

Quito D.M., 27 de marzo de 2026.

ASUNTO: Presentación de Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a Varios Cuerpos Legales sobre Sistemas de Aeronaves No Tripuladas de Uso Civil

Señor Mtr.
Niels Anthonez Olsen Peet
Presidente de la Asamblea Nacional
Presente. –

De mi consideración:

Reciba un cordial y respetuoso saludo desde mi despacho.

Consciente del compromiso que mantiene la Asamblea Nacional con una gestión pública responsable, garante de los derechos humanos y que contribuye con la seguridad ciudadana, me dirijo a Usted para presentar el **Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a Varios Cuerpos Legales sobre Sistemas de Aeronaves No Tripuladas de Uso Civil**, una iniciativa que busca regular la utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas de uso comercial o civil al establecer las obligaciones, limitaciones y prohibiciones que deben observar quienes las fabrican, importan, comercializan, poseen u operan dentro del territorio ecuatoriano, desde una visión de seguridad y defensa nacional, buscando reducir los riesgos y amenazas que supone el empleo de estas nuevas tecnologías, por parte de actores con fines ilícitos.

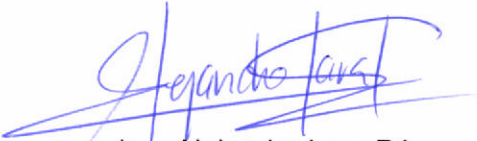
El proyecto se presenta en virtud de lo dispuesto en el artículo 134, numeral 1 de la Constitución de la República, en concordancia con el artículo 54, numeral 1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, que faculta a las y los asambleístas a presentar proyectos de ley con el respaldo de una bancada legislativa o de al menos el cinco por ciento de los miembros de la Asamblea Nacional.

Adjunto a este memorando se incluye el texto íntegro del proyecto de ley, las firmas de respaldo y la ficha de verificación de alineación con el Plan Nacional de Desarrollo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, conforme lo exige la normativa vigente.

Por lo expuesto, y en cumplimiento de las disposiciones legales aplicables, me permito solicitar se disponga el trámite correspondiente conforme al artículo 55 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,


Ing. Alejandro Lara Pérez
Asambleísta por la Provincia de Tungurahua

**PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A VARIOS CUERPOS LEGALES
SOBRE SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS DE USO CIVIL**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A nivel global, los rápidos avances de la industria de aeronaves no tripuladas, de uso comercial, son el reflejo de la investigación, el desarrollo y la innovación; sin embargo, también muestran lo vulnerables que pueden ser los sectores de seguridad y defensa nacional, frente al surgimiento de nuevos riesgos y amenazas. A pesar de las innumerables ventajas que pueden generar para la ciudadanía en distintas actividades, como la fotografía, la construcción o la agricultura, cada vez es más frecuente su empleo por parte de actores no estatales con propósitos ilegales. Esto se complejiza aún más por la convergencia de aeronaves no tripuladas más económicas, enjambres autónomos, integración de GPS para vuelos guiados e incremento de la capacidad de carga útil¹.

La accesibilidad por los bajos costos y la versatilidad de las aeronaves no tripuladas, que permite agregar cargas explosivas o municiones, ha facilitado su utilización por parte de actores criminales para llevar a cabo atentados contra personas, ataques de autodestrucción y misiones de vigilancia, reconocimiento e inteligencia. Así, en Medio Oriente, las organizaciones terroristas utilizan estas tecnologías para desarrollar operaciones en el espacio aéreo de Estados legítimos o atacar en contra de la población civil².

En 2024, un estudio realizado por Håvard Haugstvedt, miembro afiliado de la Universidad de Stavanger (Noruega), indicó que, entre 2006 y 2023, a nivel global, se registraron 1122 incidentes con aeronaves no tripuladas, 98.8% de ellos se dieron después de 2016. Dicho estudio demostró que los bajos costos y riesgos han permitido que actores criminales y terroristas utilicen esta tecnología como una herramienta útil para conseguir sus fines ilícitos. 50.8% de los ataques tuvieron un objetivo militar, 24.7% un blanco desconocido al ser neutralizados antes de conseguir su propósito, 7.3% en contra de ciudadanos y la propiedad privada, 6% contra aeropuertos, 3.9% contra infraestructura energética y, 7% incluyó a barcos comerciales, organizaciones terroristas, instituciones gubernamentales, policías, puertos, instituciones educativas y prisiones³.

Por otra parte, el 23 % de las aeronaves no tripuladas pequeñas, ofertadas en el mercado internacional, tenían capacidad para efectuar misiones de vigilancia e inteligencia, 6% para ejecutar ataques químicos, biológicos o radiológicos, 5% para desarrollar atentados y 4% para transportar cualquier objeto⁴. Es decir, las tecnologías que actualmente se promocionan como comerciales son fácilmente adaptables para convertirlas en armas no convencionales, especialmente por la capacidad de carga útil que tienen.

¹ Dulligan, J., Freeman, L., Phoenix, A. y Davis, B. (2025). The Rising Threat of Non-State Actor Commercial Drone Use: Emerging Capabilities and Threats. Recuperado de: https://ctc.westpoint.edu/wp-content/uploads/2025/03/CTC-SENTINEL-032025_article-4.pdf

² Ibid.

³ Håvard, H. (2024). Still Aiming at the Harder Targets: An Update on Violent Non-State Actors' Use of Armed UAVs. Recuperado de: <https://www.jstor.org/stable/27301123?seq=1>

⁴ Dulligan, J., Freeman, L., Phoenix, A. y Davis, B. (2025). The Rising Threat of Non-State Actor Commercial Drone Use: Emerging Capabilities and Threats. Recuperado de: https://ctc.westpoint.edu/wp-content/uploads/2025/03/CTC-SENTINEL-032025_article-4.pdf

En América Latina, en principio, las aeronaves no tripuladas, de uso comercial, fueron exploradas por funcionarios de seguridad y defensa para adaptarlos como complementos útiles a sus actividades de vigilancia y control; sin embargo, conforme aumentó su disponibilidad, en el mercado internacional, estos han sido adquiridos por cualquier persona, que en internet han encontrado información útil para pilotarlos, complementarlos con otras tecnologías o emplearlos como medios para lanzar cargas útiles. Entre esas personas se encuentran criminales y terroristas, que han ido mucho más allá, transformando a esta herramienta, de bajo riesgo y costo, en un medio de transporte de contrabando y de vigilancia de sectores estratégicos, como el portuario.

Las aeronaves no tripuladas han sido utilizadas por organizaciones criminales, terroristas y armadas para efectuar tareas de vigilancia -especialmente en zonas fronterizas-, entregar objetos en cárceles, atentar contra objetivos específicos mediante la utilización de explosivos y para transportar contrabando⁵. En abril de 2024, la población de Michoacán fue afectada por un ataque con sustancias químicas que provocaban sensación de asfixia. En gran parte, la problemática se genera por la inexistencia de límites a su venta y por el bajo costo; por ejemplo, los drones incautados en México cuestan aproximadamente 700 dólares, valor que pueden cancelar con facilidad organizaciones como el Cartel Jalisco Nueva Generación⁶.

También, miembros de las fuerzas del orden han sido blanco de ataques con drones; así, en febrero de 2025, un convoy en el que viajaba un general mexicano fue atacado con una aeronave no tripulada y, en marzo de 2025, un soldado colombiano falleció tras ser víctima de un ataque armado, en el Catatumbo. En ese mismo año, en México, los narcotraficantes empleaban aeronaves no tripuladas para transportar pequeñas cargas ilícitas, atacar a sus rivales, a autoridades y a la población civil, mediante el lanzamiento de explosivos improvisados e incluso sustancias químicas⁷.

Ecuador no es ajeno a esta realidad internacional y regional. En 2021, una aeronave no tripulada sobrevoló la Penitenciaría del Litoral -Guayaquil-, con el fin de materializar tres explosiones que generaron daños materiales⁸. Dicho atentado se efectuó en el marco de la disputa entre bandas que controlan las cárceles del país y, además, están vinculadas con los cárteles mexicanos de Sinaloa y Jalisco Nueva Generación⁹. En junio del mismo año, miembros de Policía Nacional que proporcionaban seguridad externa en la cárcel de Latacunga identificaron un dron sobre el espacio aéreo; como consecuencia, se efectuó una requisa, en la que se retiró pequeños paquetes de droga¹⁰.

⁵ Ellis, E. (2025). El problema de los drones en América Latina. Recuperado de: <https://www.infobae.com/america/opinion/2025/06/18/el-problema-de-los-drones-en-america-latina/>

⁶ Bayoud, A. (2025). 'Narcodrones': la nueva amenaza criminal en México. Recuperado de: <https://www.france24.com/es/am%C3%A9rica-latina/20250616-narcodrones-la-nueva-amenaza-criminal-en-m%C3%A9xico>

⁷ Ibidem.

