



CÓDIGO AERONÁUTICO

Tipo norma: Codificación

Fecha de publicación: 2007-01-11

Estado: Reformado

Fecha de última reforma: 2025-07-14

Número de Norma: 15

Tipo publicación: Registro Oficial Suplemento

Número de publicación: 435

CONGRESO NACIONAL
COMISIÓN DE LEGISLACIÓN Y CODIFICACIÓN

Quito, 4 de diciembre del 2006.

Ofic. 484 CLC-CN-06

Señor doctor

Vicente Dávila García

DIRECTOR DEL REGISTRO OFICIAL

Ciudad.-

Señor Director:

De conformidad con la atribución que le otorga el número 2 del artículo 139 de la Constitución Política de la República a la Comisión de Legislación y Codificación, y una vez que se ha cumplido el trámite previsto en el artículo 160, adjunto al presente las Codificaciones del CÓDIGO AERONÁUTICO Y LEY DE AVIACIÓN CIVIL, para su publicación en el Registro Oficial.

Atentamente,

f.) Doctor José Chalco Quezada, Presidente de la Comisión de Legislación y Codificación.

H. CONGRESO NACIONAL
COMISIÓN DE LEGISLACIÓN Y CODIFICACIÓN

CODIFICACIÓN DEL CÓDIGO AERONÁUTICO

INTRODUCCIÓN

La Comisión de Legislación y Codificación del H. Congreso Nacional de conformidad con lo establecido en el Art. 160 de la Constitución Política de la República, realiza la presente Codificación del Código Aeronáutico, observando 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 Registro

Se refiere de manera particular la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, en la cual, se dispone la sustitución del Art. 14 con el siguiente texto: "El tránsito de aeronaves dentro o a través del territorio ecuatoriano debe efectuarse en las condiciones establecidas por la autoridad aeronáutica"; no se incluyen los Arts. 43 y 44, derogados expresamente, razón por la cual, el Capítulo IV, "Derechos aeroportuarios", del Título II, contendría únicamente al Art. 45, que por sistematización y en razón de que su contexto se relaciona con la clasificación de la infraestructura de los aeródromos y aeropuertos, se lo reubica como Art. 28.

Con fundamento en la misma Ley Reformatoria, se reemplaza el Art. 102, que por la nueva numeración del articulado corresponde al Art. 100, con el texto: "En la Dirección General de Aviación Civil, se registrarán las tarifas del transporte de las empresas y compañías nacionales y extranjeras que operen en el Ecuador"; no se incluyen los artículos 103, 104, 111, 112, 117 y 173, derogados expresamente por la Ley Reformatoria en referencia. En el Art. 107 se agregan las siguientes reformas expresas: En el segundo inciso se sustituye la frase "pueden ser" por "son", se sustituye el numeral uno por el siguiente texto: "Escuelas y centros de entrenamiento para personal aeronáutico: pilotos, ingenieros de vuelo, auxiliares de vuelo, mecánicos, despachadores y controladores de tránsito aéreo"; y, no se incluyen los numerales 2, 4 y 5, procediendo a cambiar la numeración.

De la referida Ley Reformatoria, en el Art. 108, se sustituye la frase: "cualquier actividad conexas" por "estas actividades conexas"; en el Art. 110 se incluyen las siguientes reformas expresas: En el inciso primero, a continuación de la frase: "Certificado de Operación" se agrega, entre paréntesis, las siglas "(AOC)"; al final del segundo inciso se reemplaza la frase: "Certificado de Operación ecuatoriano" por "de la autorización técnica correspondiente"; al final del Art. 123 se agrega el texto: "reglamentos y regulaciones técnicas RDAC"; al final del Art. 124 se agrega el texto: "y, deberá ser resuelta dentro del plazo máximo de treinta días, contados desde la fecha de su presentación".

El Art. 55 de la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, publicada en el Segundo Registro Oficial Suplemento No. 244 de 5 de abril de 2006 , deroga expresamente y en su totalidad la Ley de Tránsito Aéreo, que en esta Codificación se agrega a continuación de las Disposiciones Finales, con el subtítulo "Derogatoria".

