**Suplemento del Registro Oficial No. 435 , 11 de Enero 2007**

**Normativa:** Vigente

**Última Reforma:** Suplemento del Registro Oficial 521, 02-VII-2019

# LEY DE AVIACIÓN CIVIL

(Codificación No. 2006-016)

**Notas:**

*-La versión anterior de esta ley puede consultarse en nuestra sección histórica.*

*-En aplicación a la reforma establecida en la Disposición Reformatoria Primera del Código Orgánico Integral Penal (R.O. 180-S, 10-II-2014), la denominación del "Código Penal" y del "Código de Procedimiento Penal" fue sustituida por "Código Orgánico Integral Penal".*

*- Mediante Disposición General del Decreto Ejecutivo No. 500, publicado en el Suplemento del Registro Oficial 395 de 12 de diciembre de 2014, se dispone sustituir en todas las disposiciones legales "Ministerio de Relaciones Laborales" por "Ministerio del Trabajo".*

*- De conformidad con las Disposición Reformatoria Primera del Código s/n publicada en el Suplemento del Registro Oficial 506 de 22 de mayo de 2015 dispone que: "En todas las disposiciones legales o reglamentarias vigentes, sustitúyase en lo que diga: 1. "Código de Procedimiento Civil"; "Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa" y "Ley de Casación", por "Código Orgánico General de Procesos"; y, 2. "Juicio verbal sumario" por "procedimiento sumario".*

H. CONGRESO NACIONAL
LA COMISIÓN DE LEGISLACIÓN Y CODIFICACIÓN

## INTRODUCCIÓN

La Comisión de Legislación y Codificación del H. Congreso Nacional de conformidad con lo dispuesto en el Art. 160 de la Constitución Política de la República, codifica la Ley de Aviación Civil, considerando las disposiciones de la Constitución Política de la República; y, la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 de 5 de abril del 2006.

Con este antecedente, se codifican las disposiciones de esta Ley, y se menciona de manera particular la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, por la cual, expresamente en el Art. 2 se realizan las siguientes reformas: en el primer inciso, en el texto: "como organismo regulador encargado", no se incluye la palabra "regulador"; en el texto "como ente controlador", se reemplaza la palabra "controlador" por "regulador"; y, se agrega un segundo inciso por el cual, para efectos de la aplicación de esta Ley, los términos técnicos en materia aeronáutica tendrán los significados previstos en las Regulaciones Técnicas de la Aviación Civil, RDAC.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

Al Art. 3, referente a la integración del Consejo Nacional de Aviación Civil, se agregan reformas expresas relacionadas a que es una entidad de derecho público, autónoma, con personería jurídica, con sede en el Distrito Metropolitano de Quito; se establece la función del Vicepresidente; se agrega la representación del Ministro de Economía y Finanzas o su delegado; se agregan cuatro incisos relacionados a los requisitos que deben cumplir quienes sean designados Presidente y miembros del Consejo Nacional de Aviación Civil y sus atribuciones; y, así como el quórum que estará constituido por cinco miembros.

En el Art. 4, sobre las atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil, se establece la capacidad de elaborar y aprobar su presupuesto y sus reglamentos; para conocer y aprobar los convenios o contratos de cooperación comercial; que los aeropuertos operados y administrados por los municipios, serán los que establezcan las tasas y derechos aeroportuarios; aprobar y modificar el reglamento de seguros aeronáuticos; y, se agrega otro literal que regula la atribución de designar al Presidente y miembros de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación y los requisitos que deben cumplir los aspirantes a tal designación.

Se sustituye el Art. 5, estableciendo que la Dirección General de Aviación Civil es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica y fondos propios; su máxima autoridad es el Director General de Aviación Civil; su rango y denominación será el equivalente al grado seis de la escala de remuneraciones establecida por la SENRES; y, se establecen los requisitos para ser designado Director General de Aviación Civil.

Expresamente se reemplaza el Art. 6, que establece las atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil, siendo estas generales; otras referentes a designaciones, contrataciones y delegaciones; regulatorias para dictar, reformar, derogar regulaciones técnicas, ordenes, reglamentos internos y disposiciones complementarias; exenciones temporales al cumplimiento de regulaciones técnicas; regulación del tránsito aéreo; validación de las acciones adoptadas por la autoridad aeronáutica civil de otro estado; autorizar la inspección de aeronaves; realizar convenios de cooperación internacionales; matricular aeronaves y llevar registros; emitir certificados y licencias del personal aeronáutico; emitir o validar certificados tipo para aeronave, motor, hélice, etc.; conferir certificado de aeronavegabilidad a una nave ecuatoriana; emitir el certificado de operador aéreo (AOC); conceder, renovar, modificar o suspender permisos de operación de escuelas de aviación, centros de entrenamiento, talleres o estaciones de mantenimiento; emitir certificados sobre normas de construcción de aeropuertos; y, administrar y clasificar por categorías los aeropuertos, helipuertos y aeródromos civiles.

En el Art. 7, respecto a las atribuciones del Subdirector General de Aviación Civil, es responsable de presentar el Plan de Desarrollo Aeronáutico y el Plan Operativo de la Dirección General de Aviación Civil. Al Art. 9, referente a la integración del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, se agrega la representación



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

del Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), un representante de las concesionarias de los aeropuertos internacionales, y al Jefe del Departamento de Seguridad Aeroportuaria de la Dirección General de Aviación Civil.

Se sustituye el título del Capítulo VI del Título I, por: "Del Servicio de Búsqueda y Salvamento SAR", y se reforma el articulado determinando sus objetivos y competencia. No se incluye el Art. 12 y se agrega a continuación un nuevo capítulo denominado "De la investigación de accidentes e incidentes", compuesto de once artículos innumerados, que establecen la constitución, atribuciones, funciones y procedimientos de la Junta Investigadora de Accidentes.

En el Art. 23, relacionado al patrimonio y recursos de la Dirección General de Aviación Civil, al literal c) se agrega el texto: "y los que ingresen a su patrimonio o por cualquier concepto"; se reemplaza el literal d) disponiendo que en el Presupuesto General del Estado, obligatoriamente se deberá incluir los valores necesarios y suficientes para el mejoramiento, la administración, mantenimiento y obras que requiera la Dirección General de Aviación Civil.

Se sustituye expresamente el Art. 24, por el cual la Dirección General de Aviación Civil cobrará derechos de aterrizaje a las aeronaves civiles empleadas en servicios aerocomerciales; al Art. 25 se agrega un segundo inciso excepcionando el cobro de estos derechos a los aeropuertos de propiedad municipal, concesionados o no, que se regirán por la ley y las ordenanzas; en el Art. 27 no se incluye la frase: "privadas y las del Estado"; al Art. 30 se agrega la frase: "En los aeropuertos no concesionados"; no se incluyen los Arts. 26 y 40 que fueron derogados; se incorpora al Art. 36 un segundo inciso disponiendo que la Dirección General de Aviación Civil está autorizada a revisar la contabilidad y cualquier documentación de las compañías de aviación, cuando existan indicios de problemas de operación por parte de ésta, así como la documentación de los agentes de retención.

A continuación del Art. 57 se agregan cinco artículos que corresponden a los Arts. 58 al 62, estableciendo las obligaciones de los operadores y personal aeronáutico; requisitos para operar en actividades aerocomerciales en territorio ecuatoriano; requisitos para aeronaves de matrícula extranjera para ser operada por una compañía ecuatoriana; requisitos para que una aeronave extranjera, operada por una compañía extranjera pueda operar en actividades aerocomerciales; y, requisitos para que una aeronave civil opere en territorio ecuatoriano. Se incorpora como Art. 63 la Disposición General de la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico.

Con fundamento en la misma Ley Reformatoria, se sustituye el Art. 64, que establece el procedimiento para imponer sanciones; no se incluye el Art. 51 derogado expresamente por el Art. 20 de la Ley Reformatoria referida; se reemplaza el Art. 66, que determina las autoridades que son competentes para conocer y resolver los procesos generados por



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

contravenciones; se sustituye el título del Capítulo II del Título V por "De las contravenciones y sanciones a explotadores y/u operadores de aeronaves civiles"; y, en tal sentido se reforma expresamente el Art. 67.

Se sustituye el Art. 68 que determina cuáles son contravenciones de primera clase y multa; Art. 69 estableciendo las contravenciones de segunda clase, multa y suspensión por tres meses de la concesión o permiso de operación; Art. 70, referente a las contravenciones de tercera clase, multa y suspensión de hasta seis meses de la concesión o permiso de operación; no se incorpora el Art. 58, derogado por el Art. 27 de la Ley Reformatoria; Art. 71, relacionado a las contravenciones de primera clase del comandante de una aeronave y la sanción con multa; Art. 72, se sustituye el primer inciso, relacionado a las contravenciones de segunda clase del comandante de una aeronave, multa o suspensión de la licencia hasta por seis meses; se reemplazan los numerales 6, 7 y 13; no se incluye el texto constante a continuación del numeral 15; y, se agregan al final tres numerales.

En el Art. 73 se sustituye el primer inciso relacionado a las contravenciones de tercera clase del comandante de una aeronave y su sanción; no se agregan los numerales 9 y 11, así como el texto constante al final de este numeral; y, se sustituye el numeral 10 por el texto: "Operar una aeronave en condiciones que ponga en peligro evidente a pasajeros, carga y personas o bienes en la superficie".

En el Art. 74 se reemplaza el primer inciso relacionado a las contravenciones de primera clase de los miembros de la tripulación y la sanción de multa; se reemplaza el numeral 4, no se incluye el texto constante a continuación del numeral 4; y, se agrega como numeral 5 el texto: "Todas las acciones u omisiones de los miembros de la tripulación que infrinjan o incumplan de cualquier forma las regulaciones técnicas RDAC y demás leyes y reglamentos pertinentes y que no estén considerados como contravenciones de segunda o tercera clase"; en el Art. 75 se cambia el primer inciso relacionado a las contravenciones de segunda clase de los miembros de la tripulación, la sanción con multa o la suspensión de la licencia hasta por seis meses; se sustituye el numeral 2 y no se incorpora el texto que consta a continuación de este numeral; y, se agregan dos numerales.

En el Art. 76 se sustituye el primer inciso referente a las contravenciones de tercera clase de los miembros de la tripulación, sancionados con la suspensión de su licencia por el tiempo de seis a doce meses; y, se reforma expresamente el numeral 2; en el primer inciso del Art. 77 se establece las contravenciones de primera clase del personal técnico aeronáutico de tierra y su multa, y se reforma expresamente el numeral 2 añadiendo un tercer numeral; al Art. 78 se reemplaza el primer inciso sobre contravenciones de segunda clase del personal técnico aeronáutico de tierra, multa o suspensión de la licencia hasta por seis meses; además reformas al numeral 6; y, en el Art. 79, sobre las contravenciones de tercera clase del personal técnico aeronáutico de tierra, sanción con suspensión de la licencia de seis a doce meses.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

Se reemplaza el título del Capítulo IV del Título V por “Otras contravenciones”; se incluye reforma al Art. 80, que establece multas por contravenciones establecidas en este artículo; los Arts. 81 y 82 determinan otro tipo de sanciones pecuniarias para quienes pongan en peligro la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, aeródromos, así como aquellos que construyen, modifiquen o realicen operaciones sin contar con el certificado emitido por el Director bajo las regulaciones de Aviación Civil.