⁸ El Comercio. (2021). Servicio de Rehabilitación confirma "ataque con drones" a la Penitenciaría del Litoral. <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/snai-drones-penitenciaría-guerra-carteles.html>

⁹ El Universo. (2021). Disputa entre carteles mexicanos ahora se da con drones en cárceles locales. <https://www.eluniverso.com/noticias/seguridad/disputa-entre-carteles-mexicanos-ahora-se-da-con-drones-en-carceles-locales-nota/>

¹⁰ El Comercio. (2021). Mafias usan drones para introducir droga en cárceles. <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/mafias-usan-drones-introducir-droga-carceles.html>

En abril de 2023, un ciudadano colombiano fue detenido por emplear un dron para vigilar una ruta de tránsito de organizaciones dedicadas al narcotráfico¹¹. En julio del mismo año, la Policía Nacional decomisó tres aeronaves no tripuladas, de uso agrícola, que se habían utilizado para introducir armamento y drogas a la Penitenciaría del Litoral¹². Esos drones fueron modificados para cargar hasta 30 kilogramos, operar a una distancia de hasta 5 km y costaban aproximadamente \$15.000 cada uno¹³.

En septiembre de 2023, en la cárcel de máxima seguridad de La Roca, Guayaquil, se empleó un dron de uso agrícola para ingresar un objeto explosivo, que fue neutralizado por el Grupo de Intervención y Rescate GIR de la Policía Nacional¹⁴. En el mismo año, el espacio aéreo de conjuntos residenciales localizados en Quito, Guayaquil y Samborondón fue vulnerado por drones, que tenían como finalidad recabar información sobre horarios de salida e ingreso de sus dueños¹⁵. Días después, sucedieron asaltos a mano armada en los conjuntos habitacionales monitoreados en Quito y Samborondón¹⁶.

En junio de 2024, en Machala, desde una aeronave no tripulada se arrojó un ataque explosivo sobre una vivienda, en un sector controlada por la organización Los Lobos¹⁷. En septiembre, un dron de uso agrícola, con carga explosiva, fue detonado por miembros de la fuerza pública en la cárcel de máxima seguridad, La Roca; el objetivo habría sido generar daños materiales y provocar el traslado de privados de la libertad hacia otros centros¹⁸. En 2024, Machala fue uno de los cantones más afectados por la violencia con uso de estas tecnologías; pues, se materializaron 5 ataques con aeronaves no tripuladas, cargadas de materiales explosivos, que afectaron propiedad privada y, afortunadamente, no hubo víctimas¹⁹.

En marzo de 2025, miembros de las Fuerzas Armadas visualizaron un dron que ejecutaba acciones de vigilancia sobre Nueva Prosperina, Guayaquil, al seguirlo ubicaron el domicilio en donde tenían secuestradas a 11 personas²⁰. Estos hechos registrados por la prensa local, nacional e internacional demuestran que, en el país, las organizaciones criminales han adaptado a las aeronaves no tripuladas para tareas de vigilancia y control, para ingresar

¹¹ Expreso -Diario-. (2023). La Policía decomisa un aparato aéreo usado para transportar droga. <https://www.expreso.ec/guayaquil/policia-decomisa-aparato-aereo-usado-transportar-droga-157915.html>

¹² Primicias. (2023). Decomisan tres drones altamente sofisticados en poder de narcos en Guayaquil. <https://www.primicias.ec/noticias/sucesos/decomisan-drones-sofisticados-narcos-guayaquil/>

¹³ La Mañana. (2023). En Durán decomisan tres drones que se habrían usado para proveer armas y drogas en cárcel. <https://www.facebook.com/groups/amigosdeecuavisa/permalink/1659550897857911/?mibextid=aE13LE>

¹⁴ CNN. (2023). Policía de Ecuador neutraliza un artefacto explosivo introducido con un dron a la cárcel de máxima seguridad de La Roca. <https://cnnespanol.cnn.com/2023/09/12/ecuador-artefacto-explosivo-carcel-la-roca-orix/>

¹⁵ RTS. (2023). La policía nacional realizó la incautación de un vehículo aéreo no tripulado. <https://twitter.com/RTSEcuador/status/1649056036744232966?t=KtP67Cy6fr64I7SINdQWw&s=08>

¹⁶ Primicias. (2023). Secuestro exprés y robo con drones, nuevos delitos en el valle de Los Chillós. <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/secuestros-robos-extorsiones-valle-chillos/>

¹⁷ Ecuavisa. (2024). El crimen organizado en Ecuador consolida su sofisticación por mar y aire. Recuperado de: <https://www.ecuavisa.com/la-noticia-a-fondo/crimen-organizado-ecuador-sofisticado-aire-mar-IA7561192>

¹⁸ DW. (2024). Un dron estalla sobre cárcel de máxima seguridad de Ecuador. Recuperado de: <https://www.dw.com/es/un-dron-estalla-sobre-c%C3%A1rcel-de-m%C3%A1xima-seguridad-de-ecuador/a-70148337>

¹⁹ Cruz, F. (2025). Machala tendría en el 2025 un sistema antidrones. El 2024 estuvo marcado por terrorismo urbano utilizando drones. Recuperado de: <https://diariocorreo.com.ec/108072/ciudad/machala-tendria-en-el-2025-un-sistema-antidrones-el-2024-estuvo-marcado-por-ataques-de-terrorismo-urbano-utilizando-drones>

²⁰ Primicias. (2025). Guayaquil: Así fue el rescate de 11 secuestrados en Nueva Prosperina, tras seguir la pista de un dron. Recuperado de: <https://www.primicias.ec/sucesos/rescate-secuestrados-operativo-policia-dron-noroeste-guayaquil-91386/>

objetos prohibidos a centros de privación de la libertad y para cometer atentados con material explosivo. Sin embargo, el bajo costo de estas tecnologías y su alta capacidad de maniobra podría ampliar las actividades en las que se utilizan; por ejemplo, vigilancia de rutas de tráfico de drogas, transporte de pequeños cargamentos de sustancias sujetas a fiscalización o vigilancia de fronteras internacionales.

En ese contexto, Morales (2023)²¹ sostiene que los drones suponen amplios retos en los ámbitos de la seguridad y la defensa, principalmente por tres factores. Primero, estas tecnologías generalmente son pequeñas, pero cuentan con una capacidad amplia, tanto de adaptación como de carga. Segundo, los costos reducidos, escasas barreras legales para su adquisición y baja complejidad para ser operados vuelve a las aeronaves no tripuladas en una herramienta de fácil acceso, tanto para actores estatales como no estatales. Tercero, los drones incrementan exponencialmente las capacidades de cualquier actor, al reducir ampliamente los riesgos que una operación convencional conlleva.

Sin embargo, las aeronaves no tripuladas no solo representan una amenaza a la seguridad y defensa nacional por su empleo por parte de actores criminales, sino también por su utilización por otros actores, que no tienen finalidades ilícitas, pero inobservan la legislación y normativas técnicas vigentes. Pues, por lo general, quienes incumplen con sus obligaciones al momento de pilotar un dron pueden generar incidentes, de mayor o menor magnitud, y con ello llegan a erosionar derechos individuales o colectivos, siendo los más importantes quizá, la vida, la integridad y la seguridad.

En los ámbitos de la seguridad y la defensa, Morales (2022)²² invita a pensar en el uso de aeronaves no tripuladas, por parte de las fuerzas del orden y grupos criminales, en tres niveles diferentes. En el estratégico, la utilización de aeronaves no tripuladas tiene un propósito de disuasión y de propaganda y busca generar reacciones importantes en el oponente o la población, por la sensación de vigilancia permanente o inseguridad. En el operacional, los drones son usados para obtener información -que más tarde se transforma en inteligencia-, localizar objetivos de interés y para facilitar el mando y control sobre las unidades. En lo táctico, esta tecnología permite penetrar en la defensa del adversario, mediante el desarrollo de operaciones que combinan diferentes armas y, de ese modo, se reducen los riesgos que supone ejecutar una misión tradicional, sobre el terreno.

Por otro lado, las nuevas tecnologías también traen amplios beneficios para el desarrollo socioeconómico del país. La capacidad de carga de las aeronaves no tripuladas abre una ventana de oportunidades para el sector logístico, principalmente. Por ejemplo, los drones con gran facilidad pueden utilizarse para la distribución de bienes hacia zonas rurales y para el transporte de medicamentos, incluso en situaciones de emergencia. También, pueden usarse en los más diversos campos, tales como en la construcción, agricultura, fotografía y

²¹ Morales, S. (2023). El reto de los drones comerciales a la seguridad física y a la protección de la Fuerza. Recuperado de: https://armada.defensa.gob.es/archivo/rqm/2023/12/RGMDiciembre2023_Parte08.pdf

²² Ibid.

video, vigilancia y control privada, reforestación, entre otras. Es decir, estas tecnologías no constituyen la amenaza, sino la mala utilización por parte de actores no estatales y estatales.

Si bien el debate sobre el uso de aeronaves no tripuladas, de uso comercial, adquiere mayor relevancia en la última década, a nivel internacional, los organismos internacionales y los Estados han trabajado en un marco jurídico que garantice la seguridad y, paralelamente, incentive la innovación. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago, en 1944, en el Artículo 1, reconoce que el Estado es soberano pleno del espacio aéreo situado sobre su territorio. Asimismo, en el Artículo 8, sobre las aeronaves sin piloto, se establece que ninguna aeronave con capacidad de volar sin piloto volará sobre el territorio de un Estado contratante, salvo que cuenten con autorización especial.