Por sistematización, en el Art. 39 se completa la denominación de la Dirección General de Aviación Civil; en el Art. 52 se sustituye la palabra: "aeronáutica" por "competente", para guardar concordancia con lo dispuesto en el número 5 del Art. 171 de la Constitución Política de la República; en el Art. 89 se completa la denominación del Registro Aeronáutico Nacional; al título del Capítulo V, del Título IX, se agrega la palabra "aeronáutica", ya que en este Capítulo se regula lo relacionado al contrato de prenda aeronáutica, por lo que dirá: "Capítulo V, Contrato de prenda aeronáutica.

H. CONGRESO NACIONAL LA COMISIÓN DE LEGISLACIÓN Y CODIFICACIÓN

Resuelve:

EXPEDIR LA SIGUIENTE CODIFICACIÓN DEL CÓDIGO AERONÁUTICO

TITULO I

DE LA AERONÁUTICA CIVIL

Capítulo I

Principios generales

Art. 1.- La aeronáutica civil en la República del Ecuador se rige por la Constitución Política de la República, los tratados y convenios internacionales ratificados por la República del Ecuador, así como por este Código, sus leyes especiales y reglamentos.

En los casos no previstos en este Código, se aplicarán las demás leyes de la República y los principios generales del Derecho Aeronáutico.

Art. 2.- Aeronáutica civil es el conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con la circulación y utilización de aeronaves privadas. Las aeronaves públicas estarán sujetas a las disposiciones de este Código solamente cuando normas expresas así lo preceptúen.

Art. 3.- La República del Ecuador tiene y ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y aguas jurisdiccionales.

Capítulo II

Tránsito de aeronaves

Art. 4.- Es libre el tránsito de aeronaves privadas sobre el territorio nacional, siempre que se observen las disposiciones contenidas en este Código, así como en las leyes y reglamentos pertinentes.

Art. 5.- Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al sobrevuelo de una aeronave.

Si la aeronave en vuelo causare daños a los bienes de terceros en la superficie, éstos tendrán derecho a la indemnización correspondiente, de conformidad con lo que se establece en este Código.

Art. 6.- En circunstancias excepcionales y en defensa del interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir o restringir, en forma provisional o permanente, el tránsito de aeronaves en el territorio nacional con efecto inmediato, sin que lo quepa responsabilidad por los daños o perjuicios que provengan de la ejecución de esta medida.

Art. 7.- Todo piloto al mando de una aeronave que vuele sobre el territorio ecuatoriano está obligado a tener conocimiento de las leyes y reglamentos que rigen el tránsito aéreo en el Ecuador y a cumplirlos.

Art. 8.- El piloto al mando de una aeronave que vuele sobre territorio ecuatoriano está obligado a aterrizar en el aeródromo o aeropuerto que se le indique, cuando así lo ordene la autoridad competente.

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

Art. 9.- Para despegar, aterrizar o acuatizar dentro del territorio y de las aguas jurisdiccionales ecuatorianas, las aeronaves deberán hacerlo en un aeródromo abierto al tránsito, excepto en los casos en que medie autorización especial o en los de emergencia manifiesta.

Art. 10.- Salvo casos de emergencia, las aeronaves sólo podrán entrar al país o salir de él por los aeropuertos internacionales fijados por la autoridad competente.

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

Art. 11.- Las aeronaves en misión no comercial y las de sanidad podrán ser dispensadas de la obligación que prescribe el artículo anterior mediante autorización expresa de la autoridad aeronáutica.

Art. 12.- En casos de aterrizaje de emergencia, en vuelo doméstico o internacional, el piloto al mando de la aeronave, el dueño del predio o las autoridades a cargo del aeródromo, en su orden, deberán comunicar el aterrizaje a la autoridad más cercana; con especificación de la matrícula de la aeronave y del nombre y domicilio del explotador y del comandante de la misma.

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

Art. 13.- Las aeronaves deberán estar equipadas con sistemas adecuados de comunicación, de conformidad con las exigencias determinadas por la autoridad.

Art. 14.- El tránsito de aeronaves dentro o a través del territorio ecuatoriano debe efectuarse en las condiciones establecidas por la autoridad aeronáutica.

Art. 15.- De ninguna aeronave podrán arrojar objetos que causen daños en la superficie, salvo en caso de peligro grave.