Se agrega como Art. 84 las acciones u omisiones que son consideradas delitos aeronáuticos; se agrega otro artículo relacionado a contravenciones sujetas a sanciones establecidas en el Art. 81. Se reemplaza el Art. 86, que regula la acumulación de sanciones, que la reincidencia constituye agravante, que la reincidencia en contravenciones de tercera clase constituye suspensión definitiva de su licencia, la forma de establecer el monto de las sanciones; y, al Art. 88 se agregan dos incisos que hacen relación a otras medidas de seguridad; y, que las multas contempladas en esta Ley se ajustarán automáticamente en forma anual conforme al índice de inflación emitido por el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos. No se incluye el Art. 75 derogado expresamente.

Se incorporan como Disposiciones Transitorias Primera y Segunda, las contenidas en la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 de 5 de abril del 2006.

H. CONGRESO NACIONAL
LA COMISIÓN DE LEGISLACIÓN Y CODIFICACIÓN

**Resuelve:**

Expedir la siguiente Codificación de la LEY DE AVIACIÓN CIVIL.

## Título I
## DE LA AERONAVEGACIÓN CIVIL Y DE SUS ORGANISMOS

### Capítulo I
### DISPOSICIONES PRELIMINARES

**Art. 1.-** Corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Le corresponde la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas, en forma directa o por delegación, según sean las conveniencias del Estado, con arreglo a las disposiciones de esta Ley, del Código Aeronáutico, reglamentos y regulaciones técnicas, que deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

Internacional, OACI, de la cual el Ecuador es signatario.

De acuerdo con la Constitución Política de la República y la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada se podrá delegar a la iniciativa privada, a través de cualquier modalidad reconocida por la ley, los aeródromos y aeropuertos existentes en el país a empresas nacionales o extranjeras que, mediante una licitación, 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 o aeropuertos.

Previa autorización del Presidente de la República emitida mediante decreto ejecutivo, los municipios podrán construir, administrar y mantener aeropuertos. Para el efecto, podrán ejercer estas facultades directamente o delegarlas a empresas mixtas o privadas mediante concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual de acuerdo a la ley.

**Notas:**

*Por Disposición Derogatoria de la Constitución de la República del Ecuador (R.O. 449, 20-X-2008), se abroga la Constitución Política de la República del Ecuador (R.O. 1, 11-VIII-1998), y toda norma que se oponga al nuevo marco constitucional.*

*Mediante Disp. Derogatoria del Código Orgánico Administrativo (R.O. 31-2S, 7-VII-2017) se deroga la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, publicada en el Registro Oficial No. 349, de 31 de diciembre de 1993 y sus reformas.*

**Art. 2.-** El Estado ejercerá sus atribuciones a través del Consejo Nacional de Aviación Civil, como organismo encargado de la política aeronáutica del país; y, de la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias, como ente regulador, que mantendrán el control técnico-operativo de la actividad aeronáutica nacional.

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

## Capítulo II
## DEL CONSEJO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

**Art. 3.-** El Consejo Nacional de Aviación Civil es una entidad de derecho público, autónoma, con personería jurídica, con sede en el Distrito Metropolitano de Quito; estará integrado por los siguientes miembros, con voz y voto:

a) Un delegado nombrado por el Presidente de la República del más alto nivel y experiencia, quien lo presidirá y tendrá voto dirimente;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

b) El Comandante General de la Fuerza Aérea o su delegado;

c) El Ministro de Economía y Finanzas o su delegado;

d) El Ministro de Relaciones Exteriores o su delegado;

**Notas:**
*- Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Relaciones Exteriores es actualmente Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración*
*- Las funciones del Ministro de Economía y Finanzas fueron asumidas por el Ministro de Finanzas, según el D.E. 854 (R.O. 253, 16-I-2008).*

e) El Ministro de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad o su delegado;

**Nota:**
*De conformidad con el Art. 1 del D.E. 7 (R.O. 36, 8-III-2007) se sustituye al Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad por el Ministerio de Industrialización y Competitividad; sin embargo, por medio del Art. 1 del D.E. 144 (R.O. 37, 9-III-2007) cambia la denominación del Ministerio de Industrialización y Competitividad por la de Ministerio de Industrias y Competitividad, para ser reemplazada por la de Ministerio de Industrias de conformidad con el D.E. 1558 (R.O. 525, 10-II-2009), y renombrada, nuevamente, como "Ministerio de Industrias y Productividad" mediante D.E. 1633 (R.O. 566, 8-IV-2009).*

f) El Ministro de Turismo o su delegado;

g) Un representante de la Federación de las Cámaras de Turismo;

**h) Un representante de las empresas nacionales de aviación; e,**

**Nota:**
*Mediante Res. 0020-2008-TC de la Corte Constitucional (R.O. 577-S, 24-IV-2009) se declaró que por ser contrario a la Constitución, se encuentra derogado el texto resaltado en negritas.*

i) Un representante de las cámaras de la producción.

El Presidente y demás miembros del Consejo Nacional de Aviación Civil serán ecuatorianos, mayores de treinta años 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 y extranjeras que



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

operan en el país.

El Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil será su representante legal, judicial y extrajudicial.

Los delegados del sector público, deberán ser funcionarios del ministerio al que representan.

El Vicepresidente será elegido de entre los miembros del Consejo, mediante votación mayoritaria y reemplazará al Presidente por ausencia temporal o por ausencia definitiva, hasta que se designe al titular.

Los representantes a los que se refieren los literales g), h) e i) tendrán sus respectivos alternos quienes actuarán a falta o ausencia del titular.

El quórum estará constituido por cinco miembros y sus resoluciones se tomarán por mayoría absoluta de los miembros presentes.

El Director General de Aviación Civil asistirá a las sesiones con voz informativa, sin voto.

El Consejo Nacional de Aviación Civil nombrará a su Secretario de una terna presentada por el Presidente de este organismo.

El Consejo Nacional de Aviación Civil, para el cumplimiento de sus funciones podrá designar sus propios asesores.

**Art. 4.-** Son atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil:

a) Elaborar y aprobar su presupuesto y sus reglamentos;

b) Aprobar el Plan de Desarrollo Aeronáutico formulado por la Dirección General de Aviación Civil y velar por su cumplimiento, a la vez que apoyar y estimular las actividades aeronáuticas;

c) Otorgar las concesiones y los permisos de operación a las compañías nacionales y extranjeras de transporte aéreo público y revocarlos, suspenderlos, modificarlos o cancelarlos.

El Consejo podrá reconsiderar las resoluciones tomadas en los casos mencionados en los literales c) y d), a pedido de las partes, dentro del término de ocho días a partir de la fecha en que aprobó la resolución.

El Consejo Nacional de Aviación Civil deberá determinar y considerar la capacidad financiera del solicitante para conducir la operación propuesta;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

d) Conocer y aprobar los convenios o contratos de cooperación comercial que incluyan: Código Compartido, Arreglos de Espacios Bloqueados, Arriendos en Wet Lease e Interlíneas.

La decisión del Consejo Nacional de Aviación Civil deberá estar basada en el interés público, su conveniencia o necesidad, previniendo prácticas injustas, predatorias o anticompetitivas, evitando concentración de la industria aeronáutica y de las frecuencias, dominación del mercado, monopolio.

En casos de Código Compartido y Arreglos de Espacios Bloqueados, el transportador aéreo que operara el tramo sujeto a este convenio deberá ser calificado y certificado por su autoridad aeronáutica.

Por interés público, el transportador que comercializa o vende un boleto, debe incluir información de quien es el operador del vuelo.

En casos de arriendo en Wet Lease, las dos partes deberán ser operadores, a menos que el Consejo Nacional de Aviación Civil determine la necesidad de excepción;

e) Elaborar anualmente el informe de labores;

f) Designar las comisiones de representación internacional permanentes;

g) Emitir dictamen previo a la celebración de convenios o acuerdos de transporte aéreo;

h) A pedido de la Dirección General de Aviación Civil, aprobar la creación y regulación de tasas y derechos por servicios aeroportuarios, tasas y derechos por facilidades aeronáuticas y utilización de la infraestructura aeronáutica, de los aeropuertos que estén bajo operación y administración de la Dirección General de Aviación Civil;

En los aeropuertos que sean operados y administrados por los municipios, en forma directa o mediante concesión, las tasas y derechos aeroportuarios serán fijados por las propias municipalidades, de conformidad con la ley;

i) Resolver, en segunda instancia, los casos que por faltas a la ley, Código Aeronáutico, reglamentos o regulaciones técnicas le lleguen en grado;

j) Aprobar y modificar, a solicitud del Director General de Aviación Civil, el reglamento de seguros aeronáuticos, incluyendo sus montos, cobertura y responsabilidades; y,

k) (Derogado por la Disposición Derogatoria Segunda de la Ley s/n, R.O. 521, 02-VII-2019).



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

## Capítulo III
## DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

**Art. 5.-** La Dirección General de Aviación Civil es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica y fondos propios, con sede en el Distrito Metropolitano de Quito.

El Director General de Aviación Civil, es la máxima autoridad de la Entidad y será designado por el Presidente de la República, de una terna propuesta por el Consejo Nacional de Aviación Civil.

Su rango y denominación se mirará como equivalente al grado seis (6) de la escala de remuneraciones establecida por la SENRES, mediante Resolución No. 10, publicada en el Registro Oficial No. 555 de 31 de marzo de 2005.

El Director General de Aviación Civil será ecuatoriano de nacimiento, mayor de treinta años, con experiencia mínima de diez años en actividades de aviación comercial y no podrá tener acciones o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacionales o extranjeras que operaren en el país.

El Director será responsable por el cumplimiento de las obligaciones de la Dirección General de Aviación Civil; ejercerá control sobre las actividades del personal y las de competencia de la Institución.