Por su parte, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha desarrollado un marco regulatorio guía para los sistemas de aeronaves no tripuladas, aplicable en el ámbito nacional, cuya denominación oficial es Reglamentos Modelo de UAS de la OACI, Partes 101, 102 y 149. Dichos instrumentos constituyen modelos ajustables a la realidad de cada país y buscan fomentar la búsqueda del equilibrio entre innovación y desarrollo científico y seguridad nacional, dotando de claridad sobre actividades, obligaciones, límites y prohibiciones. Entre los aspectos más relevantes, se encuentran:

- Parte 101: Todas las aeronaves no tripuladas deben registrarse y, pueden pesar hasta 25 kg y deben funcionar con condiciones operativas estándar. Pero, a partir de los 15 kg, estarán sujetas a una inspección.
- Parte 102: Operación de aeronaves no tripuladas que pesan más de 25 kg y aquellas que pesan menos, pero no cumplen con las especificaciones técnicas de la Parte 101. Están sujetas a mayores controles.
- Parte 109: Operación de aeronaves no tripuladas bajo certificación para desarrollar actividades específicas. Se otorga a personas jurídicas y el piloto debe ser certificado.

En 2020, la Unión Europea adoptó el Reglamento Europeo sobre Drones, un conjunto de normas y directrices que buscan garantizar la operación de drones en el espacio aéreo europeo con seguridad y eficiencia. En líneas generales, se establecen tres tipos de categorías:

- Categoría abierta: Operaciones de bajo riesgo. Aeronave no tripulada de más de 250 gramos o aquella que, en caso de colisión, pueda transferir más de 80 julios a un ser humano o cualquiera que tenga un sensor para captar datos personales. Deben estar registradas.
- Categoría específica: Operaciones de riesgo medio y aeronaves no tripuladas que no ingresen en la categoría abierta, por condiciones técnicas. Los drones obligatoriamente deben registrarse y contar con una certificación.
- Categoría certificada: Se encuentra en desarrollo; sin embargo, se ha establecido como generalidad para los drones de más de 3 metros de largo y que tienen capacidad para transportar personas o sustancias peligrosas. Requieren una certificación y el piloto debe tener certificación y licencia.

En España, estas categorías se aplican con la finalidad de garantizar un adecuado uso del espacio aéreo. Con la finalidad de precautelar la seguridad nacional y los derechos de las personas, mediante el Real Decreto 517/2024, se estableció la Guía sobre requisitos y limitaciones al vuelo de UAS en función del lugar de operación. En este instrumento, se establecen zonas prohibidas o restringidas, entre las que se encuentran:

- Por razones de seguridad militar y defensa nacional, está prohibido sobrevolar zonas de interés para la defensa nacional, instalaciones militares, instalaciones civiles de interés militar, infraestructuras que afectan la seguridad del Estado y áreas de operación o despliegue militar.
- Por motivos de protección de servicios esenciales para la población, no se podrá operar sobre el espacio aéreo de centrales energéticas, industrias petroquímicas o químicas, refinerías, servicios de suministro y depósitos de combustible; infraestructuras portuarias y ferroviarias, carreteras y demás infraestructuras de transporte, con excepción de aeródromos y helipuertos; infraestructuras de servicios de suministro y distribución de agua, gas, y electricidad; e infraestructuras de tecnologías de la información y comunicaciones.
- Por razones de seguridad ciudadana y protección de personas y bienes, en general: Está prohibido sobrevolar cuarteles, comisarías y recintos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, hospitales de titularidad pública o privada y, centros de salud de titularidad pública.
- Por razones de seguridad ciudadana y protección de personas y bienes, en zonas urbanas: No se podrán realizar operaciones sobre el espacio aéreo de: núcleos de población con áreas consolidadas por la edificación; áreas residenciales, comerciales o industriales; áreas recreativas de acceso público y en las existan instalaciones para el ocio, recreo o deporte.
- Por seguridad operacional en aeródromos o helipuertos, civiles o militares: Está prohibido sobrevolar el espacio aéreo de aeródromos o helipuertos, civiles o militares, salvo que se hayan efectuado las coordinaciones necesarias con quienes los administran.

En Estados Unidos, la Administración Federal de Aviación establece dos tipos de operaciones con aeronaves no tripuladas. La primera se refiere a los vuelos recreativos, que se efectúan con propósitos de diversión o disfrute personal y, los vuelos certificados, relativos a las operaciones efectuadas con propósitos laborales o de negocio. En ambos casos, los drones tienen que estar registrados y es obligación de los pilotos conocer sus obligaciones y respetar los límites del espacio aéreo que pueden sobrevolar, evitando vulnerar las zonas restringidas y prohibidas. Por razones de seguridad nacional, está prohibido operar sobre el espacio aéreo de:

- Bases militares que hayan sido establecidas como instalaciones del Departamento de Defensa.
- Monumentos nacionales, tales como la Estatua de la Libertad, la presa Hoover, el monte Rushmore, entre otros.
- Infraestructuras críticas. Por ejemplo, centrales nucleares.

- De forma temporal, cuando vayan a realizarse los siguientes eventos masivos deportivos: Grandes Ligas del Béisbol (MLB), Liga Nacional del Fútbol Americano (NFL), División I del Fútbol Americano de la NCAA, carreras NASCAR Copa Sprint, carreras de las series Indy Car y Carreras de las Series de Campeonatos.

Por su parte, en 2023, Colombia adoptó la Resolución No. 01983 de 2023 para regular la operación de aeronaves no tripuladas de uso comercial, buscando garantizar seguridad nacional e innovación y desarrollo. Entre las categorías de drones se establecieron las siguientes:

- Categoría abierta: operaciones no comerciales, sin fines de lucro, con un peso máximo de 25 kg. Para sobrevolar la aeronave se necesita registrarla. Entre las actividades permitidas se encuentran: simple captura de imágenes o datos, aspersión, dispersión y apoyo en calamidad pública, desastre o emergencia.
- Categoría específica: operaciones con propósitos comerciales (lucro) y operaciones de instituciones públicas que no pertenezcan a la aviación estatal. Dentro de esta categoría se pueden realizar las siguientes actividades: simple captura de imágenes o datos, captura de imágenes o datos con fines de vigilancia y seguridad privada, captura de imágenes o datos para medios de comunicación masiva, aspersión, dispersión, enjambre, transporte de carga, actividades misionales de entidades públicas, instrucción.
- Categoría certificada: operaciones de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), cuyas condiciones de vuelo y fines de utilización son similares a los de la aviación tripulada. requerirá certificado de tipo, certificado de aeronavegabilidad, operará de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos y sus pilotos remotos contarán con licencia de piloto a distancia, certificado médico aeronáutico y entrenamiento específico en la RPA que opere.

En Colombia, de acuerdo con la norma citada, no se podrán efectuar operaciones con aeronaves no tripuladas, de uso comercial, a menos de 2 km de distancia horizontal de bases militares o policiales, centros penitenciarios e infraestructura crítica del país, a menos de 9 km de un aeropuerto o aeródromo y, a menos de 3 km de un helipuerto. Con ello, se busca garantizar la seguridad y defensa nacional.

A más de las regulaciones técnicas, en 2024, México estableció tipo penales relacionados con el uso de aeronaves no tripuladas; con la finalidad de, responder penalmente ante a las amenazas a la seguridad nacional que enfrenta por la utilización ilícita de estas tecnologías, por parte de grupos criminales, para perpetrar ataques contra los miembros de las fuerzas del orden, autoridades y población civil. En ese sentido, en el Código Penal Federal, se estableció lo siguiente:

- Artículo 163 Bis. Sanciona, con prisión de 10 a 20 años, el uso de aeronaves pilotadas a distancia para arrojar objetos explosivos o químicos sobre personas o bienes, con la intención de generarles daño. La pena puede incrementar hasta 50% cuando la persona o bien afectados pertenezcan a la Fuerzas Armadas o a la seguridad pública.
- Artículo 163 Ter. Sanciona con prisión de 5 a 10 años a quien importe, arme,

manufacture, adquiera o adapte aeronaves no pilotadas para transportar artefactos explosivos, armas, narcóticos, drogas o cualquier otro objetivo prohibido por la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos.

- Artículo 163 Quáter. Sanciona con prisión de 3 a 10 años, decomiso de los equipos y multa a quien use aeronaves pilotadas a distancia para vigilar a servidores públicos con el fin de conocer o reportar su localización para evadirlo o ejecutar agresiones en su contra.