Art. 16.- Ninguna aeronave podrá transportar, salvo permiso de la autoridad competente, explosivos, municiones, armas de fuego, material bélico o equipos destinados al levantamiento aerofotogramétrico, elementos radioactivos u otros objetos y sustancias que sean expresamente determinados.

Art. 17.- Se prohíbe pilotear una aeronave o actuar como miembro de su tripulación de vuelo, mientras se esté bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de cualquier narcótico o estupefaciente.

Se prohíbe así mismo el transporte de personas que se hallen bajo los efectos de estupefacientes o en estado notorio de embriaguez.

El transporte de cadáveres, enfermos contagiosos o mentales sólo podrá realizarse con permiso de la autoridad sanitaria competente.

Art. 18.- Se prohíbe a los tripulantes y pasajeros de cualquier aeronave que vuele sobre territorio ecuatoriano tomar fotografías de cualquier área o zona que haya sido declarada prohibida o restringida por la autoridad competente.

Art. 19.- Se prohíbe realizar vuelos acrobáticos o maniobras de carácter peligroso sobre ciudades, centros poblados, aeródromos o aeropuertos, embarcaciones de superficie o reuniones de personas al aire libre. La autoridad competente reglamentará los casos y condiciones en que se permitan tales vuelos.

Art. 20.- La autoridad aeronáutica, evitará todo retardo innecesario a aeronaves que vuelen en territorio ecuatoriano, así como a sus tripulantes, pasajeros, correo y carga.

No obstante, podrá efectuarse por parte de las autoridades competentes las verificaciones relativas a personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje y durante su estacionamiento, para los efectos de inspección y control de la circulación aérea.

Art. 21.- Para facilitar el libre tránsito de las aeronaves, la Dirección General de Aviación Civil mantendrá la publicación de mapas y cartas aeronáuticas de su territorio.

Art. 22.- Las operaciones de aeronaves públicas en las aerovías nacionales, en las zonas de control de tránsito o en los aeródromos de servicio público, quedan sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en este Código, así como en las leyes y reglamentos aplicables.

Igual sujeción tendrán las operaciones de aeronaves militares que se realicen fuera de los aeródromos o espacios aéreos de jurisdicción específicamente militar.

TITULO II DE LA INFRAESTRUCTURA DE LOS AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

Capítulo I Clasificación

Art. 23.- Las superficies dispuestas para la llegada y partida de aeronaves se clasifican en aeródromos y aeropuertos.

Art. 24.- Se tendrá por aeródromo la superficie de límites definidos con inclusión, en su caso, de edificios e instalaciones, apta normalmente para la salida y llegada de aeronaves.

Art. 25.- Son aeródromos públicos los que están abiertos al uso público; los demás son privados o militares.

Art. 26.- Los aeródromos públicos destinados a aeronaves de tránsito internacional se denominan aeródromos de uso internacional. Los aeródromos de uso internacional que posean servicios permanentes de sanidad, aduana, migración y otros similares se denominan aeropuertos internacionales.

Art. 27.- Todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica la que fijará las condiciones de su funcionamiento.

Art. 28.- Los propietarios de aeródromos están obligados a permitir su uso gratuito a las aeronaves públicas.

Capítulo II Construcción y operación

Art. 29.- Para construir y operar aeródromos en el país se requerirá de autorización previa de la Dirección

General de Aviación Civil.

Art. 30.- Cualquier modificación de las características de los aeródromos construidos requerirá de nueva autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 31.- La administración, mantenimiento y operación de los aeródromos privados correrán a cargo de las personas a quienes pertenezcan o tengan derecho sobre ellos. La autoridad aeronáutica fijará las condiciones de su uso.

Art. 32.- La administración y operación de los aeródromos y aeropuertos de uso público estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 33.- La Dirección General de Aviación Civil sólo concederá autorización para construir y operar aeródromos dentro del territorio de la República a personas naturales ecuatorianas o a personas jurídicas constituidas bajo el imperio de las leyes ecuatorianas o a las compañías extranjeras que hubieren cumplido con las formalidades previstas en la Ley de Compañías para que puedan ejercer habitualmente sus actividades en el Ecuador. Esta autorización podrá ser negada o revocada por razones de interés público.