**Nota:**

*Mediante D.E. 10 (R.O. 10, 24-VIII-2009), se fusionó la Secretaría Nacional Técnica de Desarrollo de Recursos Humanos y Remuneraciones del Sector Público, SENRES, con el Ministerio de Trabajo y Empleo, creándose el Ministerio de Relaciones Laborales, el cual contará con dos viceministerios técnicos que tendrán las competencias dispuestas por la LOSCCA y el Código del Trabajo, respectivamente.*

**Art. 6.-** Son atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil, las siguientes:

1. Generales:

a) Ejercer la representación legal, judicial y administración, en su calidad de Director de la Dirección General de Aviación Civil;

b) Velar por el cumplimiento estricto de las convenciones internacionales y de los acuerdos bilaterales sobre asuntos de aviación civil;

c) Cumplir y hacer cumplir la ley, reglamentos y regulaciones técnicas;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

d) Presidir el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional y el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil;

e) Aprobar, anualmente, el Plan de Desarrollo Aeronáutico y el Plan Operativo de la Dirección General de Aviación Civil;

f) Vigilar y controlar las actividades relacionadas con la aeronáutica civil de las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que operen en el país;

g) Fomentar el desarrollo de la aviación comercial y apoyar la constitución y funcionamiento de aeroclubes, centros de adiestramiento y formación de pilotos civiles, escuelas de pilotaje civil, clubes de aeromodelismo y, en general, las actividades de las instituciones que tengan la finalidad de contribuir al desarrollo aerocivil; y, controlar su operación y desenvolvimiento;

h) Controlar la correcta recaudación e inversión de los fondos y administrarlos de acuerdo con la ley y el presupuesto debidamente aprobado por los órganos competentes;

i) Autorizar, con su firma, los egresos regulares de los fondos de la Dirección General, de acuerdo con el presupuesto y sus disponibilidades;

j) Celebrar directamente los contratos cuya cuantía no exceda el monto previsto en la ley, para el concurso público de ofertas;

k) Registrar las tarifas aéreas de pasajeros, de aerolíneas nacionales y extranjeras, así como las de carga;

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

m) Estudiar, elaborar y expedir los convenios de pago, por créditos tributarios o no, de conformidad con el reglamento;

n) Emitir los títulos de crédito u órdenes de cobro para que se inicie el procedimiento coactivo, de conformidad con la ley, códigos Tributario y de Procedimiento Civil y sus reglamentos respectivos;

o) Elaborar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, que deberá ser aprobado por el Presidente de la República y velar por su cumplimiento;

p) Presentar informes trimestrales de su gestión al Consejo Nacional de Aviación Civil; y,

q) Intercambiar con las autoridades correspondientes de otros países, la información



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

pertinente relacionada con la actividad aeronáutica;

2. Designaciones, contrataciones y delegaciones:

a) Designar al Subdirector General y Subdirector del Litoral; nombrar o contratar a los funcionarios y empleados de la Dirección General de Aviación Civil;

b) Nombrar o contratar y fijar las remuneraciones u honorarios del personal de inspectores que realicen tareas de certificación y de vigilancia continua, de ser necesario de los controladores de tránsito aéreo.

Ningún funcionario, empleado o representante de la entidad, designado o contratado por la DAC, podrá tener acciones económicas en empresas aeronáuticas, aeroportuarias o actividades conexas;

c) Establecer los estándares de conocimientos y habilidades del personal de funcionarios y empleados de la Dirección General de Aviación Civil y mantendrá esa calificación, mediante entrenamiento propio, contratado o becas;

d) Delegar la ejecución de cualquier función dentro de esta Ley, a un funcionario, empleado o unidad administrativa bajo la jurisdicción del Director; y,

e) Delegar las funciones de certificación y vigilancia, a cualquier persona privada apropiadamente calificada, quien estará sujeta a la regulación, supervisión y revisión del Director;

3. Regulatorias:

a) Dictar, reformar, derogar regulaciones técnicas, órdenes, reglamentos internos y disposiciones complementarias de la aviación civil, de conformidad con la presente Ley, el Código Aeronáutico, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las que sean necesarias para la seguridad de vuelo y la protección de la seguridad del transporte aéreo;

b) Emitir regulaciones que establezcan un programa de control en el uso de substancias adictivas como drogas y/o 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) Adoptar las medidas de carácter precautelatorio en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas y de seguridad aeroportuaria, sin perjuicio de la acción legal que corresponda;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

d) Ordenar, al operador o piloto de una aeronave, que no opere la aeronave en las siguientes situaciones:

i. La aeronave no se encuentre aeronavegable;

ii. El piloto no esté calificado o capacitado física o mentalmente para el vuelo; y,

iii. La operación podría causar un peligro inminente a personas o propiedades en tierra;

e) Adoptar las acciones necesarias para detener a dicha aeronave o piloto;

f) Reinspeccionar o reexaminar cualquier aeronave civil, motor de aeronave, hélice, instrumento, operador aéreo, escuela u organización aprobada de mantenimiento, o a cualquier piloto civil que posea una licencia emitida bajo esta Ley;

g) Revocar, modificar o suspender en parte o totalmente, cualquier certificado, certificado de aeronavegabilidad, licencia de personal aeronáutico, certificado de transportador u operador aéreo, o certificado de cualquier aeropuerto, escuela u organización de mantenimiento aprobada, emitidos bajo esta Ley, si como resultado de cualquier reinspección o reexaminación, o si como resultado de cualquier otra investigación realizada por el Director, se determina que la seguridad de la aviación civil o del transporte aéreo comercial y el interés público lo requiere; y,

h) Adoptar las medidas necesarias para superar emergencias que comprometan la seguridad de la aviación civil;

4. Exenciones:

Otorgar, en situaciones excepcionales, exenciones temporales al cumplimiento de regulaciones técnicas, siempre que no se atente la seguridad operacional aérea y la ley no lo prohíba.

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

5. Regulación de Tránsito Aéreo:

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

b) Adquirir, operar, mantener y mejorar las instalaciones, radioayudas y servicios para la



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

navegación aérea cuando sea necesario;

c) Emitir, según sea necesario por la seguridad de la aviación, las regulaciones de tránsito aéreo, con los siguientes objetivos:

i. Controlar el vuelo de aeronave;

ii. Navegación, protección e identificación de una aeronave;

iii. Protección de las personas y propiedades en tierra;

iv. Control y disminución del ruido de las aeronaves; y,

v. 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 terrestre o marítimos y objetos; y, entre aeronaves y objetos que vuelan;

d) Proporcionar, en interés de la seguridad de la aviación, las facilidades de control de tráfico aéreo y personal necesario para el eficaz ordenamiento y protección del tránsito aéreo;

e) Proveer servicios de información metereológica, que incidan en la seguridad y la eficiencia de la navegación aérea en el grado más alto posible; para el efecto deberá:

i. Observar, medir, investigar y estudiar el fenómeno atmosférico y, mantener las estaciones y oficinas metereológicas que sean necesarias para determinar la condición actual e información sobre condiciones probables de tiempo;

ii. Mantener y coordinar el intercambio de información metereológica internacional, requerida para la navegación aérea;

iii. Cooperar con otras autoridades u organismos estatales ecuatorianos que participen en el desarrollo de la información metereológica; y,

iv. Promover y mantener la estandarización de las observaciones, facilidades y de la documentación entregada a los usuarios de la navegación aérea; y,

f) 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, por lo que:

i. Definirá, actualizará, elaborará y publicará las cartas de rutas para navegación aérea, áreas del espacio aéreo terminal y cartas de la aproximación a un aeropuerto;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

ii. Especificará los estándares a ser usados para la construcción de los mapas o cartas especificados en el párrafo anterior; y,

iii. Señalará los productos generados en la forma enunciada bajo la autoridad del Director, que deberán ser vendidos a precios establecidos anualmente por el Director;

6. Protección a la persona, seguridad del transporte aéreo comercial:

a) Emitir regulaciones en las que se requiera que todos los pasajeros y todo su equipaje, previo su embarque o ingreso a una aeronave que realiza transporte aéreo comercial, sean sometidos a controles de seguridad apropiados, como procedimientos de detección de objetos prohibidos, en las instalaciones usadas por los operadores de aeropuertos o del operador aéreo nacional o extranjero;

b) Establecer regulaciones que requieran prácticas, métodos y procedimientos que crea necesarios para proteger a las personas y su propiedad a bordo de la aeronave que opera en el transporte aéreo comercial, contra actos de interferencia ilícita, violencia criminal y piratería de aeronaves y exigir que cada operador de aeropuerto que sirve regularmente a la aviación comercial nacional y/o internacional, establezca un programa de seguridad aeroportuaria que sea adecuada para la seguridad de los pasajeros, equipaje, carga y de las operaciones aéreas que realiza en ese aeropuerto, en concordancia con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil; y,

c) Dictar regulaciones para el transporte seguro de mercancías peligrosas por aire y verificar su cumplimiento y, en el caso de transportadores extranjeros, comprobar que se lo realice de acuerdo al Anexo 18 del Convenio de Chicago y sus instrucciones técnicas;

7. Validación:

En cumplimiento de las responsabilidades de certificación e inspección, validar las acciones de la autoridad aeronáutica civil de otro estado, en lugar de tomar la acción propia, con las siguientes restricciones:

i. Para acciones sobre licencias del personal aeronáutico o certificados de aeronavegabilidad, el otro estado tiene que ser signatario de la Convención de Chicago y estar cumpliendo sus obligaciones bajo el Convenio de Chicago, con respecto a la emisión y vigencia de dichos certificados; y,

ii. Para las acciones aplicables a operadores aéreos, el Director debe asegurarse que, cuando la validación 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 de Chicago, con respecto de la certificación y validación continua de sus



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

operadores aéreos;

8. Derecho de acceso para inspección:

a) Autorizar el acceso a las aeronaves civiles, sin restricciones, dentro del Ecuador, con el propósito de verificar que dichas aeronaves se encuentren aeronavegables y que sean operadas de conformidad con las regulaciones emitidas al amparo de esta Ley y, en los anexos aplicables de la OACI (aeronaves extranjeras), para lo cual:

i. Autorizará el acceso a las aeronaves civiles matriculadas en la República del Ecuador, sin ninguna restricción, donde quiera que sean operadas en el mundo, con el propósito de asegurar que estas aeronaves se encuentren aeronavegables y estén siendo operadas de conformidad con esta Ley, regulaciones y directivas aplicables;

ii. Autorizar el acceso a los operadores aéreos de la República del Ecuador o conducir cualquier prueba, para determinar que esas operaciones se realicen de conformidad con esta Ley, regulaciones y directivas aplicables;

iii. 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 usados, e informar a cada operador sobre la inspección y mantenimiento;

b) Cuando se encuentre que una aeronave, motor de aeronave, hélice o instrumento, usado o que pretenda usarse por un operador aéreo, no está en condiciones de operar con seguridad, el Director notificará al operador que dicha aeronave, motor de aeronave, hélice o instrumento no deberá ser usado, de tal manera que ponga en peligro la aviación civil, hasta que el Director verifique que se encuentra en condiciones de operar con seguridad; y,

c) Inspeccionar o reexaminar, cualquier escuela u organización aprobada de mantenimiento o, cualquier personal aeronáutico civil que posea una licencia emitida bajo esta Ley;

9. Obligaciones internacionales:

a) Realizar convenios para cooperación en los propósitos de seguridad en aviación, con otras autoridades de aviación de estados signatarios del Convenio de Aviación Civil Internacional. El Director General puede, cuando sea apropiado a la seguridad de la aviación civil y por interés público, delegar ciertas tareas de seguridad de aviación bajo un convenio internacional a los ciudadanos del Ecuador o a ciudadanos del estado contratante, cuya autoridad de aviación civil ha firmado con el Director General un convenio de cooperación internacional; y,



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

b) Ceder o intercambiar, previa la suscripción de un acuerdo bilateral, sus funciones y deberes con la autoridad aeronáutica de otro país, con respecto a las aeronaves matriculadas, según los artículos 12 (Reglas y Regulaciones Aéreas); 31 (Certificados de Aeronavegabilidad); y, 32 (Licencia del Personal) de la Convención sobre Aviación Civil; en tal virtud:

i. Puede ceder responsabilidades indicadas respecto a las funciones y deberes transferidas por él mismo, según lo especificado en el acuerdo bilateral, reguladas por los artículos listados en el párrafo anterior, para aeronaves matriculadas en el Ecuador, transferidas al extranjero y aceptar responsabilidades con respecto a las funciones y deberes reguladas para aeronaves matriculadas en el extranjero que son transferidas al Ecuador, de conformidad con lo establecido en la Convención de la Aviación Civil; y,

ii. Puede determinar, en el acuerdo bilateral, la transferencia de funciones y deberes en cualesquier condición que considere necesaria y prudente; excepto aquellas que él pueda no transferir responsabilidades, para aeronaves matriculadas en el Ecuador, a un país que no cumpla con sus obligaciones bajo las leyes internacionales para la vigilancia de la seguridad de aviación civil;

10. Registro o matrículas de aeronaves:

Matricular aeronaves y llevar los registros de las aeronaves y del personal aeronáutico nacional;

11. Certificados / licencias del personal aeronáutico:

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; y,

b) Considerar que la emisión de un certificado o licencia de personal aeronáutico por parte de un estado extranjero que sea miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional como evidencia satisfactoria, en todo o en parte, que el personal aeronáutico posee las calificaciones y habilidad física para ejecutar las tareas pertinentes a la función para la cual se busca la licencia de personal aeronáutico.