Frente a esta nueva amenaza a la seguridad nacional y al bienestar de la población, en 2024, en Ecuador, se adoptó la Ley Orgánica para Control del Espacio Aéreo Nacional, cuya finalidad es regular y asegurar la defensa de la soberanía e integridad del espacio aéreo suprayacente continental, insular y marítimo, mediante la prevención y control de actividades ilícitas, desde la coordinación interinstitucional e internacional. Sobre aeronaves no tripuladas, en lo fundamental, se instituyó:

- Ante a amenazas que atenten contra la seguridad del Estado, en las zonas bajo control de las Fuerzas Armadas, éstas tomarán todas las medidas para garantizar la soberanía e integridad del espacio aéreo suprayacente del territorio ecuatoriano (Artículo 16).
- La Dirección General de Aviación Civil y la Fuerza Aérea Ecuatoriana establecerán zonas de identificación de defensa aérea, en las que los ingenios espaciales deberán cumplir con procedimientos específicos de identificación (Artículo 17).
- La Dirección General de Aviación Civil es la entidad que planifica, regula, controla y administra la actividad aeronáutica civil en el territorio ecuatoriano (Artículo 18); mientras que, la Fuerza Aérea Ecuatoriana es la autoridad nacional de defensa del espacio aéreo suprayacente al territorio continental, insular y marítimo.
- Obligatoriedad de informar a la Fuerza Aérea Ecuatoriana sobre cualquier ingenio aeroespacial que esté desarrollando actividades sospechosas, por parte de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas (Artículo 21).
- El Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea Ecuatoriana impulsarán la cooperación con otros Estados y organismos internacionales especializados para intercambiar información y realizar las operaciones conjuntas que permitan gestionar las amenazas que se presenten en el espacio aéreo ecuatoriano.
- Para la gestión de amenazas en el espacio aéreo ecuatoriano y la inhabilitación de zonas que se hayan identificado como aptas para el desarrollo de operaciones ilícitas, la Fuerza Aérea Ecuatoriana articulará acciones con la Policía Nacional, la Fiscalía General del Estado, las demás ramas de las Fuerzas Armadas y con el ente rector del Sistema Nacional de Rehabilitación Social.
- La Fuerza Aérea Ecuatoriana hará uso legítimo y excepcional de la fuerza para defender la soberanía del espacio aéreo ecuatoriano conforme al análisis de los niveles de amenaza, resistencia o agresión, respetando siempre el marco constitucional e instrumentos internacionales de Derechos Humanos (Artículo 28).
- La Fuerza Aérea Ecuatoriana empleará la fuerza para neutralizar una aeronave cuando esta atente contra la vida humana. De forma complementaria actuarán las otras ramas de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional (Artículo 29).

- Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional tienen derecho de inhibición o cualquier otra acción para neutralizar la operación de sistemas aéreos no tripulados y drones, como parte del ejercicio del control de las zonas de seguridad del Estados (Artículo 31).

Si bien en 2024 se introdujeron importantes disposiciones para que, la Fuerza Aérea Ecuatoriana, en calidad de garante de la soberanía e integridad del espacio aéreo ecuatoriano, actué frente a las amenazas que pudiesen presentarse, a través del uso legítimo de la fuerza y la articulación con otras instituciones del Estado, resulta necesario reformar el Código Aeronáutico, la Ley de Aviación Civil, la Ley Orgánica para el Control del Espacio Aéreo Nacional, el Código Orgánico Integral Penal y el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. Toda vez que, estos cuerpos normativos no establecen disposiciones específicas sobre las aeronaves no tripuladas, sino que, de forma general, se refieren a aeronaves o ingenios aeroespaciales, sin considerar la necesidad de contar con un marco diferenciado para las aeronaves tripuladas y las no tripuladas, siendo estas últimas las más susceptibles a ser empleadas para cometer fines ilícitos.

El Código Aeronáutico vigente regula la aeronáutica civil, entendida como el conjunto de actividades, directa o indirectamente, relacionadas con la circulación y el uso de aeronaves privadas. Es decir, se prevén disposiciones para todo tipo de aeronaves, sin especificar que estas pueden ser tripuladas o no tripuladas y requieren un régimen diferenciado debido a sus especificidades técnicas y el nivel de riesgos y amenazas que representan. En el caso de los drones comerciales, resulta necesario considerar que las escasas barreras comerciales, el bajo costo, la amplia capacidad de adaptación y el mínimo nivel de conocimiento para operarlos los convierte en herramientas útiles para las organizaciones criminales, al permitirles reducir el nivel de riesgos y costos en sus operaciones.

En ese sentido, el presente Proyecto de Ley reforma el Código Aeronáutico para establecer explícitamente que existen dos tipos de aeronaves: tripuladas y no tripuladas. Para el caso de las últimas, se introduce un capítulo específico para, entre otros temas:

- Definir sistema de aeronave no tripulada, de conformidad con el concepto establecido internacionalmente, e instituir que dentro de este tipo de aeronave se encuentran las siguientes subclasificaciones: aeronave no tripulada, sistema de aeronave pilotada remotamente, sistema de aeronave no tripulada, aeronaves autónomas y otros sistemas especializados.
- Establecer las categorías de operaciones con sistemas de aeronaves no tripuladas, de conformidad con las finalidades de cada una y en armonía con la clasificación aceptada internacionalmente.
- Delimitar los servicios y trabajos aéreos con sistemas de aeronaves no tripuladas que pueden efectuarse en Ecuador, estableciendo límites claros a las personas naturales o jurídicas que cuentan con estas tecnologías y, al mismo tiempo, asegurando el desarrollo de actividades comerciales y científicas, que contribuyen con el progreso socioeconómico del país.
- Instituir las obligaciones y prohibiciones que debe observar un piloto de un sistema

de aeronave no tripulada, siendo las más importantes la educación, el entrenamiento y el respeto por las áreas de vuelo prohibidas.

- Determinar las zonas de vuelo prohibido por razones de seguridad nacional, garantizando que las áreas críticas del Estado cuenten con un régimen de protección reforzado.
- Ampliar las prohibiciones de arrojar objetos y tomar fotografías de zonas de interés nacional por motivos de seguridad y defensa para los pilotos de sistemas de aeronaves no tripuladas; con la finalidad de prevenir atentados contra personas e infraestructuras críticas.

Las propuestas de reforma a la Ley de Aviación Civil fortalecen las atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil para regular, monitorear, controlar y actuar frente al uso ilícito o inadecuado de sistemas aéreos no tripuladas. También, se establece que la prestación de servicios aéreos con aeronaves no tripuladas estará sujeta al pago de las tasas que correspondan al registro, matrícula y demás servicios administrativos que deba efectuar la Dirección General de Aviación Civil. Asimismo, se fortalecen las contravenciones de primera, segunda y tercera clase cometidas por los pilotos del sistema de aeronave no tripulada para garantizar que las operaciones se den en condiciones de seguridad para la ciudadanía y el Estado ecuatoriano. Finalmente, se definen sanciones económicas para los titulares del dominio del sistema de aeronave no tripulada para garantizar que el incumplimiento de sus deberes de control, supervisión o custodia tenga consecuencias legales.

En 2024, la Ley Orgánica para Control del Espacio Aéreo Nacional introdujo importantes disposiciones para el control del uso de sistemas de aeronaves no tripuladas; sin embargo, resulta necesario fortalecer los mecanismos de cooperación y coordinación entre las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional. Bajo ese fin, las propuestas de reforma fortalecen la actuación de la Policía Nacional para verificar la licitud del porte, tenencia y operación de sistemas de aeronaves no tripuladas, en el marco del ejercicio de sus atribuciones propias de la seguridad ciudadana. Al mismo tiempo, se instituye el intercambio de información sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas que pertenecen a las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional; a fin de que, estas consten dentro del registro de datos de actividades de defensa de la soberanía e integridad del espacio aéreo nacional y puedan ser identificables entre los miembros de las fuerzas del orden.

El Código Orgánico Integral Penal no prevé sanciones para quienes utilizan los sistemas de aeronaves no tripuladas para desarrollar actividades ilícitas, tales como transporte de objetos explosivos o sustancias sujetas a fiscalización, ejecución de atentados contra infraestructura crítica o de interés nacional por motivos de seguridad o desarrollo de actividades de vigilancia y control. El empleo de sistemas de aeronaves no tripuladas se instituye como agravante de los delitos de violación a la intimidad (Artículo 178), violación a la propiedad privada (Artículo 181) y paralización de un servicio público (Artículo 346).

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asimismo, se modifica el Artículo 351, referente a la infiltración en zonas de seguridad, para no solo sancionar la introducción injustificada de personas, sino también a las operaciones no autorizadas con aeronaves no tripuladas en zonas de acceso prohibido al público. Por último, se instituye el Artículo 351.1 para sancionar la vulneración del espacio aéreo de zonas de vuelo prohibidas, establecidas en el Código Aeronáutico. Con ello, se busca garantizar la seguridad nacional e integridad de las áreas estratégicas para el Estado; así como, tutelar la integridad física y vida de la población y los miembros de las fuerzas del orden.

Finalmente, se agrega un Artículo al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones para reglamentar la importación de sistemas de aeronaves no tripuladas y sistemas de contramedidas de aeronaves no tripuladas, que estará sujeta a las limitaciones técnicas que establezca el ente rector de la defensa nacional con el objetivo de precautelar la seguridad integral dentro del país.

Bajo esas consideraciones, el presente Proyecto de Ley contribuye con la seguridad y la defensa nacional del Estado ecuatoriano, que actualmente se ven amenazadas por la convergencia de fenómenos complejos, como el crimen organizado transnacional, el narcotráfico y la debilidad de los sistemas de control territorial. A través de una regulación específica para los sistemas de aeronaves no tripuladas se garantiza su empleo en actividades lícitas, que contribuyen con el desarrollo económico y científico del país y, al mismo tiempo, se sanciona a los actores que las utilizan como herramientas para la consecución de sus propósitos ilegales, contrarios a los intereses de la ciudadanía y el Estado.

El presente Proyecto de Ley es armónico con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las normas técnicas emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para regular la utilización de aeronaves no tripuladas de uso comercial. Además, contribuye con la consecución de los objetivos de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible. En particular, se alinea con el objetivo No. 16, referente a la promoción de sociedades justas, pacíficas e inclusivas, y con la meta No. 16.4, en lo relativo a la lucha contra todas las formas de delincuencia organizada. Puesto que, al combatir el empleo de drones con fines ilícitos, desde un enfoque de seguridad y defensa nacional, se garantizan los derechos a la privacidad, a la integridad y a la seguridad -en su nivel individual y colectivo-, permitiendo una convivencia mucho más pacífica e idónea para el desarrollo de las más diversas actividades, propias de la sociedad.