Art. 34.- La apertura al tráfico aéreo de los aeródromos y aeropuertos de uso público se hará mediante resolución de la Dirección General de Aviación Civil la que dará a publicidad las características y reglas de operación del aeródromo o aeropuerto puesto en servicio.

Art. 35.- Las aeronaves privadas no podrán aterrizar en los aeródromos militares del país, a menos que obtengan para ello permiso especial de la autoridad competente.

En caso de emergencia, las aeronaves privadas podrán aterrizar en aeródromos militares, estando obligados sus tripulantes a dar cuenta inmediata a la autoridad competente y a comprobar las condiciones de emergencia que motivaron el aterrizaje.

Capítulo III

Servidumbres aeronáuticas

Art. 36.- Se entiende por servidumbres aeronáuticas las restricciones y limitaciones del derecho de dominio a las que están sometidas las superficies de prevención, riesgo y peligro destinados a la operación de tráfico aéreo y movilización en tierra.

Art. 37.- Las construcciones e instalaciones en los terrenos adyacentes o inmediatos a los aeródromos y aeropuertos, comprendidos dentro de la zona de protección y seguridad, están sujetas a las restricciones, limitaciones y servidumbres aeronáuticas. En estas zonas no podrán efectuarse plantaciones de árboles, instalaciones o construcciones que obstaculicen la navegación aérea.

La autoridad competente reglamentará la aplicación de esta disposición.

Art. 38.- Para la ejecución de obras comprendidas dentro de la zona de protección y seguridad a que se refiere el artículo anterior, se requerirá previamente la autorización de la Dirección General de Aviación Civil, sin cuyo requisito las municipalidades se abstendrán de otorgar permisos de construcción, bajo su

responsabilidad.

Art. 39.- Por seguridad de la navegación aérea la Dirección General de Aviación Civil podrá disponer la destrucción de las plantaciones, obras y construcciones que constituyan peligro para las operaciones aéreas, previa indemnización justipreciada. Se exceptúan de esta disposición relativa a indemnización, las construcciones, obras y plantaciones realizadas con transgresión de lo dispuesto en este Capítulo y sus reglamentos.

Art. 40.- Quedan comprendidas dentro de las disposiciones a que se refiere este Capítulo las instalaciones de líneas eléctricas, telefónicas o de cualquier otra naturaleza, torres para servicio de radio, radar, televisión y en general cualquier otra que pueda representar obstáculo a la seguridad de vuelo dentro de las zonas antes señaladas.

Art. 41.- Las adquisiciones de los bienes necesarios para el establecimiento de aeródromos y aeropuertos de uso público y sus ampliaciones, la de los aeródromos particulares y sus instalaciones auxiliares se consideran de utilidad pública, con fines de expropiación una vez que la Dirección General de Aviación Civil, mediante resolución motivada, así lo haya declarado.

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

Art. 42.- La Dirección General de Aviación Civil ordenará la colocación de señales de peligro sobre las construcciones, áreas elevadas y en general sobre cualquier obstáculo que represente riesgo para la circulación aérea.

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

Art. 43.- Por razones de seguridad o de emergencia nacional, la Dirección General de Aviación Civil podrá cancelar o restringir las operaciones aéreas civiles en cualquier aeródromo o aeropuerto de la República.

Capítulo IV

Servicios auxiliares de la navegación aérea

Art. 44.- Son servicios auxiliares de la navegación aérea los que garantizan su seguridad y regularidad, tales como el control de tránsito aéreo, las radio-comunicaciones aeronáuticas y radio ayudas a la navegación aérea, los informes meteorológicos y los servicios de balizamiento diurno y nocturno.

Art. 45.- La Dirección General de Aviación Civil supervigilará y controlará los servicios auxiliares de la navegación aérea y dictará las medidas convenientes para la mayor seguridad y eficiencia de los vuelos, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad.

Art. 46.- Es atribución del Estado a través de la Dirección General de Aviación Civil, la prestación de servicios auxiliares de la navegación aérea.

Sin embargo, cuando convenga al interés público, podrá autorizar a las entidades técnicamente

capacitadas la prestación de dichos servicios en condiciones uniformes a todas las aeronaves y bajo la supervigilancia de la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 47.- Los servicios auxiliares de la navegación aérea se pondrán a disposición de quienes operen las aeronaves sobre bases, condiciones y tarifas uniformes, tanto dentro del servicio nacional como en el internacional.