La licencia deberá contener términos, condiciones y demostración de suficiencia física y otras de importancia que el Director determine que sean necesarias para garantizar la seguridad de vuelo dentro de la aviación civil. Las licencias de personal aeronáutico y los certificados médicos deberán ser registrados por especialidad y clase.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

El Director puede prohibir o restringir la emisión de licencias de personal aeronáutico a ciudadanos de países extranjeros, de la manera que juzgue apropiado, dependiendo de la verificación de los estándares bajo los cuales se emitió esa licencia o del convenio de reciprocidad con el estado extranjero.

Cada licencia de personal aeronáutico debe:

i. Ser numerada y registrada por el Director;

ii. Contener el nombre, dirección y descripción del titular; y,

iii. Ser titulada con la designación de los privilegios autorizados para el personal aeronáutico;

12. Aeronavegabilidad:

a) Emitir o validar un certificado tipo para una aeronave, motor de aeronave, hélice o para un dispositivo, cuando el Director encuentre que están apropiadamente diseñados y fabricados, funcionan adecuadamente y cumplen las regulaciones y estándares mínimos de seguridad. En las regulaciones técnicas, deberá establecer los requisitos para la emisión de un certificado tipo, incluyendo pruebas si son necesarias.

Se incluirá en el certificado tipo términos requeridos en el interés de la seguridad y especificación numérica de los factores esenciales relacionados al rendimiento de la aeronave, motor de aeronave, hélice o dispositivo;

b) Emitir o validar un certificado tipo designado como un certificado tipo suplementario para una modificación en el diseño de una aeronave, motor de aeronave, hélice o dispositivo:

i. Un certificado tipo suplementario, deberá contener la modificación en el diseño de una aeronave, motor de aeronave, hélice o dispositivo, en relación al certificado tipo original; y,

ii. El Director puede aceptar una modificación al diseño de una aeronave, motor de aeronave, hélice o dispositivo, solamente si la persona que modifica es poseedor del certificado o tiene un permiso o contrato con el propietario del certificado, para usar ese certificado tipo suplementario;

c) Emitir un certificado de aeronavegabilidad a una aeronave registrada en el Ecuador, si se verifica que la aeronave se conforma al certificado tipo apropiado y, después de una inspección y/o prueba, el Director encuentra que la aeronave está en condiciones para



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

una operación segura:

i. El Director puede hacer constar en el certificado de aeronavegabilidad su duración, si es requerida, el tipo de servicio para el cual la aeronave puede ser usada y otros términos, condiciones, limitaciones e información que sea necesaria para la seguridad. Cada certificado de aeronavegabilidad emitido por el Director será registrado;

ii. El Director puede señalar los términos adicionales de aprobación de aeronavegabilidad, para propósitos de modificaciones que pueden ser realizadas a una aeronave; y,

iii. En concordancia con lo enunciado, emitirá regulaciones y estándares mínimos para el mantenimiento (inspección, servicio y chequeo mayor), de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, partes y dispositivos; y, para las facilidades, equipos, tiempo y manera de ejecutar ese mantenimiento;

13. Certificado de operador aéreo (AOC):

Emitir certificados de operador aéreo y establecer los estándares mínimos de seguridad de vuelo para la operación de ese operador. El Director emitirá este certificado si encuentra que dicha persona está apropiada y adecuadamente equipada y ha demostrado su idoneidad para conducir una operación segura de acuerdo con los requerimientos de esta Ley, las regulaciones técnicas y estándares prescritos en la misma;

14. Escuelas, estaciones de reparaciones y organizaciones de mantenimiento aprobadas:

a) Conceder, renovar, modificar o suspender permisos de operaciones para trabajos aéreos especializados, escuelas de aviación, centros de entrenamiento y talleres o estaciones de mantenimiento; y,

b) Emitir certificados, habilitaciones a escuelas civiles o centros de entrenamiento y a establecimientos de mantenimiento o talleres de reparación, después de verificar que cumplen los estándares de la regulación técnica correspondiente:

i. Escuelas civiles o centros que dan instrucción para volar o para reparación, alteración, mantenimiento y revisión integral y total -overhaul- de aeronaves, motores de aeronaves, hélices e instrumentos, en la condición que la instrucción del curso sea adecuada, la disponibilidad y aeronavegabilidad del equipo y la competencia de los instructores; y,

ii. Organización de mantenimiento aprobada o talleres de reparación, alteración, mantenimiento y revisión integral y total -overhaul- de aeronaves, motores de aeronaves, hélices e instrumentos, en la condición que el equipo, facilidades, materiales, sea adecuado y conveniente, así como los métodos de reparación y revisión integral y total -overhaul- y la competencia de aquellos comprometidos en el trabajo de dar instrucción;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

15. Certificados de aeropuertos:

a) Emitir normas de construcción de aeropuertos, que contengan los elementos para la seguridad de las operaciones aéreas y la seguridad física de las personas y aeronaves; y,

b) Certificar aeropuertos, helipuertos y aeródromos públicos, privados o concesionados, en los que se realicen operaciones regulares y no regulares de un operador aéreo nacional o extranjero; y, establecer estándares mínimos de seguridad para la operación de los mismos.

Cada certificado operacional de aeropuerto deberá establecer los términos, condiciones y limitaciones como sea razonable y necesario para garantizar seguridad de vuelo y el interés público en el transporte aéreo comercial; tales términos, condiciones y limitaciones deberán incluir pero no serán limitadas a:

i. La operación y mantenimiento de equipo adecuado de seguridad, incluyendo lucha contra incendios, equipo de rescate capaz de rápido acceso a cualquier sector de ese aeropuerto usado para aterrizaje, despegue o superficie de maniobra de una aeronave; y,

ii. La condición y mantenimiento de pistas primarias y secundarias como el Director determine necesario;

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

Los aeropuertos de propiedad municipal y/o concesionados tendrán su propia administración y operación comercial, excluyendo los servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica y metereológica; y,

17. Las demás determinadas en la ley, Código Aeronáutico, Regulaciones Técnicas de Aviación Civil (RDAC) y más normativas.

Las decisiones y resoluciones impugnables del Director General de Aviación Civil, se impugnarán en el ámbito administrativo, en lo que fueren aplicables, según los procedimientos establecidos en el Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva. El mismo procedimiento se observará para impugnar las resoluciones del Consejo Nacional de Aviación Civil.

## Capítulo IV
## DE LOS SUBDIRECTORES



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art. 7.-** Corresponde al Subdirector General de Aviación Civil, con sede en el Distrito Metropolitano de Quito:

a) Reemplazar al Director General en caso de ausencia temporal o impedimento;

b) Presentar al Director General el Plan de Desarrollo Aeronáutico y el Plan Operativo de la Dirección General de Aviación Civil;

c) Cumplir las funciones que le fueren delegadas por el Director General; y,

d) Los demás que le fueren conferidos por la ley, los reglamentos y las regulaciones técnicas.

**Art. 8.-** Corresponde al Subdirector del Litoral, con sede en la ciudad de Guayaquil, dentro de la jurisdicción determinada en el Orgánico respectivo:

a) Reemplazar, en caso de ausencia temporal o impedimento, al Subdirector General;

b) Cumplir la gestión administrativa a él encomendada y las funciones que le fueren delegadas por el Director General; y,

c) Los demás que determinen la ley, los reglamentos, las regulaciones técnicas y las resoluciones administrativas.

## Capítulo V
## DEL COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN

**Art. 9.-** El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional estará integrado por los siguientes miembros:

a) El Director General de Aviación Civil, quien lo presidirá;

b) El Director de Asuntos Consulares y de Extranjería del Ministerio de Relaciones Exteriores;

**Nota:**

*Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Relaciones Exteriores es actualmente Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración.*

c) Un representante del Ministerio de Agricultura y Ganadería;

**Nota:**

*Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Agricultura y Ganadería*



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

*es actualmente Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca.*

d) El Director de Migración;

e) El Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE);

f) El Director General de Salud;

g) El Director Nacional de Turismo;

h) Un representante de las compañías nacionales de aviación de servicio internacional;

i) Un representante de las compañías extranjeras de aviación que operan regularmente en el país;

j) Un representante de las concesionarias de los aeropuertos internacionales; y,

k) El jefe del Departamento de Seguridad Aeroportuaria de la Dirección General de Aviación Civil.

Deberán asistir, con voz informativa, los jefes de los aeropuertos concesionados.

Los representantes tendrán su respectivo suplente.

El Secretario General del Comité será designado por el Director General.

**Art. 10.-** Corresponde al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional recabar la expedición o modificación de normas legales o reglamentarias que se relacionen con el desenvolvimiento de la actividad aérea nacional o internacional y que regulen aspectos relativos a migración, extranjería, sanidad, aduana, salud pecuaria, turismo y otros análogos; y, el cumplimiento de los convenios internacionales sobre la materia.

## Capítulo VI
## DEL SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO SAR

**Art. 11.-** La búsqueda y salvamento de las aeronaves civiles declaradas en emergencia o accidentadas, es de interés publico y constituye una obligación del Estado, de conformidad con el artículo 25 del Convenio de Chicago.

Corresponde al Director General de Aviación Civil, la implementación y el control de la búsqueda y salvamento, para el efecto emitirá el Plan Nacional Búsqueda y Salvamento y su correspondiente Plan Operativo.

Los propietarios de aeronaves, poseedores de certificados de operación, las entidades del



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

Gobierno designadas en el Plan, y miembros de la tripulación, estarán obligados a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, previa disposición del Director.

## Capítulo VII
## DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

(Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019)

**Art. 12.-** (Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- La Junta Investigadora de Accidentes (JIA) es una institución especializada en esta temática, y funcionará como entidad adscrita a la Dirección General de Aviación Civil, con personería jurídica, autonomía administrativa, operativa, financiera y decisoria para el cumplimiento de sus funciones.

La JIA tiene autoridad y competencia en todo el territorio del Ecuador, y actúa 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 o entidad cuya función o intereses puedan entrar en conflicto con la misión, objetivos y potestades de la Junta Investigadora de Accidentes.

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

**Art. 13.-** (Sustituido por el Artículo Único de la Ley s/n, R.O. 259-S, 11-VI-2018; y, por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- La JIA investigará accidentes e incidentes de aeronaves civiles ocurridos en el territorio ecuatoriano; establecerá los hechos, circunstancias, sus causas o probables causas; identificará los problemas y deficiencias de seguridad; y, efectuará recomendaciones conducentes a eliminar o reducir cualquier problema o deficiencia en esta materia.