Igualmente, el Proyecto de Ley está alineado al Plan de Desarrollo 2025 – 2029 Ecuador No Se Detiene, específicamente con el objetivo No. 3, que busca garantizar un Estado soberano, seguro y justo, que promueva la convivencia pacífica y el respeto a los derechos humanos. Dentro de este, se adopta la política 3.1, que plantea proteger la soberanía e integridad territorial del Estado y sus espacios marítimos jurisdiccionales, haciendo para ello ejercicio legítimo del poder estatal y del control efectivo del territorio. También, se instituye como política 3.2 la promoción de la convivencia pacífica priorizando la lucha contra el crimen organizado, la delincuencia común, la violencia y los delitos.

Además, trabajar en materia de seguridad ciudadana y defensa nacional demanda de normativas que regulen los nuevos fenómenos delictivos desde una óptica que logre favorecer el desarrollo económico, la innovación y la investigación científica y, paralelamente, sancionar a los actores cuyos fines son contrarios a la convivencia pacífica.

Actualmente, la Fuerza Aérea Ecuatoriana cuenta con la potestad legal para defender la integridad del espacio aéreo ecuatoriano; empero, resulta necesario avanzar en la regulación de las operaciones de sistemas de aeronaves no tripuladas, civiles, y las obligaciones de quienes tienen su dominio y de quienes las pilotan dentro del territorio ecuatoriano, para de forma complementaria afrontar los crecientes riesgos y amenazas que suponen la falta de límites al empleo de las nuevas herramientas tecnológicas.

EL PLENO DE LA ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO:

Que los números 2 y 8 del Artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador señalan que son deberes primordiales del Estado: "2. *Garantizar y defender la soberanía nacional; (...) 8. Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción*";

Que el Artículo 4 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el territorio ecuatoriano está conformado, entre otros elementos, por el espacio suprayacente continental, insular y marítimo y, que el Estado ecuatoriano ejercerá derechos sobre los segmentos de la órbita sincrónica geostacionaria que le correspondan;

Que el Artículo 158 de la Constitución de la República del Ecuador, instituye: "*Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional son instituciones de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos. Las Fuerzas Armadas tienen como misión fundamental la defensa de la soberanía y la integridad territorial. La protección interna y el mantenimiento del orden público son funciones privativas del Estado y responsabilidad de la Policía Nacional. (...)*";

Que el número 5 del Artículo 276 de la Constitución de la República del Ecuador, relativo al Régimen de Desarrollo, establece como uno de sus objetivos: "*(...) Garantizar la soberanía nacional, promover la integración latinoamericana e impulsar una inserción estratégica en el contexto internacional, que contribuya a la paz y a un sistema democrático y equitativo mundial. (...)*";

Que el Artículo 393 de la Constitución de la República del Ecuador instituye que: "*El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y*

aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.";

Que el Artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador determina que: *"El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.";*

Que mediante Registro Oficial No. 389 de 14 de diciembre de 1953, se publicó la ratificación de la adhesión de Ecuador al Convenio de Chicago de 1944 (Aviación Civil Internacional) y su última reforma se publicó en el Registro Oficial No. 279, de 25 de febrero de 2004; instrumento internacional suscrito el 07 de diciembre de 1944 y ratificado mediante Decreto Ejecutivo No. 110 de 13 de julio de 1954;

Que el Artículo 28 del Código Orgánico Administrativo, establece: *"Las administraciones trabajarán de manera coordinada, complementaria y prestándose auxilio mutuo. Acordarán mecanismos de coordinación para la gestión de sus competencias y el uso eficiente de los recursos. La asistencia requerida sólo podrá negarse cuando la administración pública de la que se solicita no esté expresamente facultada para prestarla, no disponga de medios suficientes para ello o cuando, de hacerlo, causaría un perjuicio grave a los intereses cuya tutela tiene encomendada o al cumplimiento de sus propias funciones. Las administraciones podrán colaborar para aquellas ejecuciones de sus actos que deban realizarse fuera de sus respectivos ámbitos territoriales de competencia. En las relaciones entre las distintas administraciones públicas, el contenido del deber de colaboración se desarrolla a través de los instrumentos y procedimientos, que, de manera común y voluntaria, establezcan entre ellas.";*

Que la Ley Orgánica para Control del Espacio Aéreo Nacional, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 609 de 26 de julio de 2024, de conformidad con el Artículo 1 tiene como objeto: *"(...) regular y garantizar la defensa de la soberanía y la integridad territorial del espacio suprayacente continental, insular y marítimo; para prevenir y controlar actividades ilícitas que se cometan en estos espacios, en coordinación con las instituciones encargadas de la seguridad integral del Estado, de conformidad con la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal, la legislación aeronáutica e instrumentos internacionales que el Ecuador ha ratificado"*,

Que la Organización de Aviación Civil Internacional ha desarrollado instrumentos técnicos de referencia para la regulación de los sistemas de aeronaves no tripuladas, fundamentados en la revisión de las regulaciones internas existentes en los Estados miembros; con el fin de avanzar hacia normativas armónicas que permitan una regulación unánime a nivel global. En ese sentido, ha adoptado las Regulaciones Modelo para UAS en las Partes 101, 102 y 149; y,

Que el Estado ecuatoriano debe avanzar en la adopción de un marco regulatorio que permita a las fuerzas del orden actuar, de forma coordinada, frente a los riesgos y amenazas que pueden presentarse por la operación de sistemas de aeronaves no tripuladas, en territorio ecuatoriano.

En ejercicio de las atribuciones que le confieren el número 6 del Artículo 120 de la Constitución de la República del Ecuador y el número 6 del Artículo 9 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, expide la siguiente:

**PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A VARIOS CUERPOS LEGALES
SOBRE SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS DE USO CIVIL**

**CAPÍTULO I
REFORMAS AL CÓDIGO AERONÁUTICO**

Artículo 1. – Sustitúyase el Artículo 15 por el siguiente:

Artículo 15. – De ninguna aeronave podrán arrojarse objetos, artefactos explosivos o sustancias químicas que ocasionen daños a personas o infraestructuras.

En el caso de las aeronaves tripuladas, de manera excepcional, en situaciones de emergencia aeronáutica que pongan en riesgo la integridad y vida de las personas a bordo, no se aplicará la prohibición anterior. La tripulación deberá entregar un informe técnico a la autoridad aeronáutica nacional en el plazo de 48 horas. Quedan exceptuadas también las aeronaves de propiedad de los cuerpos de bomberos que se encuentren atendiendo situaciones de emergencia.

Artículo 2. – Sustitúyase el Artículo 18 por el siguiente:

Artículo 18.- Se prohíbe a los tripulantes y pasajeros de cualquier aeronave que vuele sobre el territorio ecuatoriano tomar fotografías de áreas declaradas como prohibidas, restringidas o protegidas, por la autoridad competente.

Las mismas prohibiciones serán observadas por los pilotos de las aeronaves no tripuladas.

La autoridad nacional de defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo podrá autorizar la toma de fotografías con fines periodísticos o científicos.

Artículo 3. – Sustitúyase el Artículo 48 por el siguiente:

Artículo 48.- Las aeronaves, tripuladas o no tripuladas, se clasifican en públicas y privadas.

Son aeronaves públicas las empleadas por el Estado ecuatoriano para el cumplimiento de funciones públicas, como las militares y policiales. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

La condición de su propiedad no califica a las aeronaves como públicas o privadas.

Artículo 4. – Agréguese a continuación del Artículo 48, el siguiente Artículo:

Artículo 48.1.- Sistema de aeronave no tripulada. – Se entenderá por sistema de aeronave no tripulada al conjunto integrado por una aeronave que opera sin un piloto a bordo y los elementos técnicos conexos que permiten su operación segura.

El sistema de aeronave no tripulada abarca a la aeronave no tripulada, sistema de aeronave pilotada remotamente, sistema de aeronave no tripulada, aeronaves autónomas y otros sistemas especializados, conforme a la clasificación de la autoridad aeronáutica.

Las aeronaves no tripuladas deberán inscribirse obligatoriamente ante la Dirección General de Aviación Civil, identificando de manera expresa al titular del dominio y piloto responsables, y serán operadas conforme las especificaciones técnicas, obligaciones, limitaciones y prohibiciones aplicadas de acuerdo con la categoría a la que pertenezcan.

La Dirección General de Aviación Civil establecerá, mediante normativa secundaria, los requisitos técnicos, condiciones de uso y medidas de seguridad aplicables a cada una de las categorías de operación, garantizando la seguridad operacional, la protección del espacio aéreo y la seguridad ciudadana.

Artículo 5. – Sustitúyase el Artículo 49 por el siguiente:

Artículo 49. - La Dirección General de Aviación Civil mantendrá y administrará el Registro Aeronáutico Nacional, como un registro único integrado, destinado a la identificación, control y supervisión de las operaciones aeronáuticas del país.

El Registro Aeronáutico Nacional estará conformado por:

- a) Registro Nacional de Aeronaves Tripuladas;
- b) Registro Técnico Aeronáutico;
- c) Registro Nacional de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas; y,
- d) Registro Nacional de Pilotos de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas.

Las secciones señaladas formarán parte de un mismo sistema registral aeronáutico existente.

