea. Los Servicios de Navegación Aérea comprenden el conjunto de prestaciones esenciales y estratégicas para garantizar la seguridad, eficiencia y regularidad del tránsito aéreo en el espacio aéreo ecuatoriano. Estos servicios incluyen, pero no se limitan a: Servicio de Tránsito Aéreo (ATS), Servicio de Información Aeronáutica (AIS) y Cartas Aeronáuticas (MAP), Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), Servicio de Meteorología Aeronáutica (MET), Servicio de Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS), Servicio de Comunicaciones Operacionales Aeronáuticas, Diseño de Procedimientos de Vuelo (IFPDS), y, Servicios de Validación/Ensayos en vuelo.

Artículo 172.- De la supervisión y control de los servicios de navegación aérea. La Dirección General de Aviación Civil supervisará y controlará los servicios de la navegación aérea y dictará las medidas convenientes para la mayor seguridad y eficiencia de los vuelos, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad.

Artículo 173.- De la prestación de servicios de navegación aérea. Es atribución del Estado a través de la Dirección General de Aviación Civil, la prestación de servicios de navegación aérea. Sin embargo, cuando convenga al interés público, podrá autorizar a las entidades técnicamente capacitadas la prestación de dichos servicios en condiciones uniformes a todas las aeronaves y bajo la supervigilancia de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 174.- Uniformidad de la prestación de servicios de navegación aérea. Los servicios de la navegación aérea se pondrán a disposición de quienes operen las aeronaves sobre bases, condiciones y tarifas uniformes, tanto dentro del servicio nacional como en el internacional.

TÍTULO SEXTO

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Capítulo Primero

Generalidades

Artículo 175.- De las actuaciones previas a la iniciación de un procedimiento administrativo sancionador. En forma previa a la iniciación formal de un procedimiento administrativo sancionador, se podrán realizar las actuaciones previas de investigación e inspección con el objeto de determinar con carácter preliminar si concurren circunstancias que justifiquen su inicio.

Artículo 176.- Sanciones administrativas en materia aeronáutica. El Director General de Aviación Civil o su delegado, mediante el correspondiente procedimiento administrativo sancionador, impondrá las sanciones que correspondan a los explotadores de servicios aeronáuticos, operadores, al personal aeronáutico, proveedores de servicios y a cualquier persona natural o jurídica que cometan violaciones a esta Ley, reglamentos y disposiciones de la autoridad aeronáutica.

Estas violaciones en materia aeronáutica se clasifican en infracciones leves, graves y muy graves.

Artículo 177.- Medidas correctivas y preventivas en la aplicación de sanciones por infracciones. La aplicación de las sanciones por las infracciones previstas en esta Ley, incluyen disposiciones que impidan la repetición de la conducta infractora, o prevea lo necesario para restituir las cosas a su estado anterior a la infracción.

Artículo 178.- De la competencia y jurisdicción. Son competentes para conocer y resolver los procesos generados por las infracciones, en primera instancia el Subdirector General y las Unidades Zonales, en su correspondiente jurisdicción; y en segunda instancia, el Director General de Aviación Civil, cuyas resoluciones causarán ejecutoria.

Artículo 179.- Infracciones y sanciones aeronáuticas. Es infracción aeronáutica cualquier tipo de incumplimiento de las disposiciones establecidas por la presente Ley, Reglamentos de Aviación Civil y demás disposiciones de la autoridad aeronáutica.

Las infracciones que no impliquen el cometimiento de un delito, serán procesadas y sancionadas por la Dirección General de Aviación Civil con:

- a) Multa pecuniaria; o,
- b) Suspensión temporal o definitiva de los servicios concedidos.

Capítulo Segundo

De las Infracciones y Sanciones a los Explotadores Aéreos Trabajos Aéreos, Actividades Conexas, Servicios Aéreos Privados, Servicios de Escala y Proveedores de Servicios

Artículo 180.- De las infracciones leves. Son infracciones leves y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de tres a seis salarios básicos unificados (salario Básico Unificado), las siguientes:

- 1) No disponer de la documentación técnica y manuales, exigidos por la reglamentación técnica; o utilizar manuales desactualizados;
- 2) Tener registros de mantenimiento y operaciones incompletos o desactualizados;
- 3) Negarse a participar en operaciones de búsqueda y salvamento sin causa justificada;
- 4) Matricular la aeronave en el registro de otro estado sin haber cancelado la matrícula ecuatoriana;
- 5) No registrar en sus libros los trabajos de mantenimiento realizados;
- 6) Realizar trabajos no autorizadas por los manuales y las especificaciones técnicas en las aeronaves, motores, hélices y componentes;
- 7) Permitir que se transporte personas afectadas por enfermedades contagiosas o cadáveres, sin la correspondiente autorización médica de un profesional de la salud acreditado o autorización sanitaria correspondiente; o, negar su transporte cuando se encuentre debidamente autorizado;
- 8) Inobservar de las normas de seguridad en el interior de las aeronaves;
- 9) Permitir que se realicen operaciones de fumigación aérea inobservando la reglamentación y disposiciones de la autoridad aeronáutica;
- 10) No cumplir con las normas de seguridad establecidas para el abastecimiento de combustible de las aeronaves;

- 11) No registrar en la Dirección General de Aviación Civil las tarifas del transporte de pasajeros y de carga, hasta el 10 de cada mes;
- 12) Incumplimiento de las normas de despacho de aeronaves en su operación;
- 13) No informar, en el tiempo requerido en las regulaciones técnicas (RDAC), a la Dirección General de Aviación Civil los incidentes leves relacionados con sus aeronaves, en territorio nacional;
- 14) No mantener registros actualizados de las mediciones de rozamiento de las pistas;
- 15) No colocar avisos de advertencia en áreas de movimiento del aeródromo para advertir riesgos potenciales;
- 16) No cumplir los procedimientos de mantenimiento de vallas, barreras o iluminación perimetral;
- 17) No presentar a tiempo el plan de implementación para la certificación o actualización de certificación del aeródromo según lo requerido por la autoridad;
- 18) Operar una aeronave no tripulada sin registro aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil;
- 19) No marcar la aeronave no tripulada con el número de identificación o QR otorgado por el sistema de registro aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil;
- 20) Operar una aeronave no tripulada en zonas restringidas para el vuelo de drones determinadas en el reglamento correspondiente, sin la autorización de la Dirección General de Aviación Civil o la entidad responsable de dicho espacio aéreo restringido;
- 21) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin contar con el Permiso de Operación para trabajos aéreos, actividades conexas y servicios aéreos privados emitido por la Dirección General de Aviación Civil.
- 22) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin contar con la Certificación Operacional (UOC) emitida por la Dirección General de Aviación Civil.
- 23) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales excediendo las limitaciones o vencimiento de los "Términos y Condiciones" adjuntos a la Certificación Operacional (UOC) emitida por la Dirección General de Aviación Civil.

24) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales en actividades diferentes a las autorizadas en el Permiso de Operación o en la Certificación Operacional UAS (UOC).

25) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales con la Autorización de piloto a distancia caducada, suspendida o revocada.

26) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales excediendo las limitaciones o vencimiento de la "Autorización Especial de Vuelo UAS" emitida por la Dirección General de Aviación Civil;

27) Todas las demás acciones u omisiones de los explotadores de servicios de transporte aéreo, trabajos aéreos, actividades conexas, servicios aéreos privados y servicios auxiliares al transporte aéreo o proveedores de servicios que infrinjan o incumplan de cualquier forma, las obligaciones establecidas en la reglamentación aeronáutica y demás leyes y reglamentos pertinentes pero que no estén considerados como infracciones graves o muy graves. Estas pueden abarcar desde incumplimientos menores hasta acciones sobre documentación o en la operación que no pongan en riesgo inmediato la seguridad aérea.