Las conclusiones sobre las causas o probables causas de los accidentes o incidentes de aviación a los que arribe la JIA, 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 trimestrales de avance de investigación del suceso, que indiquen los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que haya encontrado.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art 13.1.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- Aeronaves civiles son todas aquellas que realizan servicios aéreos contemplados en el artículo 101 del Código Aeronáutico, excepto las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía que se consideran aeronaves de Estado, conforme lo dispuesto en el artículo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

**Art. 14.-** (Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- El Director General de Aviación Civil adoptará las acciones correctivas, con base en las recomendaciones de seguridad operacional emitidas como resultado de las investigaciones de los accidentes e incidentes realizados por la JIA.

Igual obligación tendrán los destinatarios de cualquier recomendación de seguridad emitida por la Junta Investigadora de Accidentes.

**Art. 15.-** (Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- 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 y Normas Técnicas de la JIA.

La Junta Investigadora de Accidentes tendrá la atribución de verificar este cumplimiento, independientemente del que lo puedan realizar los órganos de control e inspección de la Dirección General de Aviación Civil. Cuando sea necesario esta verificación se realizará de manera conjunta.

**Art. 16.-** (Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- La Junta Investigadora de Accidentes tendrá el carácter de permanente y estará integrada por un presidente y un equipo de investigadores especialistas en las diferentes áreas aeronáuticas, cuyas funciones y responsabilidades estarán reguladas en el Reglamento de la JIA y en los documentos técnicos que emita la Junta para facilitar el desarrollo de sus actividades. Cualquier otro personal que requiera la JIA para un proceso investigativo, podrá ser seleccionado por la propia Junta de las dependencias técnicas de la Dirección General de Aviación 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 JIA 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 JIA 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.

El Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes será designado por la máxima autoridad del ente rector del sector aeronáutico y aeroportuario.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art. 17.-** (Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- El ente rector del sector aeronáutico y aeroportuario emitirá el reglamento inherente a la estructura, funcionamiento, actividades, atribuciones y responsabilidad de la JIA. La Junta Investigadora de Accidentes preparará el proyecto de reglamento, y lo someterá a consideración del Ministerio rector.

**Art. 18.-** (Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- 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 JIA sea necesaria para la investigación.

**Art. 19.-** (Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- El Director General de Aviación Civil emitirá las directivas que sean requeridas por la JIA, referentes a la notificación de accidentes, incidentes graves, incidentes y peligros operacionales, en los que estén involucradas aeronaves y todos los elementos que conforman el sistema aeronáutico nacional.

**Art. 20.-** (Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- La Junta Investigadora de Accidentes tendrá las siguientes potestades:

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 involucran 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; y,

e) Emitir recomendaciones de seguridad dirigidas a la Dirección General de Aviación Civil y demás entidades del gobierno, así como a entidades privadas de cualquier índole, y vigilar y evaluar su cumplimiento.

**Art. 21.-** (Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- Los miembros de la Junta Investigadora de Accidentes desarrollarán sus funciones, bajo las exclusivas directrices de la Presidencia de la JIA, con libertad e independencia de criterio y tendrán las siguientes atribuciones y deberes:

a) Acceso libre al lugar del accidente o incidente, a la aeronave, su contenido o sus restos



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

para efectuar comprobaciones, anotaciones y análisis;

b) Acceso inmediato al contenido de los registradores de vuelo o de cualquier otro registro o grabación directamente relacionados con el suceso investigado;

c) 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;

d) Derecho a ser informados 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;

e) 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;

f) 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;

g) 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,

h) Las demás que se encuentren consignadas en las disposiciones legales y reglamentarias ecuatorianas, así como en las normas y métodos recomendados de la OACI.

**Art. 22.-** (Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- 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:

a) 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 JIA las partes o componentes por investigar, y cubrir los costos que se generan por la realización de dichos exámenes o pruebas si los hay.

b) 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.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art. 22.1.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- 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 del ministerio rector de sector aeronáutico y aeroportuario, de la Dirección General de Aviación Civil 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.

**Art. 22.2.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- 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.

Los investigadores que no hayan tenido participación en una investigación conducida por la JIA 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.

**Art. 22.3.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- 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.

**Art. 22.4.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- Salvo en los casos previstos en el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Junta Investigadora de Accidentes protegerá y no divulgará:

a) Las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas; y,

b) Los registros bajo la custodia y control de la Junta Investigadora de Accidentes:

b.1.- Las declaraciones tomadas por la JIA en el curso de la investigación;

b.2.- Las comunicaciones entre las personas que hayan participado en la operación de la aeronave;

b.3.- La información de carácter médico o personal sobre las personas implicadas en el accidente o incidente;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

b.4.- Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;

b.5.- Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la JIA y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y,

b.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.

**Art. 22.5.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- La investigación de un accidente o de un incidente 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.

**Art. 22.6.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- 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 JIA 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.

**Art. 22.7.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- 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 e incidentes que sufran.

Igual obligación rige para todas aquellas personas que tengan o adquieran conocimiento de cualquier accidente 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.

**Art. 22.8.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- La autoridad que tenga o adquiera conocimiento de un accidente o incidente de aviación, lo comunicará de inmediato a la Junta Investigadora de Accidentes o a la Dirección General de Aviación Civil 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.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art. 22.9.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- La remoción o retiro de la aeronave 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 encargado de la conducción de la investigación, previa coordinación con el Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes.

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

**Art. 22.10.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- 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.

**Art. 22.11.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- 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.

**Art. 22.12.-** (Agregado por el Art. 1 de la Ley s/n, R.O. 521-S, 02-VII-2019).- 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 al Cónsul del Ecuador más cercano al lugar de los hechos, así como a la Junta Investigadora de Accidentes del Ecuador, con la finalidad de que se cumplan los procedimientos establecidos para estos casos.

## Título II
## DEL PATRIMONIO Y RECURSOS

**Art. 23.-** El patrimonio y recursos de la Dirección General de Aviación Civil son los siguientes:

a) Los aeropuertos, helipuertos y aeródromos abiertos al tránsito aéreo civil que sean de propiedad de la Dirección General de Aviación Civil;

b) Las tasas y demás derechos por la administración y mantenimiento de los aeródromos civiles-militares; según los convenios respectivos;

c) Los demás bienes de su propiedad y los que ingresen a su patrimonio por cualquier concepto;

d) En la formulación de la proforma del Presupuesto General del Estado, la Función Ejecutiva obligatoriamente deberá incluir los valores necesarios y suficientes para el mejoramiento, la administración, mantenimiento y obras que requiera la Dirección General de Aviación Civil;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

e) Las rentas que le corresponden por leyes especiales;

f) Las rentas provenientes de servicios prestados por ella;

g) Los ingresos provenientes de empréstitos internos y externos; y los que perciba a base de regímenes de contraprestación de beneficios de conformidad con el reglamento que se dicte al efecto; y,

h) Los ingresos provenientes de arrendamiento, saldos sobrantes de ejercicios anteriores, multas, y los demás no especificados anteriormente.

**Art. 24.-** La Dirección General de Aviación Civil cobrará derechos de aterrizaje a las aeronaves civiles empleadas en servicios aerocomerciales, cuando utilicen los siguientes aeródromos: 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.

**Art. 25.-** Los propietarios de aeródromos particulares abiertos al uso público, no administrados por la Dirección General, podrán cobrar derechos de aterrizaje, con tarifas aprobadas por ella previos los informes de los departamentos correspondientes.

Se exceptúan los aeropuertos de propiedad municipal, concesionados o no, que se regirán por la ley y las ordenanzas relacionadas con esta materia.

Estas rentas se invertirán en el mantenimiento y operación de estos aeródromos, de acuerdo con las normas técnicas que dicte la Dirección General de Aviación Civil.

**Art. 26.-** Quedan exentas del pago de derechos de aterrizaje, las siguientes aeronaves:

a) Del Estado ecuatoriano o de otros estados que concedan reciprocidad en casos similares, excepto las empleadas en servicio comercial;

b) De aeroclubes o escuelas de aviación, nacionales o extranjeras, reconocidas por la Dirección General de Aviación Civil, siempre que no realicen actividades de transporte aéreo comercial y el país de matrícula de la aeronave de que se trate, conceda reciprocidad en casos similares;

c) Las que efectúen vuelos de prueba o entrenamiento y demostración, realizados previa autorización;

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

e) Las que intervengan en operaciones de búsqueda y salvamento; y,

f) Las privadas, destinadas exclusivamente a misiones religiosas en la región amazónica ecuatoriana o a misiones de socorro, culturales o sanitarias.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art. 27.-** Las aeronaves civiles destinadas a actividades aerocomerciales que operen en cualquier parte del espacio aéreo ecuatoriano pagarán derechos por instalaciones y servicios de protección al vuelo en ruta.
**Art. 28.-** Quedan exentas del pago de derechos por instalaciones y servicios de protección al vuelo en ruta, las aeronaves determinadas en el artículo 26.
**Art. 29.-** Las aeronaves que utilizaren servicios de estacionamiento o albergue en los aeropuertos, helipuertos o aeródromos, pagarán los derechos establecidos en el correspondiente reglamento.
**Art. 30.-** En los aeropuertos 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.
**Art. 31.-** (Sustituido por la Disposición Reformatoria Décima Quinta, num. 2 del Código Orgánico Monetario y Financiero; R.O. 332-2S, 12-IX-2014).- El cinco por ciento (5%) sobre el valor de cada galón de combustible y lubricantes de aviación que se expendan en el país para el uso de toda aeronave en servicio comercial internacional será depositado en la Cuenta Única del Tesoro Nacional.
**Art. 32.-** La Dirección General de Aviación Civil cobrará directamente tasas y demás derechos establecidos en esta Ley de acuerdo con el reglamento que dicte para el efecto.

El jefe de aeropuerto, aeródromo o helipuerto cobrará juntamente con el valor de los derechos de aterrizaje, el de las tasas que deban satisfacer los propietarios de aeronaves que arriben en vuelos ocasionales. El valor recaudado lo depositará en la Sección Recaudaciones de la Dirección General de Aviación Civil.
**Art. 33.-** 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 cualesquier transacción aéreo-comercial, como agentes de retención para el cobro de los gravámenes determinados en esta Ley.
**Art. 34.-** La persona natural o jurídica obligada al pago de derechos de aterrizaje, protección al vuelo y derechos por servicios prestados por la Dirección General de Aviación Civil y demás contribuciones cancelará y depositará mensualmente los valores causados por tales servicios, conjuntamente con la declaración respectiva.

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

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

En la misma forma y dentro de los diez primeros días de cada mes procederá al depósito, toda persona que actúe como agente de retención en el cobro de los gravámenes fijados en esta Ley.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art. 35.-** (Sustituido por el num. 1 de la Disposición Reformatoria Décima Cuarta del Código s/n, R.O. 506-S, 22-V-2015).- La mora en los pagos dentro del plazo de los diez días o falsa declaración por los agentes de retención causará la imposición del máximo interés convencional fijado por el Directorio del Banco Central del Ecuador.

El Director General de Aviación Civil podrá resolver la suspensión de las actividades de las empresas, compañías de aviación civil y de las personas naturales que se encuentren en mora.

Los documentos de cobro emitidos por la Dirección de Aviación Civil constituyen títulos ejecutivos, de conformidad con las disposiciones del Código Orgánico General de Procesos.