La aplicación de lo dispuesto en este artículo no generará erogaciones adicionales al Presupuesto General del Estado y se financiará con los recursos propios de las entidades competentes, de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 6. – En el Artículo 50, a continuación de “Registro Nacional de Aeronaves”, agréguese la palabra “Tripuladas”.

Artículo 7. – A continuación del Artículo 51, incorpórense el siguiente:

Artículo 51.1.- Registro Nacional de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas y de Pilotos de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas. – La Dirección General de Aviación Civil llevará el Registro Nacional de Sistemas de Aeronaves No tripuladas y de Pilotos de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas, al que tendrán acceso las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional para verificar matrículas, licencias y certificaciones, en el marco de la ejecución de operaciones interinstitucionales de orden y control, a nivel nacional.

El Registro Nacional de Sistemas de Aeronaves No tripuladas y de Pilotos de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas estará conformado por dos secciones:

1. Registro Nacional de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas, en el que conste la siguiente información:
 - a) Matrícula del sistema de aeronave no tripulada;
 - b) Especificaciones técnicas del sistema de aeronave no tripulada, incluidos los equipos tecnológicos asociados;
 - c) Datos de identidad del titular del sistema de aeronave no tripulada y documentación que demuestre el dominio del bien;
 - d) Categoría de operación y servicios aéreos autorizados; y,
 - e) Demás especificaciones técnicas e información que requiera la Dirección General de Aviación Civil.

Toda persona, natural o jurídica, que fabrique, importe, comercialice, adquiera u opere sistemas de aeronaves no tripuladas deberá registrarse ante la Dirección General de Aviación Civil y mantener actualizada su información.

2. Registro Nacional de Pilotos de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas, en el que conste la siguiente información:
 - a) Número de certificado o licencia habilitantes del piloto, conforme a la categoría de operación y tipo de servicio aéreo autorizados;
 - b) Datos de identidad del piloto y centro de formación o entrenamiento que lo acreditó;
 - c) Fecha de emisión y vigencia del certificado o licencia de piloto;
 - d) Registro de infracciones, sanciones o suspensiones, en caso de que existan; y,
 - e) Demás especificaciones e información que requiera la Dirección General de

Aviación Civil.

Artículo 8. – A continuación del Artículo 135, agréguese como Título IX, el siguiente:

Título IX
De los sistemas de aeronaves no tripuladas

Art. 136.- Categorías de Operación. – Dentro del territorio ecuatoriano, las operaciones con sistemas de aeronaves no tripuladas se clasifican en:

- a. Categoría abierta: La operación de aeronaves no tripuladas tiene fines recreativos, sin ánimo de lucro.
- b. Categoría específica: La operación de aeronaves no tripuladas tiene propósitos comerciales, con ánimo de lucro.
- c. Categoría certificada: La operación de aeronaves pilotadas remotamente tiene condiciones de vuelo y propósitos similares a los de una aeronave tripulada.

La Dirección General de Aviación Civil establecerá, mediante normativa secundaria, las especificaciones técnicas de cada una de las categorías; así como, las obligaciones y prohibiciones, que deberán observar los titulares del dominio y pilotos de los sistemas de aeronaves no tripuladas, en concordancia con la normativa y recomendaciones internacionales aplicables.

Artículo 137.- Servicios aéreos con sistemas de aeronaves no tripuladas. – Los servicios aéreos con sistemas de aeronaves no tripuladas autorizados en Ecuador incluyen, entre otros, los siguientes:

- a) Captura de imágenes, videos y datos;
- b) Inspección técnica de infraestructuras y áreas de difícil acceso;
- c) Agricultura de precisión y actividades agroindustriales;
- d) Prestación de servicios de seguridad y vigilancia privada;
- e) Transporte de carga;
- f) Espectáculos recreativos con enjambres;
- g) Inspección, monitoreo y evaluación de emergencias, desastres o fenómenos naturales;
- h) Formación, instrucción y entrenamiento de pilotos; y,
- i) Otras actividades con fines investigativos y de innovación.

Los servicios aéreos estarán sujetos a las condiciones, limitaciones y prohibiciones que establezca la Dirección General de Aviación Civil, en norma secundaria, de manera conjunta con la autoridad nacional de defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo, por motivos de seguridad y defensa nacional.

Artículo 138.- Titular del dominio del sistema de aeronave no tripulada. – El titular del dominio del sistema de aeronave no tripulada, ya sea persona natural o jurídica, está obligado a cumplir con las disposiciones contenidas en el presente Código, la

Ley de Aviación Civil y las reglamentaciones técnicas que emita la Dirección General de Aviación Civil, en coordinación con la autoridad nacional de defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo por motivos de seguridad y defensa nacional.

El titular del dominio del sistema de aeronave no tripulada será responsable por las infracciones y daños derivados de su utilización cuando se demuestre que estos se produjeron por su acción u omisión, por falta de control, supervisión o custodia del sistema, o cuando haya autorizado, conocido o se haya beneficiado de la operación irregular. En ausencia de estos supuestos, la responsabilidad recaerá en el piloto que ejecutó la operación.

Artículo 139.- Operación de un sistema de aeronave no tripulada. – La operación de un sistema de aeronave no tripulada se efectuará conforme a los estándares establecidos por la Dirección General de Aviación Civil. El titular del dominio del sistema de aeronave no tripulada para operar o facilitar la operación de un sistema de aeronave no tripulada, a un piloto debidamente certificado, debe cumplir con los siguientes requisitos:

- a) El sistema de aeronave no tripulada consta en el Registro Nacional de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas bajo su dominio; y,
- b) Contar con una póliza de responsabilidad civil extracontractual, cuyo valor será definido por la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo con el riesgo de la operación autorizada.

Artículo 140.- Piloto del sistema de aeronave no tripulada. – El piloto de un sistema de aeronave no tripulada está obligado a ejecutar únicamente las operaciones que le hayan sido autorizadas por la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo con la categoría de operación que le corresponda y las condiciones técnicas, limitaciones y obligaciones establecidas en la normativa técnica vigente.

No podrá operar en las zonas de vuelo prohibidas, establecidas en la presente ley, salvo autorización expresa de la autoridad nacional de defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo, emitida mediante el Sistema Informático de la Defensa Aérea de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

El piloto del sistema de aeronave no tripulada será civil o penalmente responsable por los daños que ocasione como producto del incumplimiento de sus obligaciones.

Artículo 141.- Zonas de vuelo prohibidas. – Por motivos de seguridad y defensa nacional, protección ambiental o interés público, ningún piloto de un sistema de aeronave no tripulada podrá sobrevolar las siguientes áreas:

- a) Bases, unidades o instalaciones militares o policiales o cualquier

- infraestructura que sea de interés policial o militar;
- b) Centros de privación de la libertad y centros de rehabilitación social o zonas destinadas para ese fin;
- c) Infraestructuras críticas;
- d) Instituciones de respuesta a emergencia y desastres y, aquellas que integran la red de salud pública y privada;
- e) Zonas declaradas intangibles, sensibles o de protección por motivos ambientales o culturales;
- f) Aeropuertos, puertos, helipuertos y aeródromos;
- g) Áreas bajo reserva judicial o en proceso de investigación penal;
- h) Zonas fronterizas y las áreas adyacentes de control; y,
- i) Zonas de identificación de defensa aérea.

Los pilotos de sistemas de aeronaves no tripuladas únicamente podrán efectuar operaciones sobre infraestructuras críticas cuando hayan sido autorizados por la Dirección General de Aviación Civil para brindar servicios de seguridad y vigilancia, en coordinación con autoridad nacional de defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo.

En caso de detectar una vulneración de cualquiera de las zonas establecidas en el presente Artículo, a través del Sistema de Defensa Aérea de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional coordinarán las acciones necesarias para ejercer su derecho de inhibición o de cualquier otra acción para neutralizar a los sistemas de aeronaves no tripuladas, de conformidad con la Ley Orgánica de Control del Espacio Aéreo Nacional.

La autoridad nacional de defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo coordinará las acciones necesarias, con las entidades competentes, para sancionar al piloto o a quien ostente el dominio del sistema de aeronave no tripulada, de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica de Control del Espacio Aéreo Nacional y el Código Orgánico Integral Penal.

Artículo 142.- Licencia de piloto de sistemas de aeronaves no tripuladas. – La ejecución de operaciones aéreas en el espacio aéreo ecuatoriano está sujeta al otorgamiento de la licencia de piloto de sistemas de aeronaves no tripuladas, que constituye el título habilitante para las personas mayores de edad que se hayan formado en los centros de capacitación y entrenamiento autorizados a nivel nacional.

La Dirección General de Aviación Civil emitirá la licencia de operaciones aéreas, de conformidad con los requisitos que establezca para cada categoría de operación, empleando los mecanismos y estructuras de certificación existentes.

Los programas de capacitación, formación y entrenamiento se impartirán exclusivamente respecto de la categoría de operación y la actividad aérea que se pretende realizar.

El piloto de sistemas de aeronaves no tripuladas estará sujeto a evaluaciones periódicas y, en caso de requerir el cambio de categoría de operaciones, deberá cumplir con el procedimiento y los requisitos que defina la Dirección General de Aviación Civil.

Las licencias de piloto de sistemas de aeronaves no tripuladas emitidas en el extranjero serán reconocidas por la Dirección General de Aviación Civil, siempre que sean equivalentes a las emitidas a nivel nacional, para cada categoría de operación.