Artículo 181.- De las infracciones graves. Son infracciones graves y serán sancionadas según su gravedad con multa de diez a veinte salarios básicos unificados (Salario Básico Unificado), o la suspensión de hasta tres meses del permiso de operación, certificado de operador aéreo o certificado de operación, las siguientes:

1) No informar, en el tiempo requerido en las regulaciones técnicas (RDAC), a la Dirección General de Aviación Civil de los accidentes o incidentes graves relacionados con sus aeronaves, en territorio nacional o extranjero;

2) En el caso de transporte aéreo regular, realizar operaciones aéreas incumpliendo rutas, horarios o cancelando frecuencias de vuelo, aprobados por la Autoridad Aeronáutica, sin causa justificada;

3) En el caso de servicio aéreo no regular, anunciar o publicitar horarios y frecuencias de vuelo;

4) En el servicio aéreo no regular, efectuar periódicamente vuelos en determinados días de la semana y con frecuencia tal que puedan constituir vuelos regulares;

5) Incumplir los términos y condiciones establecidos en los respectivos permisos de operación, certificados de explotador de servicios aéreos, certificados de autorización y certificados de aprobación;

6) No cumplir con las directivas de aeronavegabilidad o datos de mantenimiento emitidos por la organización de diseño (fabricante) de la aeronave, motor, hélice

y componente de aeronave según corresponda y de la autoridad aeronáutica del Ecuador;

7) Instalar y utilizar en las aeronaves productos, partes o materiales no aprobados para aviación, transgrediendo las especificaciones del certificado tipo o, que no hayan sido inspeccionadas, reparadas, calibradas y certificadas por una entidad técnica autorizada o reconocida por la Dirección General de Aviación Civil;

8) Efectuar mantenimiento con personal no habilitado ni calificado por la Dirección General de Aviación Civil;

9) Permitir se efectúe el mantenimiento sin utilizar manuales y recomendaciones de los fabricantes, órdenes técnicas, herramientas, equipos y aparatos de ensayo apropiados;

10) Operar una aeronave en aeródromos que no estén autorizados y listados en sus Especificaciones Relativas a las operaciones aéreas, sin previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil;

11) Obstaculizar las actividades de los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil;

12) Utilizar una aeronave que no se encuentre listada en sus Especificaciones Operacionales en servicios aéreos, o sin autorización emitida por la Dirección General de Aviación Civil;

13) Realizar operaciones excediendo los límites de tiempo de vuelo, períodos de descanso de las tripulaciones, determinados en los reglamentos técnicos;

14) Operar una aeronave sin cumplir con lo estipulado en la Lista Mínima de Equipo (MEL);

15) Permitir que se opere una aeronave sin tener debidamente señalizados los accesos, salidas y equipos de emergencia;

16) Permitir que una aeronave opere en un aeródromo que no se encuentren habilitados para la operación realizada, salvo caso de fuerza mayor;

17) Permitir, el ingreso de personas o vehículos no autorizadas a áreas restringidas de un aeródromo o aeropuerto, operaciones, calles de rodaje, pistas de aterrizaje o áreas de maniobra, ya sea que provoquen o no el cierre de las operaciones aéreas;

18) Operar una aeronave sin respetar las limitaciones especificadas en su manual de vuelo o manual de operaciones del piloto (POH);

- 19) Permitir que una aeronave sea tripulada por personal que no tenga una licencia, certificado médico vigentes y apropiados para esa aeronave y operación, otorgados por la Dirección General de Aviación Civil o sin el entrenamiento requerido;
- 20) La falta de información a los pasajeros sobre la identidad de la compañía operadora, o la información deficiente sobre las normas de embarque, o los medios de compensación en caso de denegación del embarque;
- 21) Incumplir con las obligaciones de compensación en caso de denegación de transporte al pasajero y al equipaje facturado, luego de la expedición del boleto aéreo;
- 22) La no inclusión en el contrato de transporte de las cláusulas relativas al régimen de responsabilidad del transportista en caso de accidente o el incumplimiento de la obligación de informar de forma clara y precisa a los pasajeros y a otras personas interesadas sobre dicho régimen;
- 23) La falta de información a los pasajeros de los cambios de ruta, del número de escalas previstas, por parte de las compañías aéreas o de sus agentes;
- 24) No otorgar el descuento del 50% para personas de la tercera edad (65 años o más) y de igual manera para las personas con discapacidad, en todas las tarifas comercializadas y aplicadas en el transporte aéreo;
- 25) No contar con un adecuado sistema de inspección propio que asegure un sistema de calidad satisfactorio;
- 26) No realizar oportunamente el mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia aérea a su cargo, incluyendo las inspecciones en tierra y en vuelo;
- 27) No cumplir las regulaciones respecto a las horas de trabajo, descanso y rotación de turnos del personal de los servicios de navegación aérea;
- 28) Permitir el uso, en las dependencias de los servicios de navegación aérea, de material de entretenimiento tales como equipos de audio, vídeo, teléfonos celulares y material de lectura no relacionado con el servicio;
- 29) Permitir que se proporcione servicios de control de tránsito aéreo sin la debida cobertura de personal en los puestos ejecutivos y de planificación, conforme se indica en los manuales de procedimientos o instructivos de trabajo;
- 30) Emplear la infraestructura aeroportuaria para actividades incompatibles con los servicios aeronáuticos prestados o que pongan en riesgo la seguridad operacional y seguridad de la aviación;

- 31) Operar una aeronave no tripulada en zonas prohibidas para el vuelo de drones, determinadas en el reglamento correspondiente;
- 32) Operar una aeronave no tripulada para el transporte de carga o mercancías sin autorización de la Dirección General de Aviación Civil;
- 33) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin contar con la Autorización de piloto a distancia;
- 34) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin contar con una Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil frente a terceros;
- 35) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin presentar garantía o caución de fiel cumplimiento del certificado de operación;
- 36) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales con una Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil frente a terceros vencida;
- 37) Operar una aeronave no tripulada excediendo las limitaciones operacionales de diseño o modificando las características funcionales de fábrica;
- 38) Intervenir o enviar mensajes en la frecuencia aeronáutica de una dependencia de los servicios de tránsito aéreo.
- 39) No realizar inspecciones periódicas del área de movimiento o no reportar adecuadamente sus condiciones y el estado de sus instalaciones;
- 40) No asegurar que el personal que evalúa y notifica el estado de la pista tenga la capacitación y competencia requerida;
- 41) No cumplir lo previsto en los programas y procedimientos de mantenimiento del aeródromo, pavimentos y ayudas visuales;
- 42) Construir, modificar o realizar operaciones de aeródromos sin contar con el certificado de operador de aeródromo emitido por la Dirección General de Aviación Civil o infringiendo los mismos;
- 43) No tomar las medidas para controlar el peligro aviario y de fauna acuerdo los procedimientos establecidos;
- 44) No cumplir requisitos de salvamento y extinción de incendios en cuanto a tiempos de respuesta, equipamiento del personal, agentes extintores, capacitación de personal y manutención de los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios;
- 45) No cumplir con los procedimientos establecidos para la gestión de la seguridad operacional y seguridad de la aviación;

- 46) Seguir operando con un certificado vencido sin haber solicitado la renovación;
- 47) No notificar a la autoridad los reemplazos en el personal clave declarado en el manual de aeródromo
- 48) No actualizar el manual de aeródromo cuando sea necesario o cuando la autoridad lo solicite;
- 49) No comunicar a la autoridad toda enmienda o adición al manual de aeródromo;
- 50) No presentar un plan de acciones correctivas aceptable a la autoridad luego de una auditoría o inspección, dentro del plazo establecido en el reglamento correspondiente;
- 51) No mantener la iluminación, señalización y letreros según lo requerido;
- 52) No cumplir con los requisitos de mantenimiento de pavimentos o permitir operaciones en pavimentos que no cumplan con el nivel requerido de rozamiento;
- 53) Omitir o retardar indebidamente las acciones necesarias para el apoyo a aeronaves, en caso de emergencias, (accidentes o incidentes)
- 54) Emplear la infraestructura aeroportuaria para actividades incompatibles con los servicios allí prestados o que pongan en riesgo la seguridad operacional;
- 55) El propietario de un aeródromo privado, por negar el acceso a éste para actividades aéreas en general, cuando así lo disponga el Director;
- 56) No informar a la Dirección General de Aviación Civil, dentro de las veinte y cuatro (24) horas, siguientes, sobre cualquier incidente o accidente que ocurra en el desarrollo de sus operaciones, así como no comunicar a la Dirección General de Aviación Civil las limitaciones temporales o permanentes que afecten el uso de aeródromo.