El valor de las multas y los intereses de mora, irán a beneficio de la Dirección de Aviación Civil, que se destinará para la infraestructura aeronáutica.

**Art. 36.-** Las compañías nacionales de aviación sujetas a la vigilancia y control de la Dirección General enviarán a ésta, en el primer trimestre de cada año, copias autorizadas por el respectivo representante legal, los comisarios y el contador, del balance general anual y del estado de cuenta de pérdidas y ganancias. Igual obligación tendrán las compañías extranjeras de aviación que operan en el país, en cuanto a los actos, contratos y demás actividades que se hubieren desarrollado o surtido efecto en el territorio nacional.

La Dirección General de Aviación Civil queda autorizada para revisar la contabilidad y cualquier documentación que estime conveniente, de las compañías de aviación, cuando existan indicios de problemas de operación por parte de ésta, así como la documentación de los agentes de retención.

**Art. 37.-** Toda persona natural o jurídica dedicada al transporte aéreo de servicio doméstico o internacional que opere en el país y las que mantengan agencias o representaciones presentarán en la Dirección General de Aviación Civil para su registro e inscripción, previamente a su circulación, todas las existencias de boletos, órdenes de débitos varios (MCOS), avisos de boletos preparados (PIA S), órdenes de canje o cambio (XO S) y demás documentos que emitan.

**Art. 38.-** 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, terrenos, bodegas o mostradores de su propiedad, pagarán como canon mensual de arrendamiento o concesión, la cantidad fijada por la Dirección General.

**Art. 39.-** La autoridad 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 para obtener una oportuna y eficaz recaudación será penal y pecuniariamente responsable por los perjuicios que tal hecho ocasionare a la Institución.

## Título III
## DEL PROCEDIMIENTO COACTIVO



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art. 40.-** Los jefes de rentas de la Dirección General o Subdirección de Aviación Civil del Litoral, 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.
**Art. 41.-** En el procedimiento coactivo actuará como Secretario un funcionario del Departamento Jurídico, nombrado por el Jefe de Rentas de su respectiva jurisdicción.
**Art. 42.-** El Director General de Aviación Civil designará de entre el personal, un abogado para que dirija el procedimiento coactivo; 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.

En el caso de que el abogado sea de fuera del personal, éste percibirá los honorarios, que fijen el reglamento, en todo caso éste no será mayor del diez por ciento (10%) de la cuantía.

Las costas, recargos y honorarios del abogado, serán de cuenta del coactivado.

**Nota:**
*La Ley Orgánica de la Función Judicial fue derogada por el Código Orgánico de la Función Judicial (R.O. 544-S, 9-III-2009).*
**Art. 43.-** En cuanto a los honorarios y derechos y a las costas que cause la tramitación de estos juicios, se aplicarán los respectivos aranceles fijados por la ley, en cada caso.

## Título IV
## DISPOSICIONES GENERALES

**Art. 44.-** Los jefes de aeropuertos, aeródromos y helipuertos para fines de seguridad, operación y control, dentro del aspecto técnico administrativo específico de sus funciones, tendrán autoridad sobre todos los funcionarios y empleados que laboren en los mismos y en general sobre toda persona dentro de los límites de la instalación.
**Art. 45.-** Toda persona natural o jurídica nacional y las extranjeras con centro de operaciones y mantenimiento en el Ecuador, contratarán, según el caso, para los servicios de pilotos, tripulación de a bordo, técnicos, profesionales y personal administrativo a ciudadanos ecuatorianos, de acuerdo con las leyes aplicables y el reglamento respectivo.
**Art. 46.-** La Dirección General podrá autorizar la contratación de personal extranjero para las funciones puntualizadas en el artículo anterior, solo cuando se acredite de manera fehaciente que no existe personal técnico ecuatoriano habilitado y disponible para el efecto. La persona natural o jurídica que contrate personal extranjero está obligado a dar el debido entrenamiento al personal ecuatoriano que sustituirá a aquél, dentro del plazo que fije la autoridad aeronáutica para cada caso.
**Art. 47.-** Los servicios aéreos ecuatorianos solo podrán explotarse por personas naturales ecuatorianas o por personas jurídicas constituidas en el Ecuador, ya sea con inversiones nacionales o extranjeras.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art. 48.-** Las concesiones y permisos de operación para la explotación de los servicios de transporte aéreo público, interno 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.

**Art. 49.-** Las compañías o empresas 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 la autorización de la Dirección General de Aviación Civil para el desenvolvimiento de esta actividad en el Ecuador.

**Art. 50.-** 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.

**Art. 51.-** El explotador está obligado a constituir los seguros, cauciones y cumplir con los demás requisitos establecidos en la ley y sus reglamentos.

**Art. 52.-** Cuando el viaje se suspenda o se retarde en virtud de casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados, incluidos en ellos los que ocurrieren por condiciones meteorológicas que afecte su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio del boleto.

**Art. 53.-** Si una vez iniciado el viaje se interrumpiere 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.

**Art. 54.-** De no realizarse el viaje contratado habrá derecho al reembolso, sin perjuicio de las indemnizaciones a que tendrá derecho el pasajero.

**Art. 55.-** Las personas de la tercera edad (65 años o más) y los discapacitados tienen derecho al descuento del cincuenta por ciento (50%) en todas las tarifas de transporte.

**Art. 56.-** 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.

**Art. 57.-** 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.

**Art. 58.-** Son obligaciones de operadores y personal aeronáutico, las siguientes:

1. Cada operador deberá efectuar la inspección de mantenimiento, reparación general y reparación de todo el equipo usado en las operaciones de aviación civil y, asegurarse que las operaciones conducidas estén de acuerdo con esta Ley, las regulaciones, directivas y



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

órdenes respectivas dictadas por el Director de Aviación Civil;

2. El poseedor de un certificado de transportador u operador aéreo, deberá asegurarse que el mantenimiento de las aeronaves y sus operaciones se conduzcan en aras del interés público y de acuerdo con los requerimientos de esta Ley, las regulaciones, directivas y órdenes respectivas dictadas por el Director de Aviación Civil;

3. El poseedor de una licencia de piloto, deberá observar y cumplir con la autorización y limitaciones de esa licencia, con los requerimientos de esta Ley y las regulaciones, directivas y órdenes respectivas; emitidas de conformidad con la misma;

4. Toda persona que realiza funciones en la aviación civil, deberá observar y cumplir con los requerimientos de esta Ley, con las órdenes, reglas, y regulaciones emitidas en el marco de esta Ley y relativas a sus funciones; y,

5. Toda persona que ofrece o acepta embarques, carga o equipaje que contenga mercancías peligrosas para el transporte aéreo comercial, ya sea que se origine o arribe en vuelos internacionales hacia o desde el Ecuador o para vuelos domésticos, deberá cumplir las disposiciones de las regulaciones técnicas RDAC, o del Anexo 18 de la Convención de Chicago y con las instrucciones técnicas de la OACI para el transporte seguro de mercancías peligrosas por aire.

**Art. 59.-** Una aeronave para operar en actividades aerocomerciales en el territorio ecuatoriano debe:

1. Ser aeronave civil;

2. Tener matrícula otorgada por la Dirección General de Aviación Civil;

3. Mantener un certificado tipo que le permita efectuar la operación propuesta;

4. Mantener un certificado de aeronavegabilidad vigente;

5. Ser operada por una persona natural o jurídica, ecuatoriana, debidamente certificada, que disponga de autorización otorgada por el Consejo Nacional de Aviación Civil o por el Director;

6. Cumplir con las regulaciones técnicas de aviación civil RDAC aplicables; y,

7. Ser tripulada por personal civil ecuatoriano.

**Art. 60.-** Una aeronave de matrícula extranjera, para ser operada por una compañía ecuatoriana en actividades aerocomerciales dentro, hacia y desde el territorio ecuatoriano, debe:



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

1. Mantener un certificado tipo que le permita efectuar la operación propuesta;

2. La compañía operadora deberá estar debidamente certificada y disponer de una autorización otorgada por el Consejo Nacional de Aviación Civil o por el Director;

3. Mantener vigente el certificado de aeronavegabilidad extranjero;

4. Ser tripulada por personal civil ecuatoriano;

5. Que el estado de registro, cumpla con los requisitos y obligaciones del Convenio de Chicago en lo relativo a la aeronavegabilidad de la aeronave y de ser necesario, se firme un convenio que acepte las acciones de vigilancia del Ecuador sobre el certificado de aeronavegabilidad;

6. Que el Estado de registro reconozca las licencias del personal aeronáutico ecuatoriano involucrado en la operación de esa aeronave; y,

7. Cumplir con las regulaciones técnicas de aviación civil RDAC aplicables.

**Art. 61.-** Una aeronave extranjera, operada por una compañía extranjera, para operar en actividades aerocomerciales, hacia y desde el territorio ecuatoriano debe:

1. Ser operada por un transportador extranjero, debidamente autorizado por el estado del operador;

2. Disponer de un permiso de operación otorgado por el Consejo Nacional de Aviación Civil y haber recibido la autorización técnica operacional del Director; y,

3. Cumplir con las regulaciones técnicas de aviación civil RDAC aplicables.

**Art. 62.-** Una aeronave civil, para operar en el territorio ecuatoriano debe:

1. Tener matrícula otorgada por la Dirección General de Aviación Civil o por su país de registro;

2. Mantener un certificado tipo que le permita efectuar la operación privada; y,

3. Cumplir con las regulaciones técnicas de aviación civil RDAC aplicables.

**Art. 63.-** 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.

## Título V
## DE LAS CONTRAVENCIONES Y SANCIONES



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

## Capítulo I
## GENERALIDADES

**Art. 64.-** El Director General de Aviación Civil, mediante el correspondiente proceso administrativo, impondrá una o más sanciones de las que se indican posteriormente a los explotadores de servicios aeronáuticos, operadores, al personal aeronáutico y a cualquier persona natural o representante legal de las personas jurídicas que cometan violaciones a esta Ley, Código Aeronáutico, reglamentos, regulaciones técnicas y disposiciones de la autoridad aeronáutica. Estas violaciones en materia aeronáutica se clasifican en contravenciones de primera, segunda y tercera clase.

**Art. 65.-** La aplicación de las sanciones por las contravenciones previstas incluyen disposiciones que impidan la repetición de la conducta infractora, o prevea lo necesario para restituir las cosas a su estado anterior a la contravención.

**Art. 66.-** Son competentes para conocer y resolver los procesos generados por las contravenciones, en primera instancia el Subdirector General y el Subdirector del Litoral, en representación del Director General de Aviación Civil en su correspondiente jurisdicción: región I y región II; y, en segunda y definitiva instancia, el Consejo Nacional de Aviación Civil, cuyas resoluciones causaran ejecutoria.

## Capítulo II
## DE LAS CONTRAVENCIONES Y SANCIONES A EXPLOTADORES Y/U OPERADORES DE AERONAVES CIVILES

**Art. 67.-** Las contravenciones en que incurran los explotadores y/u operadores de aeronaves civiles son las siguientes:

1.- Contravenciones de primera clase;

2.- Contravenciones de segunda clase; y,

3.- Contravenciones de tercera clase.