Artículo 143.- Obligaciones de los fabricantes, importadores y comercializadores de sistemas de aeronaves no tripuladas. – Los fabricantes, importadores y comercializadores de sistemas de aeronaves no tripuladas deberán garantizar que los sistemas de aeronaves no tripuladas, desde su diseño, cuenten con capacidades técnicas obligatorias, concordantes con cada categoría de operación, entre estas, protocolos de identificación remota, sistemas de perímetros virtuales, sistemas de detección cooperativa y las demás que establezca el Reglamento de la presente Ley.

El incumplimiento de las disposiciones contenidas en el inciso anterior y en la norma reglamentaria será sancionado conforme a la normativa interna aplicable.

CAPÍTULO II REFORMAS A LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

Artículo 9. – En el Artículo 6 efectúese las siguientes modificaciones:

En el número 3, sustitúyase la letra h) por la siguiente:

h) Adoptar las medidas necesarias para prevenir o superar emergencias que comprometan la seguridad de la aviación civil, incluso cuando se originen por el uso ilícito o inadecuado de sistemas aéreos no tripuladas.

En el número 5, letra c), inclúyase el número VI):

VI) Garantizar la seguridad del espacio aéreo suprayacente continental, insular y marítimo, mediante la regulación, monitoreo y control de las operaciones aéreas de aeronaves y sistemas de aeronaves no tripuladas.

En el número 6, inclúyase como letra d) la siguiente:

d) Emitir las regulaciones que definan las obligaciones, restricciones y prohibiciones que deberán observar los titulares y pilotos de los sistemas de aeronaves no tripuladas para efectuar operaciones seguras dentro del espacio aéreo ecuatoriano, de conformidad con la categoría de operación y tipo de servicio aéreo autorizado.

Sustitúyase el número 10, referente a registro o matrículas de aeronaves, por el siguiente:

10. Registro o matrículas de aeronaves:

- a) Matricular y llevar los registros de los sistemas de aeronaves tripuladas y del personal aeronáutico nacional; y,
- b) Administrar el Registro Nacional de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas y de Pilotos de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas.

En el número 11, relativo a licencias y certificados del personal aeronáutico, inclúyanse las letras c) y d):

- c) Emitir las licencias de los operadores de sistemas de aeronaves no tripuladas, una vez que se verifique que hayan cumplido con el programa de formación y entrenamiento requerido para la categoría de operaciones a la que corresponda y los demás requisitos legalmente establecidos.
- d) Convertir las licencias, certificaciones o equivalentes de piloto de sistemas de aeronaves no tripuladas expedidas por otros Estados contratantes del Convenio de Aviación Civil Internacional, siempre que se cumplan con los requerimientos técnicos establecidos por la Dirección General de Aviación Civil.

En el número 12, inclúyase como letra d) la siguiente:

- d) Emitir el certificado de registro y operación del sistema de aeronave no tripulada, en el que se establezca un número único de registro, la identidad del titular del dominio, las características técnicas del sistema, la categoría de operación, el servicio aéreo autorizado y la temporalidad de vigencia correspondiente.

Artículo 10. – Sustitúyase el Artículo 13.1 por el siguiente:

Art 13.1.- Las aeronaves civiles son todas las aeronaves tripuladas y sistemas de aeronaves no tripuladas reguladas en el Código Aeronáutico como privadas. Quedan exceptuadas únicamente las empleadas en servicios militares y de policía, conforme lo dispuesto en el Artículo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Artículo 11. – Sustitúyase el Artículo 27 por el siguiente:

Artículo 27.- Las aeronaves tripuladas civiles destinadas a actividades aerocomerciales que operen en cualquier parte del espacio aéreo ecuatoriano estarán sujetas al pago de derechos por instalaciones y servicios de protección al vuelo en ruta.

Los sistemas de aeronaves no tripuladas civiles destinados a la prestación de servicios aéreos dentro del espacio aéreo ecuatoriano estarán sujetas al pago de las tasas que correspondan al registro, matrícula y demás servicios administrativos. Las tasas serán establecidas por la Dirección General de Aviación Civil para cada categoría de operación y los servicios aéreos autorizados, bajo criterios de diferenciación y proporcionalidad, sin generar nuevas estructuras de recaudación.

Artículo 12. – A continuación del Artículo 79, incorpórese lo siguiente:

Artículo 79.1.– Constituyen contravenciones de primera clase aquellas infracciones cometidas por el piloto del sistema de aeronave no tripulada que, sin generar peligro concreto ni daño a personas, bienes o al espacio aéreo, impliquen el incumplimiento de obligaciones formales o procedimentales establecidas en la normativa aeronáutica.

Estas contravenciones se sancionarán con una multa de 1 a 3 salarios básicos unificados y, de manera excepcional, con suspensión de la licencia de operación de hasta un mes, cuando la autoridad determine reincidencia o incumplimiento reiterado.

Se consideran contravenciones de primera clase, entre otras:

- a) No observar procedimientos técnicos de carácter formal que no comprometan la seguridad operacional; y,
- b) Facilitar el sistema de aeronave no tripulada a personas que no cuenten con licencia registrada, siempre que dicha conducta no haya generado riesgo efectivo o daño.

La sanción se impondrá considerando la gravedad de la conducta, la existencia de peligro real, la reincidencia, el beneficio obtenido y las circunstancias de la infracción.

Artículo 79.2.– Constituyen contravenciones de segunda clase aquellas infracciones cometidas por el piloto del sistema de aeronave no tripulada que impliquen el incumplimiento de condiciones sustantivas de la autorización otorgada o la realización de operaciones no permitidas, cuando tales conductas generen un riesgo potencial para la seguridad operacional, sin que se haya producido daño efectivo.

Estas contravenciones se sancionarán con multa de 4 a 7 salarios básicos unificados y suspensión de la licencia de operación de 2 a 4 meses, considerando la gravedad de la conducta, la reincidencia y las circunstancias del caso.

Se consideran contravenciones de segunda clase, entre otras:

- a) Efectuar operaciones distintas a las autorizadas por la Dirección General de Aviación Civil, cuando no se haya generado peligro concreto ni daño efectivo;
- b) Facilitar el sistema de aeronave no tripulada a menores de edad para efectuar operaciones, cuando dicha conducta no haya producido riesgo grave o daño; y,
- c) Operar en zonas restringidas debidamente delimitadas y publicadas, cuando no se haya comprometido de forma efectiva la seguridad aérea, la defensa o la integridad de personas o bienes.

Artículo 79.3. – Constituyen contravenciones de tercera clase aquellas infracciones

cometidas por el piloto del sistema de aeronave no tripulada que generen peligro concreto para la seguridad operacional, la integridad de las personas o el espacio aéreo, sin que se haya producido daño grave, y que no configuren infracción penal.

Estas contravenciones se sancionarán con una multa de 8 a 11 salarios básicos unificados y suspensión del certificado de operación de 6 a 10 meses, considerando la gravedad de la conducta y las circunstancias del caso.

Se consideran contravenciones de tercera clase:

- a) Falsificar o adulterar información o documentación para obtener certificaciones o licencias aeronáuticas;
- b) Realizar operaciones bajo el efecto de bebidas alcohólicas o sustancias sujetas a fiscalización;
- c) Facilitar el sistema de aeronave no tripulada a personas que se encuentren bajo el efecto de dichas sustancias;
- d) Efectuar modificaciones técnicas al sistema de aeronave no tripulada sin el registro o autorización correspondiente, cuando dichas modificaciones generen peligro concreto;
- e) Operar un sistema de aeronave no tripulada sin contar con la documentación exigida, cuando ello comprometa la seguridad operacional.

Artículo 79.4. – Las personas naturales o jurídicas titulares del dominio del sistema de aeronave no tripulada serán sancionadas con una multa de 5 a 10 salarios básicos unificados, cuando se determine su participación efectiva en la infracción, ya sea por acción u omisión, por incumplimiento de los deberes de control, supervisión o custodia del sistema, o cuando hayan autorizado, conocido o se hayan beneficiado de la conducta infractora.

Constituyen infracciones imputables al titular del dominio, entre otras:

- a) Facilitar o autorizar el uso del sistema de aeronave no tripulada a menores de edad o a personas que no cuenten con licencia de piloto debidamente emitida o registrada ante la Dirección General de Aviación Civil;
- b) Proporcionar información falsa o adulterada para obtener matrículas, certificaciones o licencias aeronáuticas;
- c) Autorizar o permitir modificaciones técnicas al sistema de aeronave no tripulada mediante la adaptación de equipos tecnológicos distintos a los registrados o autorizados.

Para la determinación de la sanción se considerarán, al menos, la gravedad de la conducta, el nivel de riesgo generado, la reincidencia, el beneficio obtenido y el grado de participación del titular, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que pudieran corresponder.

Artículo 79.5. – Los fabricantes, importadores y comercializadores de sistemas de aeronaves no tripuladas que incumplan la obligación de garantizar que dichos

sistemas cuenten, desde su diseño, con las capacidades técnicas obligatorias previstas en la ley y en su reglamento, serán sancionadas con multa de 5 a 10 salarios básicos unificados, considerando la gravedad del incumplimiento, la reincidencia, el beneficio obtenido y el nivel de riesgo generado.

La suspensión de la habilitación para ejercer sus actividades, por un plazo de hasta seis meses, procederá únicamente cuando el incumplimiento constituya una falla técnica grave que genere riesgo real o peligro concreto para la seguridad pública, la seguridad operacional o la integridad del espacio aéreo, o en caso de reincidencia debidamente motivada.