Artículo 182.- De las infracciones muy graves. Son infracciones muy graves y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de veinte y dos hasta treinta salarios básicos unificados (Salario Básico Unificado) o la suspensión temporal del permiso de operación, certificado de operador aéreo o certificado de operación, según corresponda, las siguientes:

- 1) Ingresar o internar al país o llevar al extranjero una aeronave, sin cumplir con los requisitos establecidos en la ley y reglamentación aeronáutica;

- 2) Modificar o alterar las marcas de nacionalidad y matrícula, sin autorización de la Dirección General de Aviación Civil; o permitir que opere sin dichas marcas o matrícula;
- 3) Operar una aeronave, sin la correspondiente Certificación de Conformidad de Mantenimiento (visto bueno de mantenimiento);
- 4) Operar sin los equipos de seguridad y de auxilio establecidos por la autoridad aeronáutica;
- 5) Explotar derechos aerocomerciales no concedidos por la autoridad aeronáutica competente;
- 6) Operar una aeronave sin cobertura de seguros que cubran los riesgos propios de la actividad de transporte aéreo;
- 7) Aceptar un certificado de conformidad de mantenimiento (CCM) que tenga un trabajo no realizado;
- 8) Operar una aeronave excediendo los tiempos límite, otorgado por el fabricante, para equipos, productos y partes de las aeronaves;
- 9) Ocultar el mal funcionamiento de sistemas, componentes y accesorios de las aeronaves;
- 10) Agredir en forma verbal o física a la autoridad aeronáutica, por parte de un ejecutivo o empleado de la compañía;
- 11) Operar sin el permiso de operación o cualquier otro documento emitido por la autoridad aeronáutica del país de origen o cuando éstos se encuentren caducados, suspendidos o cancelados;
- 12) Operar sin el certificado de aeronavegabilidad vigente u operar la aeronave sin cumplir los términos y condiciones establecidos en el mismo;
- 13) No efectuar en forma reglamentaria, el mantenimiento de las aeronaves;
- 14) Permitir que se transporte armas, explosivos, y mercancías peligrosas, inobservando la reglamentación aeronáutica y procedimientos correspondientes;
- 15) Permitir que un miembro de los servicios de navegación aérea realice labores, bajo la influencia del alcohol y sustancias psicoactivas;
- 16) No informar a la Dirección General de Aviación Civil, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, sobre el ingreso al espacio aéreo controlado y el aterrizaje de aeronaves que no cuenten con la debida autorización;

- 17) Desactivar temporal o permanentemente dependencias, equipos, sistemas e instalaciones de comunicaciones, navegación, vigilancia y meteorología, sin autorización expresa de la autoridad aeronáutica;
- 18) No facilitar el uso de sus sistemas, instalaciones y equipos en caso de emergencia o para fines de búsqueda y salvamento;
- 19) Operar servicios de navegación aérea sin tener sistemas e instrumentos de comunicaciones, navegación, vigilancia, seguridad y equipos auxiliares complementarios, en correcto estado de funcionamiento;
- 20) Operar una aeronave no tripulada en las zonas prohibidas circundantes a aeródromos;
- 21) Operar una aeronave no tripulada en espacios aéreos circundantes a incendios forestales, exceptuando aeronaves no tripuladas del servicio público que combaten el incendio;
- 22) No cumplir o implementar las disposiciones establecidas o limitaciones impuestas por la autoridad para la operación del aeródromo, cuando la autoridad lo considere necesario por razones de interés público o cuando identifique que se está atentando contra la seguridad operacional de las aeronaves;
- 23) No emplear personal calificado para las actividades críticas de operación y mantenimiento del aeródromo;
- 24) No realizar evaluaciones de seguridad operacional ante cambios en las características físicas, instalaciones o equipo del aeródromo;
- 25) Atentar contra la seguridad de los pasajeros y de las aeronaves retardando, obstaculizando u obstruyendo las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, helipuertos y otras áreas de operación;
- 26) No realizar la inspección de los pasajeros y equipaje de mano, usuarios y sus pertenencias y vehículos que acceden a la zona de seguridad restringida; y,
- 27) Utilizar en una aeronave, partes, equipos como motores: hélices o cualquier otro componente que carezca de documentación técnica, certificación del fabricante y del personal de mantenimiento calificado por la Dirección General de Aviación Civil.

Capítulo Tercero

De las Infracciones y Sanciones al Personal Aeronáutico

Artículo 183.- De las infracciones leves del Comandante de una aeronave.

Son infracciones leves del comandante de una aeronave y serán sancionadas con multa de uno a seis salarios básicos unificados, las siguientes:

- 1) Transportar cadáveres o personas afectadas por enfermedades contagiosas, sin la correspondiente autorización médica de un profesional de la salud acreditado; o, negarse sin justificación alguna su transporte cuando se encuentre debidamente autorizado;
- 2) Arrojar innecesariamente objetos desde la aeronave en vuelo;
- 3) No disponer de la documentación técnica o manuales de a bordo;
- 4) Utilizar manuales desactualizados;
- 5) Operar una aeronave sin portar la licencia, habilitación y certificado médico;
- 6) No comunicar a la Dirección General de Aviación Civil dentro del tiempo establecido en las regulaciones los incidentes que ocurran en la aeronave a su mando o aquellos otros que tenga conocimiento en razón de sus funciones; y,
- 7) Incumplir las siguientes conductas:
 - a) Acciones que no cumplen con los procedimientos establecidos, pero que no ponen en riesgo inmediato la seguridad de la operación aérea.
 - b) Acciones que no siguen las regulaciones técnicas de manera puntual, pero que no afectan la seguridad general del vuelo.
 - c) Errores en la presentación o mantenimiento de documentos requeridos, como licencias o certificados, que no sean suficientemente graves como para justificar sanciones severas.
 - d) No seguir instrucciones específicas que no impliquen un riesgo significativo para la aeronave o sus ocupantes.
 - e) Errores en la comunicación con el control de tráfico aéreo que no resulten en situaciones de peligro.
- 8) Todas las acciones u omisiones de los comandantes que infrinjan o incumplan de cualquier forma lo dispuesto en esta Ley, regulaciones técnicas (RDAC) y órdenes técnicas, que no estén considerados como infracciones graves y muy graves.

Artículo 184.- De las infracciones graves del comandante de una aeronave.

Son infracciones graves del comandante de una aeronave y serán sancionadas con multa de seis a veinte salarios básicos unificados (Salario Básico Unificado) o la suspensión de la licencia hasta por seis meses, las siguientes:

- 1) Iniciar y realizar un vuelo en una aeronave con certificado de aeronavegabilidad caducado o que la aeronave no lleve las marcas de nacionalidad y matrícula;
- 2) No tener la documentación necesaria para un vuelo exigida en la reglamentación técnica respectiva;
- 3) Permitir que cualquier miembro de la tripulación vuele con la licencia, habilitación y certificado médico suspendido, cancelado o caducado;
- 4) Realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o vuelos de instrucción sin la debida autorización;
- 5) Negarse a participar, sin justa causa, en las operaciones de búsqueda y salvamento;
- 6) No comunicar a la Dirección General de Aviación Civil dentro del tiempo establecido en las regulaciones los accidentes o incidentes graves que ocurran en la aeronave a su mando o aquellos otros que tenga conocimiento en razón de sus funciones;
- 7) Permitir durante el vuelo, el ingreso a la cabina de mando de personas no calificadas en la regulación;
- 8) No utilizar durante la operación de la aeronave los servicios auxiliares de la navegación aérea, indispensables para la seguridad de vuelo;
- 9) Desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto al servicio de tránsito aéreo;
- 10) Exceder el tiempo de vuelo, el tiempo de servicio, o no cumplir con los períodos de descanso, determinados en la regulación técnica;
- 11) Incluir o mantener información errónea en los documentos y manuales de a bordo;
- 12) No reportar en bitácora el mal funcionamiento de sistemas, equipos, componentes y accesorios de la aeronave;
- 13) Irrespetar en forma verbal, escrita o física a la autoridad aeronáutica;
- 14) Obstaculizar las actividades de los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil;
- 15) Operar una aeronave sin el correspondiente Certificado de Conformidad de Mantenimiento (visto bueno de mantenimiento); y,

16) Operar, disponer o permitir que el personal no cumpla con sus funciones y responsabilidades de acuerdo a la reglamentación aeronáutica, recomendaciones del fabricante y permiso de operación y procedimientos y manuales aceptados o aprobados por la autoridad aeronáutica y autorizaciones técnicas correspondientes, cuya omisión podría afectar a la seguridad de las operaciones.

Artículo 185.- Infracciones muy graves del comandante de una aeronave.