TITULO III DE LAS AERONAVES

Capítulo I Clasificación

Art. 48.- Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas.

Son aeronaves públicas las destinadas al servicio de la función pública, como las militares, de aduana y de policía. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

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

Capítulo II Registro aeronáutico nacional

Art. 49.- La Dirección General de Aviación Civil llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Nacional y que constará de dos secciones, la una denominada Registro Nacional de Aeronaves, y la otra Registro Técnico Aeronáutico.

Art. 50.- En el Registro Nacional de Aeronaves se inscribirán:

1. El otorgamiento de pasavantes aeronáuticos;
2. La matrícula y las especificaciones adecuadas para individualizar e identificar la aeronave, sus partes y accesorios principales;
3. Todo documento, acto, contrato o resolución que acredite la propiedad de la aeronave, la transfiera, modifique o extinga;
4. Las limitaciones del dominio, los gravámenes y prohibiciones que pesen o se decreten sobre la aeronave o partes de la misma;
5. La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves, los cambios de las condiciones operativas que se hagan en ellas y sus modificaciones sustanciales;
6. Los contratos sociales y estatutos de las compañías propietarias de aeronaves, sus modificaciones y el nombre, domicilio y nacionalidad de los directores o administradores y mandatarios de las mismas, así como las indicaciones relativas a las personas naturales, propietarias de aeronaves;
7. Los contratos de utilización de aeronaves;
8. Las pólizas de seguros constituidos sobre las aeronaves; y,
9. Todo privilegio o acto susceptible de afectar la condición jurídica de las aeronaves.

Art. 51.- En el Registro Técnico Aeronáutico se inscribirán:

1. Los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves privadas ecuatorianas y las resoluciones de la

- Dirección General de Aviación Civil que convaliden los certificados otorgados en país extranjero;
2. Las licencias del personal técnico ecuatoriano y los certificados de capacidad otorgados a dicho personal;
 3. Las convalidaciones de licencias extranjeras;
 4. Las concesiones y permisos de operación otorgados por la autoridad aeronáutica; y,
 5. Las resoluciones de la Dirección General de Aviación Civil que habiliten, modifiquen o cancelen la utilización de aeródromos y aeropuertos.

Art. 52.- La autoridad competente reglamentará la organización estructural y el funcionamiento del Registro Aeronáutico Nacional, así como fijará los derechos respectivos.

Art. 53.- El Registro Aeronáutico Nacional es público. Todo interesado podrá obtener copia certificada de las inscripciones y anotaciones constantes en él, solicitándolas a la autoridad encargada de dicho Registro.

Capítulo III

Nacionalidad y matrícula

Art. 54.- La inscripción de la matrícula en el Registro confiere a la aeronave la nacionalidad ecuatoriana.

Art. 55.- Matriculada la aeronave e inscrita en el Registro se considerará cancelada toda matrícula anterior, donde quiera que se hubiere efectuado.

Art. 56.- Todas las aeronaves privadas matriculadas en el Ecuador llevarán en su exterior las marcas indicativas de nacionalidad y matrícula, en la forma que señale el reglamento respectivo.

Art. 57.- La matrícula de una aeronave se cancelará:

1. Cuando la aeronave sufra una destrucción o deterioro tales que la imposibilite permanentemente para el vuelo;
2. Cuando hubiere sido declarada abandonada o perdida, de conformidad con lo dispuesto en este Código;
3. Cuando su propietario dejare de reunir los requisitos que este Código establece, para ser propietario de una aeronave ecuatoriana;
4. Cuando la aeronave al haber sido legalmente reexportada, fuere matriculada en un país extranjero; y,
5. En cualquier otro caso legalmente determinado.

Art. 58.- Sólo podrán ser matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional las aeronaves de propiedad de:

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

Art. 59.- Para los efectos de importación y traslado así como para la operación inicial y definitiva de una aeronave, se concederá un pasavante, una matrícula provisional o una matrícula definitiva, respectivamente. En la reglamentación pertinente se establecerán los términos y condiciones en las que se otorgarán estos documentos; todo sin perjuicio de las demás normas legales aplicables a la importación.