La imposición de sanciones se realizará previa verificación de la conducta imputable y con observancia del debido proceso, conforme los criterios establecidos por la Dirección General de Aviación Civil.

CAPÍTULO III REFORMAS A LA LEY ORGÁNICA PARA CONTROL DEL ESPACIO AÉREO NACIONAL

Artículo 13. – En el Artículo 23, después del número 4), inclúyanse los siguientes incisos:

En el marco del ejercicio de las funciones y responsabilidades de seguridad ciudadana, la Policía Nacional será competente para requerir la documentación que garantice la licitud de la tenencia, porte y operación de sistemas de aeronaves no tripuladas. En caso de que la persona natural o jurídica no cuente con la documentación correspondiente, la Policía Nacional procederá con la retención del sistema de aeronave no tripulada, hasta que se demuestre el dominio del bien.

Las Fuerzas Armadas, previo a la ejecución de las operaciones de control que les corresponden, coordinarán con la Policía Nacional su participación para garantizar la legalidad de los procedimientos de registro, aprehensión y/o detención de sistemas de aeronaves no tripuladas y de ser el caso de su titular de dominio o piloto.

En el marco de la coordinación interinstitucional, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional intercambiarán, de forma permanente, sus registros institucionales de sistemas de aeronaves no tripuladas; a fin de que, consten dentro del registro de datos de actividades de defensa de la soberanía e integridad del espacio aéreo nacional y puedan ser identificables entre los miembros de las fuerzas del orden.

Artículo 14. – Sustitúyase el Artículo 31 por el siguiente:

Artículo 31.- Sistema de inhibición y/o neutralización de sistemas de aeronaves no tripuladas. - Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional ejercerán el control de las zonas de seguridad del Estado y zonas de vuelo prohibidas establecidas en el

Código Aeronáutico para la restricción de operación de sistemas de aeronaves no tripuladas, aplicando el derecho de inhibición o cualquier otra acción para su neutralización, de conformidad con lo establecido en el reglamento a la presente Ley.

En el marco del ejercicio de las funciones y responsabilidades de seguridad ciudadana, la Policía Nacional podrá inhibir o neutralizar sistemas de aeronaves no tripuladas que constituyan una amenaza a la seguridad individual o colectiva, previa notificación a la autoridad nacional de defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo.

CAPÍTULO III REFORMAS AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

Artículo 15. – En el Artículo 178, incorpórese después del inciso primero lo siguiente:

Si el hecho se ejecuta mediante la utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.

Artículo 16. – En el Artículo 181, incorpórese después del inciso tercero lo siguiente:

Si el hecho se ejecuta mediante la utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.

Artículo 17. – En el Artículo 346, incorpórese el siguiente inciso:

Si el hecho se ejecuta mediante la utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.

Artículo 18. – Sustitúyase el Artículo 351 por el siguiente:

Artículo 351.- Infiltración en zonas de seguridad. - La persona que se introduzca injustificadamente o efectúe operaciones con sistemas de aeronaves no tripuladas en zonas de seguridad, cuyo acceso al público ha sido prohibido, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a dos años.

Artículo 19. – A continuación del Artículo 351, incorpórese el siguiente:

Artículo 351.1.- Vulneración del espacio aéreo de zonas de vuelo prohibidas. – La persona que, mediante la operación de sistemas de aeronaves no tripuladas, invada el espacio aéreo de las zonas de vuelo prohibidas, establecidas en el Código Aeronáutico, será sancionada con pena privativa de la libertad de tres a cinco años.

La persona que, a más de incurrir en la conducta establecida en el inciso anterior, arroje objetos, artefactos explosivos o sustancias químicas y provoque daños sobre bienes o infraestructuras, será sancionada con pena privativa de la libertad de cinco

a siete años. La pena será privativa de la libertad de siete a diez años si se destruye infraestructuras críticas.

Cuando por la materialización de la conducta anterior se produzca la muerte de una o más personas, será sancionada con pena privativa de la libertad de veintiséis a treinta años.

CAPÍTULO IV CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES

Artículo 20. – A continuación del Artículo 72, agréguese el siguiente:

Artículo 72.1.- Importación de sistemas de aeronaves no tripuladas y sistemas de contramedidas de aeronaves no tripuladas. – La importación de sistemas de aeronaves no tripuladas y equipos tecnológicos asociados estará sujeta a las limitaciones que el ente rector de defensa nacional establezca con la finalidad de precautelar la seguridad integral del Estado ecuatoriano.

Las personas naturales o jurídicas privadas que deseen importar sistemas de aeronaves no tripuladas y equipos tecnológicos asociados con limitaciones por motivos de seguridad ciudadana y defensa nacional requerirán la autorización del ente rector de defensa nacional.

La autoridad nacional de aduanas es competente para administrar, verificar y controlar la legalidad de la importación de sistemas de aeronaves no tripuladas y equipos tecnológicos asociados, en coordinación con el ente rector de defensa nacional; para lo cual se emplearán las capacidades institucionales existentes.

La importación de sistemas de contramedidas de aeronaves no tripuladas requerirá la autorización del ente rector de defensa nacional, que administrará un registro nacional y verificará la licitud de las actividades a las que se destinarán los equipos tecnológicos.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. – Las personas naturales o jurídicas que, a la fecha de entrada en vigencia de esta Ley, posean sistemas de aeronaves no tripuladas deberán registrarlos ante la Dirección General de Aviación Civil en un plazo de ciento ochenta (180) días.

SEGUNDA. – Los pilotos que se encuentren operando sistemas de aeronaves no tripuladas deberán adecuarse al nuevo régimen de licencias en un plazo de ciento veinte (120) días, pudiendo operar provisionalmente mientras dure el proceso de regularización.

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

TERCERA. – La Dirección General de Aviación Civil emitirá la normativa secundaria para reglamentar las especificaciones técnicas de cada una de las categorías de operación, las obligaciones y prohibiciones de los titulares del dominio y pilotos de los sistemas de aeronaves no tripuladas y, las demás especificaciones complementarias en un plazo de ciento veinte (120) días.

CUARTA. – En un plazo de ciento veinte (120) días, los entes rectores de la defensa nacional, de la seguridad ciudadana y de control del espacio aéreo emitirán los instrumentos técnicos normativos que definan y delimiten zonas, áreas e infraestructuras críticas, en aplicación de las disposiciones contenidas en la presente ley.

QUINTA. – El ente rector de la defensa nacional definirá, mediante normativa motivada y conforme a los lineamientos establecidos en la presente ley, las limitaciones técnicas aplicables a la importación de sistemas de aeronaves no tripuladas y equipos tecnológicos asociados, así como el procedimiento de autorización para la importación de sistemas de contramedidas de aeronaves no tripuladas y las demás especificaciones técnicas complementarias, en un plazo de ciento veinte (120) días.

SEXTA. - Los fabricantes, importadores y comercializadores adecuarán sus sistemas de aeronaves no tripuladas a los requisitos técnicos en un plazo de 12 meses.

SÉPTIMA. – La Dirección General de Aviación Civil, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional adoptarán mecanismos de interoperabilidad de registros e intercambio de información, en un plazo de ciento veinte (120) días, conforme a la normativa sobre protección de datos y seguridad de la información aplicable.

DISPOSICIÓN FINAL





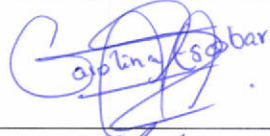


ÚNICA. - La presente Ley Orgánica entrará en vigor a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la sede de la Asamblea Nacional, ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha, a los xxx días del mes de xxx de dos mil xxx.

FIRMAS DE RESPALDO

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A VARIOS CUERPOS LEGALES SOBRE SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS DE USO CIVIL

Por medio del presente, las y los Asambleístas que suscribimos este documento, en ejercicio de la facultad establecida en el numeral 1 del artículo 134 de la Constitución de la República, en concordancia con lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 54 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, expresamos nuestro respaldo al **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A VARIOS CUERPOS LEGALES SOBRE SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS DE USO CIVIL"**, presentado por iniciativa del asambleísta Ing. Lenin Alejandro Lara Pérez, representante de la provincia de Tungurahua.

N.	Nombre	Número de Cédula	Firma
1	Camila Cueva Toro	0550102917	
2	Christopher Jaramillo	1718881202	
3	Anthony Becerra C.	0104800062	
4	Karolina Duñas	0802481598	
5	Carolina Esobar	1850007004	
6	Nathaly Farinango D	1755815998	
7	Pablo Jaramillo J	0916566219	
8	Luigi García	1720806072	

**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 Reformativa a Varios Cuerpos Legales sobre Sistemas de Aeronaves No Tripuladas de Uso Civil
Proponente de la iniciativa legislativa: Lenin Alejandro Lara Pérez

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

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

- Estado y su organización
- Seguridad en general y/o ciudadana

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

Código Aeronáutico, Ley de Aviación Civil, Ley Orgánica para Control del Espacio Aéreo Nacional, Código Orgánico Integral Penal COIP, Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI

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 un Estado soberano, seguro, y justo promoviendo la convivencia pacífica y el respeto a los derechos humanos.

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 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.

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

Otros: Miembros de las instituciones de seguridad y defensa nacional.f

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

- MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

- DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

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

NO