Son infracciones muy graves del comandante de una aeronave y será sancionado con suspensión de la licencia de seis a doce meses, las siguientes:

- 1) Permitir que una persona que no sea miembro del personal de vuelo, tome parte de las operaciones de la aeronave;
- 2) Tripular la aeronave en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica del tripulante;
- 3) Permitir que un miembro del personal de vuelo, en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica del tripulante, participe en las operaciones de la aeronave;
- 4) Aterrizar en un aeródromo que no esté habilitado para la operación que realice, salvo en caso de fuerza mayor;
- 5) Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición, sin la autorización de la autoridad aeronáutica;
- 6) Volar sobre zonas prohibidas, publicadas en los diferentes documentos aeronáuticos;
- 7) Transportar armas, municiones o materiales inflamables, explosivos, biológicos o radioactivos, contaminantes u otros semejantes sin autorización de la autoridad aeronáutica;
- 8) Realizar maniobras que pongan en peligro la seguridad de la aeronave y los pasajeros; y
- 9) Operar una aeronave en condiciones que ponga en peligro evidente a pasajeros, carga y personas o bienes en la superficie; y,
- 10) Presentar reportes con errores o enmiendas tales como: peso y balance, plan de vuelo, y hoja descentrada.

Artículo 186.- Infracciones leves de los miembros de la tripulación. Son infracciones de leves de los miembros de la tripulación y serán sancionados con multa de uno (1) a cinco (5) Salario Básico Unificado, las siguientes:

- 1) Arrojar objetos innecesariamente desde la aeronave en vuelo;
- 2) No disponer de la documentación técnica y manuales de a bordo;
- 3) Utilizar manuales desactualizados;
- 4) Todas las acciones u omisiones de los miembros de la tripulación que infrinjan o incumplan de cualquier forma lo dispuesto en esta Ley, reglamentos, regulaciones técnicas (RDAC) y órdenes técnicas, que no estén considerados como infracciones graves y muy graves;
- 5) Exceder el tiempo de vuelo, el tiempo de servicio, o no cumplir con los períodos de descanso determinados en la regulación técnica (RDAC).
- 6) Tripular sin el entrenamiento requerido; y,
- 7) No aplicar las medidas de seguridad antes, durante y después del vuelo.

Artículo 187.- Infracciones muy graves de los miembros de la tripulación. Son infracciones muy graves de los miembros de la tripulación y serán sancionados con suspensión de la licencia de seis a doce meses; las siguientes:

- 1) Tripular una aeronave en estado de embriaguez, o bajo los efectos de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o psíquica del tripulante; y,
- 2) Transportar armas, municiones o materiales inflamables, explosivos, biológicos, o radioactivos o contaminantes sin autorización correspondiente.

Artículo 188.- Infracciones leves del personal técnico aeronáutico. Son infracciones leves del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados con multa de dos (2) a seis (6) Salario Básico Unificado; las siguientes:

- 1) Tener registros de mantenimiento u operacionales incompletos o desactualizados;
- 2) No aplicar los manuales y procedimientos técnicos en el ejercicio de sus funciones;
- 3) No remitir la documentación requerida por la Dirección General de Aviación Civil, dentro de los plazos señalados, formatos y demás condiciones; tales como reportes estadísticos o cualquier otra documentación establecida;

4) No mantener los archivos, documentos, mensajes, fajas de progreso de vuelo, registros, grabaciones de las comunicaciones y grabaciones de video relacionados con las operaciones aéreas durante el plazo mínimo establecido en la reglamentación; y,

5) Todas las acciones u omisiones del personal técnico aeronáutico de tierra que infrinjan o incumplan de cualquier forma las obligaciones a las que se encuentran obligados por el esta Ley, Reglamentos de aviación civil, Resoluciones y cualquier otra disposición, que no estén considerados como infracciones graves y muy graves.

Artículo 189.- Infracciones graves del personal técnico aeronáutico. Son infracciones graves del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados con multa de cuatro (4) a once (11) salario Básico Unificado o suspensión de la licencia hasta por seis meses; las siguientes:

1) Incluir o mantener de forma dolosa, información falsa o errónea en los registros, libros y demás documentos habilitantes en el ejercicio de sus funciones;

2) Certificar trabajos no realizados;

3) Realizar trabajos no autorizados en las aeronaves;

4) Ocultar el mal funcionamiento de componentes, sistemas y accesorios;

5) Efectuar mantenimiento sin utilizar datos de mantenimiento actualizados, así como herramientas, materiales y equipos apropiados conforme lo estipulado por la organización de diseño (fabricante) de la aeronave, motor, hélice o componente de aeronave según corresponda y aprobados o aceptados por la Autoridad Aeronáutica del Ecuador;

6) Ejercer sus funciones sin licencia, o licencia suspendida, cancelada; sin certificado médico vigente o no poseer la habilitación correspondiente, así como no tener el entrenamiento requerido;

7) Interferir o hacer uso indebido de las instalaciones, equipos y sistemas utilizados para el desempeño de sus funciones;

8) No brindar las facilidades que correspondan a los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil, en el ejercicio de sus funciones de inspección, supervisión y control;

9) Incumplir con la reglamentación, manuales, procedimientos, cartas de acuerdo operacional suscritas entre dependencias nacionales e internacionales de los servicios de navegación aérea;

10) Utilizar o permitir el uso de material de entretenimiento tales como equipos de audio, vídeo, teléfonos celulares y material de lectura no relacionado con el servicio, en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo;

11) Utilizar manuales, procedimientos y documentación conexas desactualizados; y,

12) No presentar el Plan de Acción Correctiva a las No conformidades detectadas en procesos de vigilancia dentro los tiempos previstos en la reglamentación correspondiente.

Artículo 190.- Infracciones muy graves del personal técnico aeronáutico.
Son infracciones de muy graves del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados con suspensión de la licencia de seis a doce meses; las siguientes:

1) Despachar una aeronave incumpliendo los requisitos de la Lista Mínima de Equipo (MEL);

2) Despachar una aeronave incumpliendo las normas determinadas en los reglamentos de aviación civil, así como los requisitos de las especificaciones operacionales (OPSPECs), de la Lista Mínima de Equipo (MEL), y de Lista de desviación de configuración (CDL);

3) Ejercer actividades en estado de embriaguez, o bajo la influencia de cualquier sustancia o medicamento que produzca la alteración física o psíquica;

4) Manifiesta negligencia en la planificación y despacho de los vuelos;

5) Agredir en forma verbal o física a la autoridad aeronáutica, por parte de un ejecutivo o empleado de la compañía;

6) Omitir o retardar indebidamente las acciones necesarias para el apoyo a las aeronaves, en particular en casos de accidentes o incidentes;

7) No dar prioridad a las aeronaves con combustible mínimo o declaradas en emergencia;

8) No informar a la Dirección General de Aviación Civil, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, la ocurrencia de incidentes y accidentes de aviación que se susciten en su área de responsabilidad, o de los que tenga conocimiento por cualquier medio; y,

9) Manifiesta negligencia en la provisión de cualquiera de los servicios de navegación aérea.

Capítulo Cuarto

Otras Infracciones

Artículo 191.- De la jurisdicción. Están sometidos a las leyes de la República del Ecuador y serán juzgados por sus tribunales y jueces:

- 1) Los hechos ocurridos y los actos ejecutados que deben tenerse por infracciones, cometidos a bordo de aeronaves privadas ecuatorianas que vuelen sobre alta mar o en espacio aéreo no sujeto a la soberanía de estado alguno;
- 2) Los hechos ocurridos y los actos ejecutados que deban tenerse por infracciones, cometidos a bordo de una aeronave privada ecuatoriana, durante el vuelo sobre territorio extranjero, excepto en aquellos casos en que lesionen la seguridad o el orden público del Estado subyacente o se causen daños a las personas o a bienes que se encuentren en la superficie de dicho Estado; y,
- 3) Los hechos ocurridos y los actos ejecutados que se consideran infracciones a bordo de una aeronave extranjera en vuelo sobre territorio o aguas jurisdiccionales ecuatorianas están regulados por esta Ley.

Además, cuando se trate de una infracción cometida durante el vuelo de una aeronave privada extranjera, habrá lugar a la aplicación de las leyes del Ecuador y a la jurisdicción y competencia de sus tribunales y jueces, si el primer aterrizaje posterior al cometimiento de la infracción tiene lugar en el Ecuador, exceptuándose, empero los casos en que se pidiere extradición.

Artículo 192.- Sanciones por incumplimiento de normas de seguridad de la aviación. Siempre que no constituya un delito, las personas naturales o jurídicas ante el incumplimiento, serán sancionadas con multas de cuatro (4) a once (11) Salario Básico Unificado el siguiente:

El incumplimiento a la reglamentación de seguridad de la aviación civil, que pongan en peligro la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves y personal en tierra, obstaculizando u obstruyendo las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, helipuertos, terminales y otras áreas de operación.