Art. 60.- Para exportar una aeronave de matrícula ecuatoriana se requerirá de autorización previa de la Dirección General de Aviación Civil la que reglamentará en su campo el procedimiento a seguirse con tal objeto, así mismo sin perjuicio de las demás leyes y reglamentos aplicables a la exportación.

Capítulo IV

Títulos, modificaciones y transferencias

Art. 61.- Las aeronaves son bienes muebles susceptibles de registro, sometidas al régimen que este Código establece.

Art. 62.- Todo acto jurídico que se relacione con una aeronave deberá ser otorgado por instrumento público o por instrumento privado debidamente reconocido, y además autenticado, si fuere del caso.

Art. 63.- La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto o hecho jurídico, apto de afectar la condición jurídica de una aeronave quedará perfeccionado entre las partes y surtirá efectos contra terceros solamente una vez que se haya cumplido con el requisito de inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

Art. 64.- Para que cualquier acto o hecho jurídico realizado en el extranjero surta efecto en el país, deberá ser celebrado de conformidad con las solemnidades y formalidades previstas al efecto por las leyes imperantes en el lugar de su otorgamiento. Los documentos o instrumentos así extendidos y debidamente autenticados deberán ser inscritos en el Registro Aeronáutico Nacional.

Capítulo V

Documentación de a bordo

Art. 65.- Para transitar y aterrizar en territorio ecuatoriano las aeronaves deberán estar provistas de certificados de aeronavegabilidad y matrículas, libros de a bordo y demás documentación exigida por la autoridad aeronáutica.

Igualmente las tripulaciones de dichas aeronaves deberán llevar a bordo los certificados de competencia y licencias establecidas en este Código y sus reglamentos.

Art. 66.- Es privativo de la Dirección General de Aviación Civil el otorgamiento, revalidación, suspensión o cancelación de los certificados de aeronavegabilidad para las aeronaves privadas ecuatorianas, de conformidad con las disposiciones reglamentarias.

La convalidación de certificados extranjeros se efectuará en base a los tratados y convenciones vigentes o a las normas internacionalmente reconocidas.

TITULO IV

DEL PERSONAL AERONÁUTICO

Capítulo I

Personal técnico aeronáutico

Art. 67.- El personal técnico aeronáutico está constituido por los miembros de la tripulación y por el de tierra, encargado de cooperar en las maniobras de la aeronave.

Art. 68.- Los miembros del personal técnico aeronáutico deberán contar con licencias y certificados de aptitud expedidos por la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 69.- La tripulación comprende todo el personal que presta servicios a bordo de la aeronave.

Son miembros de la tripulación:

1. El comandante de la aeronave o piloto al mando de la misma;
2. Los pilotos y copilotos, navegantes, mecánicos, radio-operadores; y,
3. Los auxiliares de a bordo.

Art. 70.- El personal de vuelo comprende aquellos miembros de la tripulación que presta servicios esenciales para la operación de la aeronave, durante el vuelo.

Art. 71.- Los auxiliares de a bordo son los tripulantes que atienden, no a la marcha del vuelo mismo, sino a los pasajeros y más tripulantes, y la carga o equipaje de la aeronave.

Art. 72.- El personal de tierra comprende a los técnicos, auxiliares de aeropuertos, aeródromos e instalaciones que apoyan directamente la navegación aérea.

Art. 73.- La autoridad competente determinará en el reglamento de la materia:

1. Las categorías de pilotos;
2. Las características de las licencias aeronáuticas y de los certificados de aptitud;
3. Las condiciones generales de edad, nacionalidad y conducta requeridas para obtener las licencias aeronáuticas;
4. Las condiciones de capacidad, experiencia, aptitud física, pericia y exámenes necesarios para obtenerlos;
5. La vigencia, condiciones de renovación, revalidación, convalidación, suspensión y revocación de dichas licencias; y,
6. Otros elementos propios de la materia.

Art. 74.- En las empresas ecuatorianas sólo personal técnico aeronáutico de nacionalidad ecuatoriana podrá ejercer actividades aeronáuticas remuneradas en el país.

Art. 75.- Se autorizará el empleo de técnicos extranjeros o instructores del personal técnico ecuatoriano, cuando sea necesario para el desempeño o mejoramiento de un servicio aeronáutico.