**Art. 68.-** Son contravenciones de primera clase y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de 1.000 a 2.500 dólares de los Estados Unidos de América, las siguientes:

a) No disponer de la documentación técnica y manuales de a bordo, exigidos por la reglamentación técnica; o utilizar manuales desactualizados;

b) Tener registros de mantenimiento y operaciones incompletos o desactualizados;

c) Negarse a participar en operaciones de búsqueda y salvamento sin causa justificada;

d) Matricular la aeronave en el registro de otro estado sin haber cancelado la matrícula ecuatoriana;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

e) Modificar o alterar las marcas de nacionalidad y matrícula, sin autorización de la Dirección General de Aviación Civil;

f) No registrar en sus libros los trabajos de mantenimiento realizados;

g) Realizar trabajos no autorizados por los manuales y las especificaciones técnicas en las aeronaves, motores, hélices y componentes;

h) Permitir que se transporte cadáveres y personas afectadas por enfermedades mentales o contagiosas, sin la correspondiente autorización; o, negar su transporte cuando se encuentre debidamente autorizado;

i) La inobservancia de las normas de seguridad en el interior de las aeronaves;

j) Permitir que se realicen operaciones de fumigación aérea sin utilizar equipos de protección apropiados, de conformidad con las regulaciones y disposiciones del Director;

k) No cumplir con las normas de seguridad establecidas para el abastecimiento de combustible de las aeronaves;

l) No registrar en la Dirección General de Aviación Civil las tarifas del transporte de pasajeros y de carga;

m) Incumplimiento de las normas de despacho de aeronaves en su operación;

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

o) Todas las demás acciones u omisiones de los explotadores u operadores que infrinjan o incumplan de cualquier forma, las obligaciones a las que se encuentran obligados por las regulaciones técnicas RDAC y demás leyes y reglamentos pertinentes que no estén considerados como contravenciones de segunda y tercera clase.

**Art. 69.-** Son contravenciones de segunda clase y serán sancionadas según su gravedad con multa de 5.000 a 10.000 dólares de los Estados Unidos de América, o la suspensión de hasta tres meses de la concesión o permiso de operación, las siguientes:

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

b) Permitir que una aeronave opere sin las marcas de nacionalidad o matrícula correspondientes;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

c) 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;

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

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

f) Incumplir cualquier otra obligación, incluida en la concesión o permisos de operación;

g) No cumplir con las directivas de aeronavegabilidad o documentación técnica del fabricante y de la autoridad aeronáutica;

h) 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;

i) Efectuar mantenimiento sin utilizar herramientas, equipos y aparatos de ensayo apropiados, de conformidad con las normas, boletines y recomendaciones de los fabricantes;

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

k) Realizar operaciones excediendo los límites de tiempo de vuelo, períodos de descanso de las tripulaciones, determinados en las regulaciones técnicas;

l) Operar una aeronave, sin la correspondiente aprobación de mantenimiento;

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

n) Autorizar durante el vuelo, el ingreso a la cabina de mando, de personas no calificadas bajo las RDAC;

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

p) Permitir que una aeronave opere en un aeródromo que no se encuentre habilitado para la operación realizada, salvo caso de fuerza mayor;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

q) Permitir, el ingreso de personas no autorizadas a áreas restringidas;

r) Las compañías nacionales y extranjeras que no den cumplimiento a lo determinado en los artículos 36 y 37 de esta Ley;

s) Operar una aeronave sin respetar las limitaciones especificadas en su manual de vuelo;

t) Permitir que una aeronave sea tripulada por personal que no tenga una licencia y/o certificado médico vigentes y apropiados para esa aeronave y operación, otorgados por el Director o sin el entrenamiento requerido;

u) 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;

v) El incumplimiento de la obligación del traslado del pasajero, frecuencias y horarios, del equipaje facturado, o de la obligación de expedir el boleto, o documento acreditativo de la facturación de dicho pasajero o equipaje, o del incumplimiento de la compañía de las obligaciones de compensación en caso de denegación del transporte;

w) 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; y,

x) La falta de información en el boleto de los cambios de ruta, del número de escalas previstas, por parte de las compañías aéreas o de sus agentes.

**Art. 70.-** Son contravenciones de tercera clase y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de 11.000 a 15.000 dólares de los Estados Unidos de América o la suspensión de hasta seis meses de la concesión o permiso de operación, las siguientes:

a) Ingresar o internar al país o llevar al extranjero una aeronave, sin cumplir con los requisitos establecidos en la ley, reglamentos y regulaciones;

b) Operar sin los equipos de seguridad y de auxilio establecido por la autoridad aeronáutica;

c) Explotar derechos aerocomerciales no concedidos por la autoridad aeronáutica competente;

d) Operar una aeronave sin cobertura de seguros que cubran los riesgos propios de la actividad de transporte aéreo;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

e) Aceptar la certificación de trabajos no realizados;

f) Operar una aeronave excediendo los tiempos límite, otorgado por el fabricante, para equipos, productos y partes de las aeronaves;

g) Ocultar el mal funcionamiento de sistemas, componentes y accesorios de las aeronaves;

h) Agredir en forma verbal o física a la autoridad aeronáutica;

i) Operar sin el permiso o concesión de operación o cuando este documento se encuentre caducado o suspendido;

j) Operar sin el certificado de aeronavegabilidad o cuando este documento se encuentre caducado o cancelado; u, operar excediendo los límites establecidos en el mismo;

k) No efectuar en forma reglamentaria, el mantenimiento de las aeronaves; y,

l) Permitir que se transporte armas, explosivos, drogas y mercancías peligrosas, inobservando los reglamentos y procedimientos correspondientes.

## Capítulo III
## DE LAS CONTRAVENCIONES Y SANCIONES AL PERSONAL AERONÁUTICO

**Art. 71.-** Son contravenciones de primera clase del comandante de una aeronave y serán sancionadas con multa de 500 a 2.500 dólares de los Estados Unidos de América, las siguientes:

a) Transportar enfermos mentales o afectados por enfermedades contagiosas o cadáveres, sin la autorización legal correspondiente, o negarse sin justificación alguna, a este tipo de transporte cuando esté legalmente autorizado;

b) Arrojar o permitir que se arrojen innecesariamente objetos desde la aeronave en vuelo;

c) No disponer de la documentación técnica o manuales de a bordo;

d) Utilizar manuales desactualizados;

e) No portar la licencia, habilitaciones y certificado médico, o que estos estén caducados; y,

f) Todas las acciones u omisiones de los comandantes que infrinjan o incumplan de cualquier forma las regulaciones técnicas RDAC, y demás leyes y órdenes pertinentes y que no estén consideradas como contravenciones de segunda o tercera clase.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art. 72.-** Son contravenciones de segunda clase del comandante de una aeronave y serán sancionadas con multa de 2.501 a 10.000 dólares de los Estados Unidos de América o la suspensión de la licencia hasta por seis meses, las siguientes:

1. Iniciar y/o 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. Tripular con la licencia suspendida, cancelada o caducada o permitir que cualquier miembro de la tripulación vuele con la licencia caducada, suspendida o cancelada;

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, de los accidentes o incidentes 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 los límites de tiempo determinados en el Reglamento de Tiempos de Vuelo y Períodos de Descanso de las Tripulaciones de Aeronaves;

11. No cumplir con los períodos de descanso de acuerdo a la regulación técnica respectiva;

12. Alterar documentos y manuales de a bordo;

13. No reportar el mal funcionamiento de sistemas, equipos, componentes y accesorios de la aeronave;

14. Irrespeto verbal o físico a la autoridad aeronáutica;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

15. Obstaculizar las actividades de los inspectores de la Dirección de Aviación Civil;

16. Operar una aeronave sin observar los procedimientos o limitaciones establecidas en el Manual de Vuelo de la Aeronave;

17. Operar una aeronave sin el correspondiente visto bueno de mantenimiento; y,

18. No cumplir con lo estipulado en la Lista Mínima de Equipo (MEL).

**Art. 73.-** Son contravenciones de tercera clase 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;

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.

**Art. 74.-** Son contravenciones de primera clase de los miembros de la tripulación y serán sancionados con multa de 500 a 2.500 dólares de los Estados Unidos de América, las siguientes:

1. Arrojar objetos innecesariamente desde la aeronave en vuelo;



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

2. No disponer de la documentación técnica o manuales de a bordo;

3. Utilizar manuales desactualizados;

4. No portar la licencia, habilitación y certificado médico, u operar una aeronave con estos documentos caducos; y,

5. Todas las acciones u omisiones de los miembros de la tripulación que infrinjan o incumplan de cualquier forma las regulaciones técnicas RDAC y demás leyes y reglamentos pertinentes y que no estén considerados como contravenciones de segunda o tercera clase.

**Art. 75.-** Son contravenciones de segunda clase de los miembros de la tripulación y serán sancionados con multa de 2.501 a 10.000 dólares de los Estados Unidos de América o la suspensión de la licencia hasta por seis meses; las siguientes:

1. Exceder los límites de tiempo de vuelo y no cumplir con los períodos de descanso, determinados en las regulaciones técnicas respectivas;

2. Tripular sin el entrenamiento requerido;

3. Permitir que a bordo de las aeronaves, los pasajeros utilicen aparatos electrónicos o de comunicación que interfieran con la normal operación de la aeronave; y,

4. No implementar las medidas de seguridad antes y durante el vuelo.

**Art. 76.-** Son contravenciones de tercera clase 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 síquica del tripulante; y,

2. Transportar armas, municiones o materiales inflamables, explosivos, biológicos o radioactivos, contaminantes o drogas.

**Art. 77.-** Son contravenciones de primera clase del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados con multa de 500 a 2.500 dólares de los Estados Unidos de América; las siguientes:

1. Tener registros de mantenimiento u operacionales incompletos o desactualizados;

2. No observar los procedimientos técnicos en el ejercicio de sus funciones; y,

3. Todas las acciones u omisiones del personal técnico aeronáutico de tierra que infrinjan o incumplan de cualquier forma las regulaciones técnicas RDAC y demás leyes y



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

reglamentos pertinentes y que no estén considerados como contravenciones de segunda o tercera clase.

**Art. 78.-** Son contravenciones de segunda clase del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados con multa de 1.501 a 5.000 dólares de los Estados Unidos de América o suspensión de la licencia hasta por seis meses; las siguientes:

1. Falsificar, adulterar los registros, libros y más documentos;

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 manuales, órdenes técnicas, herramientas, equipos y aparatos de ensayo apropiados; y,

6. Ejercer sus funciones con licencia caducada, suspendida, cancelada, no poseer la habilitación correspondiente, o sin tener el entrenamiento requerido.

**Art. 79.-** Son contravenciones de tercera clase 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. Desarrollar actividades en estado de embriaguez, o bajo las influencias de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica; y,

3. Manifiesta negligencia en la planificación y despacho de los vuelos.

## Capítulo IV
## OTRAS CONTRAVENCIONES

**Art. 80.-** Las personas naturales o jurídicas contempladas en este Capítulo, serán sancionadas con multas de 1.500 a 5.000 dólares de los Estados Unidos de América, por las contravenciones especificadas a continuación: atentar contra la seguridad de los pasajeros y de las aeronaves, obstaculizando u obstruyendo las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, helipuertos y otras áreas de operación.