Artículo 193.- Sanciones por poner en peligro la seguridad de la aviación. Las personas naturales o jurídicas que prestan los servicios de atención en tierra a las aeronaves serán sancionadas con multas de cuatro (4) a once (11) salario Básico Unificado, por cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, los aeródromos y las instalaciones auxiliares de la navegación, así como por el incumplimiento de las regulaciones de seguridad aeroportuarias.

Toda persona que pretenda transportarse por vía aérea deberá ser inspeccionada junto con su equipaje y demás pertenencias de conformidad a los

procedimientos de seguridad de la aviación establecidos por la autoridad aeronáutica; de negarse a la inspección no podrá acceder a las salas de pre-embarque, ni a la aeronave y no será transportada.

Artículo 194.- Sanciones por infracciones en la operación de aeronaves no tripuladas. Las personas naturales o jurídicas que operan aeronaves no tripuladas y que contravengan la presente Ley, reglamentos técnicos, y disposiciones complementarias emitidas por la Dirección General de Aviación Civil, serán sancionadas con multas de 1 a 10 Salario Básico Unificado, de acuerdo a su gravedad y categorización de las aeronaves no tripuladas establecida en el reglamento correspondiente.

Artículo 195.- Sanciones a proveedores de servicios de la Dirección General de Aviación Civil. Los proveedores de servicios administrados por la Dirección General de Aviación Civil, serán sancionados de conformidad al régimen disciplinario aplicable para los servidores públicos, por cualquier acto que ponga en peligro la seguridad operacional y de la aviación, así como por el incumplimiento de la reglamentación aeronáutica vigente.

Artículo 196.- De otras sanciones. Las sanciones económicas establecidas en el presente Título, se impondrán sin perjuicio de la acción civil o penal que podría instaurarse en contra de los culpables.

Capítulo Quinto

Disposiciones Comunes a las Infracciones

Artículo 197.- Competencia para medidas cautelares. Son competentes para dictar medidas cautelares provisionales de protección a la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil el Subdirector General y las Unidades Zonales, en su correspondiente jurisdicción, concordante al Artículo 180 del Código Orgánico Administrativo.

Artículo 198.- Caducidad de las infracciones administrativas aeronáuticas. de Las infracciones administrativas aeronáuticas caducan según su gravedad de la siguiente manera:

- a) Leve en un año desde el cometimiento de la infracción;
- b) Grave en tres años desde el cometimiento de la infracción; y,
- c) Muy grave en cinco años desde el cometimiento de la infracción.

Artículo 199.- De la prescripción de las infracciones. La prescripción de las infracciones administrativas aeronáuticas será en el mismo plazo en el que caducan.

Artículo 200.- La reincidencia de las infracciones. La reincidencia en el caso de las infracciones constituirá agravante, en virtud de lo cual, el infractor será sancionado con el máximo de la sanción.

Se considerará reincidente a la persona natural o jurídica que, dentro de 1 (un) año inmediatamente anterior a la fecha de tener resolución en firme, hubiese sido sancionada por otra infracción similar.

La reincidencia en el caso de las infracciones muy graves será sancionada con suspensión definitiva de su licencia, permiso de operación o certificación técnica correspondiente.

Artículo 201.- Principio de proporcionalidad en las sanciones aeronáuticas. La Autoridad Aeronáutica Civil considerará el principio de proporcionalidad al determinar la sanción de conformidad con las atenuantes o agravantes existentes.

Artículo 202.- Acumulación de los procedimientos administrativos. La acumulación de los procedimientos administrativos se realizará según su gravedad.

Artículo 203.- De las infracciones flagrantes. De detectarse el cometimiento de una infracción flagrante, a fin de garantizar la seguridad operacional que pueda estar afectada, la autoridad aeronáutica civil podrá dictar una medida cautelar provisional, hasta iniciar el procedimiento administrativo y seguidamente enviar la resolución sancionatoria, en la cual se ratificará o se suspenderá la medida dictada.

Artículo 204.- Responsabilidad solidaria del explotador y personal técnico. El explotador de la aeronave, será solidariamente responsable con el comandante de la misma, y con el personal técnico aeronáutico en general, por la violación de esta ley y sus reglamentos.

Artículo 205.- Suspensión de certificados, licencias, permisos o autorizaciones. El Director General de Aviación Civil está facultado para suspender certificados, licencias, permisos o autorizaciones, sin que se completen los procedimientos administrativos de rigor, si a su juicio fuere necesario, para mantener la seguridad de las operaciones aéreas. Cuando esto suceda, se deberán agilizar todos los procedimientos e investigaciones para definir en primera instancia la responsabilidad, sin perjuicio del derecho del sancionado a recurrir en el ámbito jurisdiccional.

Artículo 206.- Del procedimiento para la aplicación de infracciones. El procedimiento será el que para el efecto expida la Dirección General de Aviación Civil.

Capítulo Sexto

Procedimiento Coactivo

Artículo 207.- Procedimiento Coactivo. La Dirección General de Aviación Civil tiene potestad para la recaudación y cobro de: créditos tributarios o no, derechos de aterrizaje, tasas, arrendamientos; y, demás derechos, valores adeudados, obligaciones económicas y otros que se implementen a nivel Nacional y que por cualquier concepto se adeude a la Dirección General de Aviación Civil, observando el debido proceso contemplado en la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico General de Procesos, Código Orgánico Administrativo, y, de manera supletoria a las demás normas del ordenamiento jurídico que fueren aplicables para el efecto.

Artículo 208.- Titulares del Procedimiento de Ejecución Coactiva. La potestad coactiva corresponde en el ámbito nacional al Director General de la Dirección General de Aviación Civil, quien la ejercerá a través la Dirección de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, dentro de sus respectivas jurisdicciones, ejercerán la función coactiva para el cobro de créditos tributarios o no, derechos de aterrizaje, tasas, arrendamiento y demás obligaciones económicas en favor de la misma o derivadas de su actividad.

En el procedimiento coactivo actuará el titular de Ejecución del Procedimiento Coactivo y Secretario de Ejecución Procedimiento Coactivo los mismos que serán de profesión Abogados, con experiencia en el campo de derecho administrativo, coactivo, y recuperación de cartera, nombrados y titularizados por el Director General de Aviación Civil.

El Titular de procedimiento coactivo designará bajo sus potestades y competencias, a los depositarios, alguaciles y notificadores, que tendrán las mismas atribuciones y responsabilidades determinadas por la Ley Orgánica de la Función Judicial. La Dirección General fijará y aceptará la caución que deberá rendir el depositario, conforme lo determinado en el Reglamento para el funcionamiento de las oficinas de alguaciles y depositarios.

TÍTULO SÉPTIMO

Capítulo Primero

Junta Investigadora de Accidentes.

Artículo 209.- Junta Investigadora de Accidentes. La Junta Investigadora de Accidentes (JIA) es una institución adscrita al El Ministerio de Infraestructura y Transporte, especializada en esta temática y funcionará con sede en el Distrito Metropolitano de Quito, con personería jurídica, autonomía administrativa, operativa financiera y decisoria para el cumplimiento de sus funciones, además la capacidad para actuar en el ámbito del derecho público.

La Junta de Investigación de Accidentes tiene autoridad y competencia en todo el territorio del Ecuador en lo concerniente a la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación civil, según lo establecido en el Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional y las leyes nacionales. Además, la Junta de Investigación de Accidentes podrá, si lo considera necesario, investigar incidentes de aviación civil que puedan mejorar la seguridad operacional en el Ecuador, bajo los parámetros que para el efecto emita Junta de Investigación de Accidentes en su correspondiente Manual de Políticas y Procedimientos.

Estas investigaciones no afectarán las investigaciones que otros organismos del Estado puedan llevar a cabo dentro de sus competencias. Actuará con independencia funcional respecto del ministerio responsable de la rectoría del sector aeronáutico y aeroportuario, de la Dirección General de Aviación Civil, de las autoridades aeroportuarias, de los organismos responsables de la circulación y tráfico aéreo, y de cualquier otra autoridad, incluidas las judiciales, o entidad cuya función o intereses pueda interferir o entrar en conflicto con la misión, objetivos y potestades de la Junta Investigadora de Accidentes.

Para el ejercicio de sus funciones y atribuciones, la Junta de Investigación de Accidentes contará con los medios necesarios tanto económicos como de personal, materiales e infraestructura.