Estas autorizaciones concederá la Dirección General de Aviación Civil por un plazo no mayor de seis

meses, susceptible de ser renovado por igual período, si persiste y se comprueba la necesidad del caso. Dentro de estos plazos el personal contratado tendrá la obligación de dar el debido entrenamiento al personal ecuatoriano que lo sustituirá.

Art. 76.- Las disposiciones contenidas en los artículos 74 y 75 de este Código se hacen extensivas a toda persona natural legalmente autorizada para ejercer actividades aeronáuticas en el país.

Capítulo II

Comandante de la aeronave

Art. 77.- El piloto al mando de una aeronave matriculada en el Ecuador estará investido de las funciones de comandante de la misma.

Art. 78.- El comandante es el representante del explotador, a quien incumbe su designación. En ausencia de aquél o mediando imposibilidad para el cumplimiento de sus funciones y siempre que el explotador no hubiere proveído para su reemplazo o sucesión, tales funciones serán ejercidas por los demás miembros de la tripulación, conforme al orden que fijen los reglamentos.

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

Art. 79.- El nombre y apellido del comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos deberán constar en la documentación de a bordo.

Art. 80.- Son obligaciones del comandante:

1. Comprobar que la aeronave y la tripulación estén provistas de la documentación de a bordo y de las licencias exigidas por los reglamentos pertinentes;
2. Cerciorarse de que la aeronave y sus diversos equipos hayan sido cuidadosamente revisados y estén en perfectas condiciones de funcionamiento;
3. Estar en posesión de los informes meteorológicos de su ruta, debiendo suspender el vuelo, si no tuviere predicción favorable hasta el primer punto de aterrizaje por lo menos;
4. Inspeccionar la distribución de la estiba a bordo, impidiendo mayor peso que el autorizado, y la carga que pueda constituir peligro para la aeronave o los pasajeros;
5. Elaborar el plan de vuelo correspondiente antes de la iniciación del viaje;
6. En caso de peligro permanecer en su puesto adoptando las medidas necesarias para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentren a bordo y para evitar daños en la superficie; y,
7. En general, adoptar todas aquellas medidas que estime necesarias para el buen funcionamiento y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Art. 81.- El comandante de la aeronave, como máxima autoridad a bordo, tendrá poder disciplinario sobre la tripulación, poder de autoridad sobre los pasajeros y potestad sobre la aeronave y la carga que transporta.

Art. 82.- El período durante el cual el comandante ejerce poder disciplinario sobre la tripulación comienza desde el embarque y cesa a la terminación del viaje, cuando las formalidades de éste hubieren sido cumplidas.

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

Art. 83.- El poder de autoridad sobre los pasajeros existe desde el momento en que suben a bordo de la aeronave para iniciar el vuelo, hasta el momento en que hayan desembarcado a la terminación del viaje.

Art. 84.- La potestad sobre la aeronave y carga comienza a partir del momento en que le sea entregada para iniciar el viaje y cesa a su término, cuando la aeronave y carga han sido entregadas al representante del explotador o a otra persona calificada.

Art. 85.- En virtud de los poderes a que hace referencia el Art. 81, el comandante de la aeronave tiene las siguientes atribuciones:

1. Mantener el orden e impartir a bordo las medidas restrictivas a las personas que lo perturben, cometan faltas, rehúsen u omitan prestar el servicio que les corresponda;
2. Arrestar a los sospechosos, autores, cómplices y encubridores de un acto delictivo, reuniendo y conservando los elementos de prueba del hecho y levantando un acta que le entregará conjuntamente con las pruebas y los detenidos, si los hubiere, a la autoridad que corresponda de acuerdo con las normas de este Código;
3. Levantar acta de nacimientos, defunciones y más hechos que pueden tener consecuencias legales, ocurridas durante el vuelo a bordo, inscribiéndolas en el libro correspondiente.

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

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

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

Art. 86.- Aun sin mandato especial, el comandante de la aeronave está facultado para:

1. Realizar las compras necesarias para llevar a cabo el viaje emprendido;
2. Disponer se efectúen las reparaciones menores necesarias para asegurar la continuidad del viaje;
3. Tomar todas las medidas y hacer los gastos necesarios para garantizar la seguridad de los pasajeros, la tripulación y la salvaguarda de la carga; y,
4. Contratar por la duración del viaje y en reemplazo de la tripulación que no lo continúe, el personal indispensable para la terminación de dicho viaje. Los gastos así realizados obligan al explotador quien no podrá desconocerlos ni impugnarlos.