**Art. 81.-** Las personas naturales o jurídicas que prestan los servicios de atención en tierra a las aeronaves (servicios conexos), serán sancionadas con multas de 1.500 a 5.000 dólares de los Estados Unidos de América, 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.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art. 82.-** Los operadores de aeropuerto que construyan, modifiquen o realicen operaciones de aeródromos o aeropuerto, sin contar con el certificado de operador de aeropuerto emitido por el Director bajo las regulaciones de Aviación Civil, o infringiendo las regulaciones correspondientes, sin perjuicio de la obligación de regularizar el trámite de autorización correspondiente, serán sancionadas con la multa prevista en el artículo 80 de la presente Ley.

**Art. 83.-** 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.

**Art. 84.-** (Derogado por la Disposición Derogatoria Vigésimo Quinta del Código Orgánico Integral Penal, R.O. 180-S, 10-II-2014).

**Art. 85.-** También serán sujetos de las sanciones previstas en el artículo 81, las siguientes contravenciones:

1. El propietario de un aeródromo privado, por negar el acceso a éste para actividades aéreas en general, cuando así lo disponga el Director;

2. Las personas naturales y jurídicas del ámbito aeronáutico que de cualquier forma impidan o interfieran con las funciones de inspección, verificación y control del Director;

3. Las estaciones reparadoras o talleres de mantenimiento aeronáutico que, en el desarrollo de sus actividades, incumplan o alteren las condiciones, especificaciones y limitaciones que se establezcan en la correspondiente autorización, en sus anexos o cualquier otra disposición técnica;

4. Los centros o escuelas de instrucción aeronáutica que, en el desarrollo de sus actividades, incumplan o alteren las condiciones, especificaciones y limitaciones que se establezcan en la correspondiente autorización, en sus anexos o cualquier otra disposición técnica; y,

5. Las personas naturales, del ámbito aeronáutico que tengan funciones administrativas, de control u otras, en las actividades de aviación y sean responsables directa o indirectamente del cometimiento de una contravención.

## Capítulo V
## DISPOSICIONES COMUNES A LAS CONTRAVENCIONES

**Art. 86.-** En el caso de concurrencia de dos o más contravenciones, las sanciones serán acumulativas.

La reincidencia en el caso de las contravenciones constituirá agravante, en virtud de lo cual, el infractor será sancionado con el máximo de la pena.

La reincidencia en el caso de las contravenciones de tercera clase será sancionada con suspensión definitiva de su licencia.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

Al determinar el monto de la sanción el juzgador tomará en consideración la naturaleza, circunstancia, extensión y gravedad de la contravención cometida y con respecto a la persona que ha cometido dicha violación, y cualquier información que pueda servir de atenuante o agravante.

**Art. 87.-** 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 la ley, Código Aeronáutico, sus reglamentos y más regulaciones técnicas.

**Art. 88.-** Las sanciones administrativas impuestas serán sin perjuicio del juzgamiento que proceda por parte de los jueces competentes, cuando el hecho o acto sancionado administrativamente constituya infracción de acuerdo a las leyes penales.

Sin perjuicio de las sanciones impuestas, el Director puede colocar un sello de seguridad en las aeronaves o instalaciones, con la finalidad de garantizar que no operen mientras no cumplan los requisitos previstos en las regulaciones y disposiciones técnicas.

Los montos de las multas por contravenciones, previstas en la presente Ley se ajustarán automáticamente en forma anual, de conformidad con el índice de inflación anual emitido por el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos al 31 de diciembre de cada año.

## Título VI
## EL PROCEDIMIENTO

**Art. 89.-** Cuando el Director General de Aviación Civil llegue a tener conocimiento, a través de información o reporte responsable provenientes de órganos institucionales de control de las actividades aéreas o de particulares, de alguna infracción a las leyes o reglamentos de Aviación Civil o a las disposiciones legalmente emitidas por la autoridad aeronáutica, iniciará la acción correspondiente, mediante providencia en la que ordenará que la persona contra quien se hayan formulado los cargos conteste en el término de ocho días, presentando la prueba instrumental que tenga en su poder y determinando la que presentará.

Para la citación se podrá comisionar a cualquiera de los funcionarios de Aviación Civil o a los jueces del lugar donde tenga su domicilio la persona contra quien se hayan formulado los cargos.

**Art. 90.-** Con la contestación o en rebeldía, si hubiere hechos que deban justificarse, el Director General concederá el término de ocho días para la prueba y dictará la correspondiente resolución dentro de ocho días, de la que se podrá apelar para ante el Consejo Nacional de Aviación Civil, dentro del término de tres días.

**Art. 91.-** El Consejo resolverá por los méritos de lo actuado, dentro de quince días.

No obstante, podrá ordenar de oficio la práctica de cualquier diligencia que estimare necesaria para el esclarecimiento de la verdad y la resolución causará ejecutoria, según el caso.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

**Art. 92.-** El Director General de Aviación Civil está facultado para suspender certificados, licencias, permisos, concesiones 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 agilitar todos los procedimientos e investigaciones para definir en primera instancia la responsabilidad, sin perjuicio del derecho del sancionado a recurrir en segunda instancia.

**Art. 93.-** (Derogado por la Disposición Derogatoria Vigésimo Quinta del Código Orgánico Integral Penal, R.O. 180-S, 10-II-2014).

**Art. 94.-** Actuará como Secretario en el procedimiento, el titular del cargo del correspondiente organismo.

**Art. 95.-** En lo demás se observará lo prescrito en el Código Penal y en el de Procedimiento Penal, en cuanto fueren aplicables.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Primera.-** La Dirección General de Aviación Civil, en un plazo no mayor a 90 días, elaborará un informe técnico sobre el estado en el que se encuentran los aeropuertos nacionales y, dependiendo de la situación de cada uno de ellos, hará las recomendaciones necesarias para que las aerolíneas nacionales e internacionales, en función de la oferta y la demanda, ofrezcan servicios de transporte aéreo nacional.

**Segunda.-** Las compañías aéreas que utilicen personal militar en servicio activo en sus operaciones, tienen 36 meses para cumplir con las disposiciones de esta Ley, particularmente en lo que hace relación a la formación de pilotos, copilotos e ingenieros de vuelo, que debe ser especial y distinta de la formación militar que reciben estos profesionales.

**Tercera.-** La Dirección General de Aviación Civil en el plazo de noventa días, elaborará los correspondientes reglamentos especiales a la presente Ley y los someterá a su aprobación legal; hasta tanto se estará a los que rigen a la fecha, siempre que no se oponga a la presente Ley.

## ARTÍCULO FINAL

Deróganse todas las disposiciones legales y reglamentarias que se opongan a la presente Ley, y particularmente la Ley de Aviación Civil expedida por Decreto Supremo No. 161 de 30 de julio de 1970, publicada en el Registro Oficial No. 32 de 5 de agosto de dicho año.

Las disposiciones de esta Ley, sus reformas y derogatorias entraron en vigencia desde las fechas de las respectivas publicaciones en el Registro Oficial.

En adelante cítese la nueva numeración.

Esta Codificación fue elaborada por la Comisión de Legislación y Codificación, de acuerdo con lo dispuesto en el número 2 del Art. 139 (120, num. 6) de la Constitución Política de la República.



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

Cumplidos los presupuestos del Art. 160 de la Constitución Política de la República, publíquese en el Registro Oficial.

**Nota:**
*Por Disposición Derogatoria de la Constitución de la República del Ecuador (R.O. 449, 20-X-2008), se abroga la Constitución Política de la República del Ecuador (R.O. 1, 11-VIII-1998), y toda norma que se oponga al nuevo marco constitucional.*

Quito, 29 de noviembre de 2006.

## FUENTES DE LA CODIFICACIÓN DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

1. Constitución Política de la República.

2. Codificación No. 2005-021, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 192 de 20 de enero del 2006.

3. Ley No. 2006-37, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 de fecha 5 de abril del 2006.

## CONCORDANCIAS DE LA CODIFICACIÓN DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

| Numeración Anterior | Numeración Actual |
|---|---|
| 1 | 1 |
| 2 | 2 |
| 3 | 3 |
| 4 | 4 |
| 5 | 5 |
| 6 | 6 |
| 7 | 7 |
| 8 | 8 |
| 9 | 9 |
| 10 | 10 |
| 11 | 11 |
| 12 | - |
| - | 12 |
| - | 13 |
| - | 14 |
| - | 15 |
| - | 16 |
| - | 17 |



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

| | |
|---|---|
| - | 18 |
| - | 19 |
| - | 20 |
| - | 21 |
| - | 22 |
| 13 | 23 |
| 14 | 24 |
| 15 | 25 |
| 16 | 26 |
| 17 | 27 |
| 18 | 28 |
| 19 | 29 |
| 20 | 30 |
| 21 | 31 |
| 22 | 32 |
| 23 | 33 |
| 24 | 34 |
| 25 | 35 |
| 26 | - |
| 27 | 36 |
| 28 | 37 |
| 29 | 38 |
| 30 | 39 |
| 31 | 40 |
| 32 | 41 |
| 33 | 42 |
| 34 | 43 |
| 35 | 44 |
| 36 | 45 |
| 37 | 46 |
| 38 | 47 |
| 39 | 48 |
| 40 | - |
| 41 | 49 |
| 42 | 50 |
| 43 | 51 |
| 44 | 52 |
| 45 | 53 |
| 46 | 54 |



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

| | |
|---|---|
| 47 | 55 |
| 48 | 56 |
| 49 | 57 |
| - | 58 |
| - | 59 |
| - | 60 |
| - | 61 |
| - | 62 |
| - | 63* |
| 50 | 64 |
| 51 | - |
| 52 | 65 |
| 53 | 66 |
| 54 | 67 |
| 55 | 68 |
| 56 | 69 |
| 57 | 70 |
| 58 | - |
| 59 | 71 |
| 60 | 72 |
| 61 | 73 |
| 62 | 74 |
| 63 | 75 |
| 64 | 76 |
| 65 | 77 |
| 66 | 78 |
| 67 | 79 |
| 68 | 80 |
| 69 | 81 |
| 70 | 82 |
| 71 | 83 |
| - | 84 |
| - | 85 |
| 72 | 86 |
| 73 | 87 |
| 74 | 88 |
| 75 | - |
| 76 | 89 |
| 77 | 90 |



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.

| | |
|---|---|
| 78 | 91 |
| 79 | 92 |
| 80 | 93 |
| 81 | 94 |
| 82 | 95 |
| - | 1ra. D.T. |
| - | 2da. D.T. |
| D.T.U. | 3ra. D.T. |
| Art. Final | Art. Final |

* Se agrega la Disposición General de la Ley Reformatoria No. 2006-37, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 del 5 de abril del 2006, como Art. 63.

## FUENTES DE LA PRESENTE EDICIÓN DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

1.- Codificación 2006-016 (Suplemento del Registro Oficial 435, 11-I-2007)

2.- Resolución 0020-2008-TC (Suplemento del Registro Oficial 577, 24-IV-2009)

3.- Código Orgánico Integral Penal (Suplemento del Registro Oficial 180, 10-II-2014).

4.- Código Orgánico Monetario y Financiero (Segundo Suplemento del Registro Oficial 332, 12-IX-2014)

5.- Código s/n (Suplemento del Registro Oficial 509, 22-V-2015)

6.-Ley s/n (Suplemento del Registro Oficial 259, 11-VI-2018).

7.-Ley s/n (Suplemento del Registro Oficial 521, 02-VII-2019).



Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción parcial o total.
Piense en el medio ambiente. Imprima solo de ser necesario.