Artículo 210.- Obligación de investigar. La Junta Investigadora de Accidentes, al tomar conocimiento de un accidente o incidente grave, instituirá inmediatamente una investigación, cuando el suceso se produzca:

- a) En todo el territorio ecuatoriano;
- b) Fuera del territorio de Ecuador, cuando la aeronave sea de matrícula ecuatoriana, siempre que el accidente o incidente ocurra:
 - (i) en un Estado no contratante que no tenga intención de llevar a cabo una investigación de conformidad con el Anexo 13 al Convenio de Chicago; o
 - (ii) en un lugar que no pueda establecerse definitivamente como situado en el territorio de ningún Estado; o
 - (iii) haya sido delegada a la Junta Investigadora de Accidentes de Ecuador por otro Estado contratante mediante acuerdo y consentimiento mutuos.

Artículo 211.- Misión de la Junta Investigadora de Accidentes. La Junta Investigadora de Accidentes tiene como misión investigar accidentes e incidentes de aeronaves civiles ocurridos en el territorio ecuatoriano; establecer los hechos, circunstancias, sus causas o probables causas; identificar los problemas y deficiencias de seguridad operacional; y, en lo posible efectuará recomendaciones conducentes a eliminar o reducir cualquier problema o deficiencia en esta materia y aumentar la seguridad operacional.

Las conclusiones sobre las causas o probables causas de los accidentes o incidentes de aviación a los que arribe la Junta de Investigación de Accidentes, se tomarán sin ningún tipo de injerencia o intervención de autoridad alguna del Estado ecuatoriano, así como de cualquier otra entidad pública o privada, nacional o extranjera.

En aras de la prevención de accidentes e incidentes, la Junta Investigadora de Accidentes publicará el informe final lo antes posible y, de ser factible, en un plazo de doce meses, contado a partir del suceso, de acuerdo con lo que dispone el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Hasta que se proceda a la publicación del informe final, la Junta Investigadora de Accidentes pondrá a disposición del público, informes semestrales de avance de investigación del suceso, que indiquen los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que haya encontrado.

Artículo 212.- Objetivo de la investigación. El único objetivo de una investigación de un accidente o incidente bajo esta Ley es la prevención de accidentes e incidentes, y no atribuir culpa o responsabilidad.

Cualquier investigación llevada a cabo en virtud de esta Parte debe estar separada de cualquier procedimiento judicial o administrativo cuyo fin sea atribuir culpas o responsabilidades.

Capítulo Segundo

Independencia Orgánica y Funcional

Artículo 213.- Conformación de la Junta Investigadora de Accidentes. La Junta Investigadora de Accidentes tendrá el carácter de permanente y estará integrada por el presidente y un equipo mínimo de seis (6) investigadores especialistas en las diferentes áreas aeronáuticas, cuyas funciones inherentes a la estructura, funcionamiento, actividades, atribuciones y responsabilidad estarán reguladas en el Reglamento Interno de la Junta de Investigación de Accidentes.

Cualquier otro personal especialista y experto aeronáutico que requiera la Junta de Investigación de Accidentes para un proceso investigativo, podrá ser convocado por la propia Junta de las dependencias técnicas de la Autoridad de Aviación Civil y de otras entidades, de acuerdo con la naturaleza del suceso; o podrá ser contratado a través de consultorías, cuando el estado no cuente con el personal específico y especializado para efectuar la investigación.

Tanto el Presidente como los demás miembros de la Junta de Investigación de Accidentes deberán tener amplia experiencia aeronáutica y acreditar haber aprobado uno o más cursos sobre investigación de accidentes de aviación en centros reconocidos a nivel internacional o impartidos por autoridades aeronáuticas de otros países.

Los miembros de la Junta de Investigación de Accidentes no podrán, al momento de su designación ni durante el ejercicio de sus funciones, tener relación laboral alguna, participación accionaria o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en instituciones o empresas, nacionales o extranjeras, vinculadas a los sectores aeronáuticos o aeroportuarios.

Artículo 214.- Cooperación Interinstitucional. La Junta Investigadora de Accidentes contará con la colaboración necesaria para sus actividades, especialmente en los campos informativo, operativo y logístico, por parte de la Dirección General de Aviación Civil o de cualquier otra institución del Estado que a criterio de la Junta de Investigación de Accidentes sea necesaria para la investigación.

Artículo 215.- Atribuciones de la Junta de Investigación de Accidentes. La Junta Investigadora de Accidentes tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Investigar los accidentes o incidentes ocurridos en el territorio del Ecuador que involucren aeronaves civiles;
- b) Participar en la investigación de accidentes o incidentes que involucren aeronaves matriculadas en el Ecuador u operadas por explotadores ecuatorianos, con matrícula extranjera, que ocurran en el territorio de otro país, acorde con lo dispuesto en convenios, acuerdos o cualquier otro arreglo suscrito con el país en cuyo territorio ocurrió el accidente;
- c) Llevar a cabo el correspondiente proceso investigativo en caso de accidentes o incidentes, con la asistencia de entidades nacionales y de otros Estados;
- d) Solicitar la asistencia de entidades nacionales y de otros Estados, directamente o a través de entidades del Estado u organizaciones o entidades particulares, en el caso de procesos investigativos de accidentes de gran magnitud;
- e) Suscribir convenios con otros organismos de investigación de aviación civil, organismos regionales de investigación de accidentes (RAIO) que permitan evitar que se produzcan conflictos o interferencias al inicio o durante la realización de los procesos investigativos; y,
- f) Delegar parcial o totalmente una investigación a otro Estado o a una Organización Internacional de Investigación de Accidentes (RAIO), mediante acuerdo o consentimiento mutuos.
- g) Permitir, en base a los criterios establecidos en el Reglamento de investigación de accidentes, la participación de otro Estado que manifieste su interés en participar en una investigación de un accidente o incidente realizada por la Junta Investigadora de Accidentes. El Estado que tendrá el derecho a designar un representante acreditado.

Artículo 216.- Del Presidente de la Junta de Investigación de Accidentes.

El Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes será designado por el Presidente de la República del Ecuador y desempeñará sus funciones por un período de cuatro años, con la posibilidad de renovación.

Para ocupar el cargo, deberá cumplir con los siguientes requisitos: ser ecuatoriano de nacimiento, tener más de 35 años de edad, poseer una experiencia mínima de 10 años en actividades de aviación comercial y haber participado en la investigación de al menos tres accidentes de aeronaves comerciales con un peso mayor a 5.700 kg.

Artículo 217.- Atribuciones del Presidente de la Junta de Investigación de Accidentes. El Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes tendrá las siguientes funciones principales:

- a) Ejercer la representación legal, judicial y administrativa de la Junta Investigadora de Accidentes;
- b) Dictar, reformar, derogar reglamentos, resoluciones, procedimientos y disposiciones complementarias para el funcionamiento de la Junta de Investigación de Accidentes, garantizando el cumplimiento de esta Ley y de las mejores prácticas internacionales, particularmente las establecidas en el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
- c) Iniciar investigaciones de accidentes, incidentes graves e incidentes de aviación civil;
- d) Velar por el cumplimiento estricto de esta Ley, los reglamentos, normativas y procedimientos técnicos para la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil;
- e) Proponer y administrar el presupuesto anual de la Junta Investigadora de Accidentes, controlando de manera responsable y oportuna su ejecución;
- f) Fomentar la seguridad operacional en el Ecuador, a través de la emisión de Recomendaciones de Seguridad Operacional;
- g) Autorizar con su firma los egresos regulares de los fondos de la Junta Investigadora de Accidentes, de acuerdo con el presupuesto aprobado;
- h) Firmar y divulgar los informes finales de las investigaciones realizadas por la Junta de Investigación de Accidentes;
- i) Designar al Investigador a Cargo en función de sus cualificaciones, entre los investigadores de la Junta Investigadora de Accidentes;
- j) Nombrar, contratar y fijar las remuneraciones u honorarios del personal de la Junta de Investigación de Accidentes;

k) Establecer los estándares de conocimientos y habilidades del personal de la Junta de Investigación de Accidentes, asegurando su capacitación continua mediante entrenamiento propio, contratado o becas;

l) Delegar sus funciones a uno de los investigadores de la Junta de Investigación de Accidentes cuando sea necesario; y,

m) Normar las actividades de la Junta de Investigación de Accidentes, elaborando y coordinando la aplicación de normas, procedimientos operacionales y manuales de orientación técnica.

Capítulo Tercero

Atribuciones y deberes de los Investigadores

Artículo 218.- Atribuciones y deberes de los investigadores. El Investigador Encargado (IIC), los investigadores, los especialistas y expertos que integren o formen parte del proceso investigativo, con libertad e independencia de criterio, tendrán las siguientes atribuciones y deberes:

a) Acceso irrestricto al lugar del accidente o incidente y absoluto control del mismo, de la aeronave, su contenido o sus restos;

b) Acceso sin restricciones y absoluto control sobre todo el material pertinente/pruebas, incluidos los registradores de vuelo y los registros del servicio de tránsito aéreo (ATS) o de cualquier otro registro o grabación directamente relacionados con el suceso investigado;

c) Derecho a llevar a cabo sin demora un examen detallado de todo el material o pruebas pertinentes;

d) Facultad de realizar entrevistas con testigos u otras personas que puedan contribuir a la investigación;

e) Adopción de las medidas necesarias para preservar los restos de los siniestros investigados, en coordinación con las autoridades militares, policiales, de aduana o políticas del lugar del accidente;

f) Derecho a ser informado de los resultados de las evaluaciones médicas y psicológicas realizadas a los ocupantes de la aeronave y otras personas afectadas, así como a todo tipo de exámenes practicados y a las tomas de muestras realizadas en los cuerpos de las víctimas y de las personas implicadas en la operación de las aeronaves;

g) Solicitar la realización de pruebas sobre presencia de alcohol, drogas u otra sustancia, a los tripulantes de la aeronave o cualquier otra persona involucrada en la operación de la aeronave o con el suceso que se investiga;

- h) Acceso y derecho a recabar cualquier información relevante para la investigación que esté en posesión del propietario, del explotador, del diseñador y del fabricante de la aeronave o de sus sistemas operativos, de las autoridades aeronáuticas, de los responsables de los aeropuertos y aeródromo, y de testigos;
- i) Recabar de cualquier fuente la información que resulte necesaria para el desarrollo de la investigación, sobre infraestructura, personal, material, operadores, servicios, procedimientos aeronáuticos, entre otros temas; y,
- j) Las demás que se encuentren consignadas en las disposiciones legales y reglamentarias ecuatorianas, así como en las normas y métodos recomendados de la OACI.

Artículo 219.- Prohibición de participación en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios. Los funcionarios que participen o hayan participado en una investigación conducida por la Junta Investigadora de Accidentes, no podrán emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios, relacionados con ese caso, por cuanto, conforme a las normas del Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes es la prevención de futuros accidentes e incidentes, y su propósito no es determinar la culpa o la responsabilidad.

De igual manera, los investigadores que no hayan tenido participación en una investigación conducida por la Junta de Investigación de Accidentes no podrán actuar como peritos, testificar o asesorar sobre las investigaciones que haya desarrollado la Junta Investigadora de Accidentes, en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios, relacionados con ese caso

Capítulo Cuarto

Notificación de accidentes, incidentes graves e incidentes de aviación civil

Artículo 220.- Obligación de notificación de los propietarios, explotadores y pilotos de aeronaves. Los propietarios, explotadores y pilotos de aeronaves están obligados a informar inmediatamente a la Junta Investigadora de Accidentes o a la autoridad pública más cercana, los accidentes, incidentes graves e incidentes que sufran.

Igual obligación rige para todas aquellas personas que tengan o adquieran conocimiento de cualquier accidente, incidente grave o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave o de personas de quienes pueda suponerse que sean sobrevivientes de un accidente o incidente de aviación.

Artículo 221.- Obligación de notificación interinstitucional. La autoridad que tenga o adquiera conocimiento de un accidente, incidente grave o incidente de

aviación, lo comunicará de inmediato a la Junta Investigadora de Accidentes y adoptará las medidas más urgentes para la asistencia o salvamento de las víctimas, así como para prevenir la intervención de personas no autorizadas en el lugar del suceso.

Artículo 222.- Notificación de accidentes ocurridos en el extranjero. Cuando una aeronave ecuatoriana sufra un accidente o incidente en el extranjero, el explotador, el comandante o, en su defecto, cualquier miembro de la tripulación deberá notificarlo de inmediato a la Junta Investigadora de Accidentes del Ecuador, con la finalidad de que se cumplan los procedimientos establecidos para estos casos.

Artículo 223.- Obligación de cooperación. Toda persona natural o jurídica está obligada a declarar y presentar los informes que le solicite la Junta Investigadora de Accidentes para los fines de la investigación de los accidentes e incidentes, así como a permitir el examen de la documentación y antecedentes que se consideren necesarios para el efecto.

Artículo 224.- Cumplimiento de acciones correctivas. Los destinatarios de las recomendaciones de seguridad operacional emitidas por la Junta Investigadora de Accidentes, deberán comunicar a este Organismo sobre la adopción de las acciones correctivas implementadas, dentro de los plazos establecidos en el Reglamento de Investigación, para lo cual la Junta de Investigación de Accidentes tendrá la atribución de verificar su cumplimiento.

Artículo 225.- Obligaciones especiales. En caso de accidentes ocurridos en territorio de la República del Ecuador, el Operador y la Junta Investigadora de Accidentes tendrán, entre otras, las siguientes obligaciones:

i. El operador de la aeronave que sufrió el accidente/incidente, cuando la Junta Investigadora requiera efectuar pruebas, exámenes, análisis o cualquier otro trabajo especializado en simuladores, talleres o laboratorios especializados del país o en el exterior, el operador tiene la obligación de enviar hasta el lugar determinado por la Junta de Investigación de Accidentes las partes o componentes por investigar, y cubrir los costos que se generan por la realización de dichos exámenes o pruebas si los hay.

ii. La Junta Investigadora de Accidentes cubrirá con su presupuesto los gastos administrativos y logísticos que requiera la investigación, de acuerdo con las regulaciones vigentes aplicables.

Artículo 226.- Asistencia técnica internacional. En caso de accidentes de gran magnitud o que por sus características y repercusiones nacionales o internacionales se haga necesario, el Estado ecuatoriano a través de la Presidencia de la República del Ecuador y de cualquier otra entidad pública, gestionará ante los Estados relacionados con el accidente o ante otros Estados, la asistencia técnica o logística para cumplir, en el menor tiempo posible, con la localización de la aeronave o sus restos, y recuperar las partes y elementos necesarios para la investigación.

Artículo 227.- Informe no punitivo. El informe final sobre una investigación o cualquier parte del mismo, será utilizado exclusivamente para fines de prevención de accidentes y no podrá ser empleado como prueba ante tribunales nacionales o internacionales con el propósito de atribuir la culpa o responsabilidad del suceso investigado.

Artículo 228.- Investigación sujeta a convenios internacionales. Los accidentes e incidentes de las aeronaves de matrícula u operador ecuatoriano que ocurran en territorio o aguas jurisdiccionales extranjeras o en aguas internacionales, quedarán sujetos a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales de la materia.

Artículo 229.- Investigación dentro de un área militar, policial o aduanera. La investigación de un accidente o incidente que involucre aeronaves civiles, ocurrido dentro de un área militar, policial o aduanera, será responsabilidad de la Junta Investigadora de Accidentes, en coordinación con las correspondientes autoridades militares, policiales o de aduana, con base en los acuerdos operacionales que se suscriban entre la Junta de Investigación de Accidentes y las citadas autoridades.

Igual responsabilidad tendrá la Junta Investigadora de Accidentes en el caso de accidentes o incidentes ocurridos en el territorio nacional, en el que estén conjuntamente involucradas aeronaves civiles, militares, de la policía nacional o de la aduana, para lo cual se suscribirán también acuerdos operacionales.

Capítulo Quinto

Obligatoriedad de preservar los restos, el sitio y de proporcionar toda la información.

Artículo 230.- Preservación de restos y sitio a investigar. Toda autoridad del Estado con competencia en el lugar del accidente de aviación, explotadores aéreos, y propietarios de aeronaves, deberán interponer todos los medios razonables a su alcance para preservar la aeronave, sus restos y el sitio del accidente, hasta que el investigador en cargo de la conducción de la investigación lo determine necesario.

La remoción o retiro de la aeronave o sus restos que haya sufrido un accidente o incidente, de los elementos afectados y de los objetos que puedan haber concurrido para producir el suceso, se practicará solamente con la autorización del investigador en cargo de la conducción de la investigación y será de responsabilidad a cargo del explotador y propietario de la aeronave.

La Junta de Investigación de Accidentes coordinará sus acciones con las autoridades judiciales, militares, policiales, sanitarias y aduaneras, dentro de los límites de las competencias de cada una de ellas.

Artículo 231.- Resguardo y facilitación de información. La Dirección General de Aviación Civil, explotadores aéreos, proveedores de servicios y propietarios de aeronaves, pondrán a resguardo y disposición de la Junta de Investigación de Accidentes toda documentación e información relacionada con un accidente o incidente de aviación.

Artículo 232.- Reserva de Información. Para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes se clasificará como reservada la siguiente información:

- a) Las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje (CVR) y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas; y,
- b) Los registros de la investigación bajo la custodia y control de la Junta Investigadora de Accidentes, además de:
 - 1. Las declaraciones tomadas por la Junta de Investigación de Accidentes en el curso de la investigación;
 - 2. Las comunicaciones entre las personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
 - 3. La información de carácter médico o personal sobre las personas implicadas en el accidente o incidente;
 - 4. Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
 - 5. Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la Junta de Investigación de Accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y,
 - 6. El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

Estas protecciones se aplicarán desde el momento de la ocurrencia de un accidente o incidente y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final.

La Junta Investigadora de Accidentes no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

Artículo 233.- Protección de Información. La Junta Investigadora de Accidentes protegerá y no divulgará la información y documentación clasificada como reservada en el Artículo 232 de la presente Ley.

Artículo 234.- Investigación de accidentes militares. La investigación de un accidente que involucre exclusivamente aeronaves militares, de la policía o de aduana, que haya ocurrido en cualquier parte del territorio nacional, será responsabilidad de estas instituciones.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Los administradores de la Dirección General de Aviación Civil en los aeródromos para fines de resguardo de la seguridad, operación y control, dentro del aspecto técnico administrativo específico de sus funciones, tendrán responsabilidad y autoridad para activar los procedimientos pertinentes de aplicación sobre todos los funcionarios y empleados que laboren en los mismos y en general sobre toda persona dentro de los límites de la instalación.

SEGUNDA.- En las instalaciones de telecomunicaciones que deba llevar a cabo la Dirección General de Aviación Civil para facilitar sus operaciones, deberán obtener la aprobación de los organismos nacionales respectivos y obtener la aprobación previa de este organismo.

TERCERA.- El personal aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil estará sujeto a un régimen especial de carrera profesional, observando los subsistemas de Talento Humano; basado en criterios de formación, experiencia y desempeño, asegurando el desarrollo progresivo en sus respectivas especialidades.

CUARTA. - Los explotadores aéreos deberán suministrar la información que sea requerida en los sistemas informativos avalados por la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad a los reglamentos técnicos correspondientes.

Para lo cual, la autoridad aeronáutica otorgará todas las facilidades correspondientes.

QUINTA. – La Dirección General de Aviación Civil para solventar la adquisición y mantenimiento de servicios de navegación aérea, infraestructura, facilidades aeronáuticas y servicios aeroportuarios postulará al Plan Anual de Inversión. Será el Estado el encargado de garantizar que en el siguiente ejercicio fiscal se dote de los recursos para su aplicación una vez cumplidos los requisitos establecidos y que sea publicada esta Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- La o el presidente de la República en el término de ciento ochenta (180) días, a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial, expedirá su Reglamento General.

SEGUNDA. - El Ministerio de Trabajo en el término de ciento ochenta (180) días coordinará con la Dirección General de Aviación Civil y la Junta Investigadora de Accidentes emitirán los actos administrativos que pongan en vigencia las remuneraciones del personal aeronáutico para aplicación del ente que regula, controla y administra la actividad aeronáutica y aeroportuaria.

TERCERA. – El o la presidente de la República en el término de ciento ochenta (180) días deberá adecuar el ordenamiento jurídico en el marco de sus competencias, conforme las disposiciones de la presente Ley.

CUARTA. - El Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, en el término de noventa (90) días, modificarán los reglamentos vigentes, a fin de adecuarlos a los términos establecidos en la presente Ley.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

PRIMERA. - Deróguese la Codificación al Código Aeronáutico, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 435, de 11 de enero de 2007.

SEGUNDA. - Deróguese la Codificación a la Ley de Aviación Civil, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 435 de 11 de enero de 2007.

TERCERA. - Deróguese la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil en Ecuador, publicada en el Registro Oficial No. 521, de 2 de julio de 2019.

CUARTA. - Deróguese el Inciso segundo del Artículo 1 de la Ley de Ejercicio Profesional de Tripulantes Aéreos.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la Asamblea Nacional, en el Distrito Metropolitano de Quito, a los ...días, del mes de ... del año 2025.

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

FIRMAS DE RESPALDO

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

ASAMBLEÍSTA	FIRMA
Pathaly Farinango Delgado	 1755815998
Diego Franco	 1307402321
Victoria Quintana	 1203575616
GRACIELA RAMIREZ	 1103948814
Steve Villacres	 210093689-4
María Paula Villacreses	 1804398897
Mario Zambrano Vera	 131144013
Janina Pizarro Alvez n	 091450446-9.



ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

FIRMAS DE RESPALDO

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

ASAMBLEÍSTA	FIRMA
Audrés Bastillo Melobolo	
Diana Jácome Silva	
ANDRES BUSCHNER T.	
Carlos Davila A.	
Mes Farcón	
Esperanza Rogel	
Juan José Reyes B.	
ANA BELEN TAPIA V.	

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

FIRMAS DE RESPALDO

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

ASAMBLEÍSTA	FIRMA
Maite Levi	
MARCO OJEDA	
Nataly Morillo	
ALEX MORAN GALARZA	
Besibell Mendoza Ibarra	
Tatiano Donoso Taura	
MANUEL Blotero	
Diana Blacio Carrion	

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

FIRMAS DE RESPALDO

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

ASAMBLEÍSTA	FIRMA
Luis fernando jo carne	 1722941448
Michel montero Rúa	 0603780453
Sade Fritschi	 1719062828
Steven Anderson	 0705221682
Pablo Jurado	 1001295011

FICHA DE VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE EN INICIATIVAS LEGISLATIVAS

Nombre del Proyecto de Ley y/o reforma: PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

Proponente de la iniciativa legislativa: Niels Olsen Peet

I. NECESIDAD DEL PROYECTO O INICIATIVA LEGISLATIVA

1. ¿Responde este proyecto de Ley y/o reforma a una necesidad jurídica?

- Necesidad de modificar o extinguir una normativa anterior
- Suplir la ausencia de regulación o normativa específica

2. ¿Responde este proyecto de Ley y/o reforma a una necesidad programática y/o derecho?

- Económica y/o productiva

3. ¿Qué normas legales vigentes se verían afectadas o deberían derogarse o reformarse con la aprobación de la norma propuesta?

Codificación al Código Aeronáutico, Ley de Aviación Civil

II. ALINEACIÓN PROGRAMÁTICA

4. ¿El ámbito de la propuesta de Ley y/o reforma y sus principios están previstos dentro de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo?

¿A qué objetivo del PND se alinea más su contenido?

- Objetivo 3, Garantizar la seguridad integral, la paz ciudadana y transformar el sistema de justicia respetando los derechos humanos
- Objetivo 4, Estimular el sistema económico y de finanzas públicas para dinamizar la inversión y las relaciones comerciales
- Objetivo 9, Propender la construcción de un Estado eficiente, transparente y orientado al bienestar social.

5. ¿La propuesta de Ley y/o reforma viabiliza, apoya o complementa de alguna manera los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030)?

¿A qué objetivo del Agenda 2030 se alinea más su contenido?

- Objetivo 9, Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
- Objetivo 11, Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
- Objetivo 16, Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles.
- Objetivo 17, Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible.

III. REPERCUSIONES ECONÓMICAS Y PRESUPUESTARIAS

6. ¿La propuesta de Ley y/o reforma da lugar a alguna carga y/o impacto económico en:

- _Ninguno

IV. REPERCUSIONES SOCIALES

7. ¿Qué población se vería beneficiada?

- Población nacional

V. EFECTOS Y/O REPERCUSIONES POLÍTICAS

8. ¿Qué función/es y/o entidad/es se encargarán de implementar la propuesta de Ley y/o reforma?

- Función Ejecutiva
 - DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
 - MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
 - MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
 - MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA

9. ¿Es posible identificar posibles efectos secundarios negativos, conflictividad o consecuencias no deseadas de su propuesta?

NO