Art. 87.- La responsabilidad del comandante se transfiere a los servicios de tierra, llamados de control de

tránsito aéreo, en aquellos casos en que las condiciones meteorológicas no ofrecen la visibilidad necesaria para la correcta operación aérea.

TITULO V DEL EXPLOTADOR

Capítulo Único

Art. 88.- A los fines del presente Código, explotador es la persona natural o jurídica que utilice legítimamente la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando la dirección técnica de la misma.

Art. 89.- En el caso de que el nombre del explotador no figure inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, el propietario será considerado como tal, salvo prueba en contrario.

TITULO VI DE LOS SERVICIOS AÉREOS

Capítulo I Disposiciones generales

Art. 90.- Los servicios aéreos están sometidos a las prescripciones de este Código, sus reglamentos y las leyes especiales relacionadas con cada una de sus modalidades, en cuanto sean aplicables.

Art. 91.- Las aeronaves deberán ser operadas dentro de las especificaciones que figuren en el Registro Técnico Aeronáutico y en el certificado de aeronavegabilidad de acuerdo con el manual de operaciones aprobado.

Art. 92.- Las aeronaves sólo podrán ser utilizadas en el fin específico correspondiente a la categoría en la que se hallen matriculadas, así como dentro de las condiciones que figuren en la concesión o permiso de operación o en los permisos especiales de vuelo.

Art. 93.- Cuando las aeronaves sean utilizadas en fines distintos al que corresponda la categoría en la que se encuentren matriculadas, deberá solicitarse previamente a la Dirección General de Aviación Civil la autorización necesaria.

Art. 94.- Toda aeronave estará provista de los equipos de operación y seguridad que, de acuerdo a sus características y a las operaciones que realice, se determinen en el reglamento correspondiente.

Art. 95.- En la cabina o sección de la tripulación de las aeronaves comerciales será prohibido el ingreso o permanencia durante el vuelo de pasajeros o personas extrañas a la tripulación.

Art. 96.- En las aeronaves comerciales pequeñas, provista de asiento contiguo al del piloto que tengan doble comando, queda terminantemente prohibido conducir en dicho asiento pasajeros o personas extrañas a la tripulación.

Art. 97.- Se exceptúan de las disposiciones de los artículos 95 y 96 a las personas debidamente

autorizadas por la autoridad aeronáutica y a los funcionarios de la Dirección General de Aviación Civil que viajen en cumplimiento de sus funciones específicas.

Art. 98.- Sólo se permitirá el transporte de animales en aeronaves especialmente acondicionadas y que ofrezcan seguridad para esta clase de servicio.

Cuando se trate de transporte internacional, se cumplirá con el trámite establecido para estos casos.

Art. 99.- Toda persona natural o jurídica que realice servicios de transporte aéreo, en virtud de una concesión o permiso de operación, está obligada a presentar a la Dirección General de Aviación Civil los informes y datos estadísticos referentes al movimiento de pasajeros, carga y correo transportados a bordo de sus aeronaves, así como las demás informaciones requeridas por la autoridad competente.

Art. 100.- En la Dirección General de Aviación Civil, se registrarán las tarifas del transporte aéreo de las empresas y compañías nacionales y extranjeras que operen en el Ecuador.

Art. 101.- Los servicios aéreos se clasifican en:

1. Servicios de transporte aéreo;
2. Servicios de trabajos aéreos; y,
3. Servicios aéreos privados.

Capítulo II

Servicios de transporte aéreo

Art. 102.- Los servicios de transporte aéreo se clasifican en:

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

Art. 103.- Los servicios de transporte aéreo determinados en el artículo anterior pueden ser:

1. Servicios de transporte aéreo regular que son los prestados con sujeción a frecuencias de vuelo uniformes y horarios e itinerarios fijos, aprobados por la autoridad aeronáutica; y,
2. Servicios de transporte aéreo no regular que son los que no reúnen los requisitos del transporte aéreo regular.

Las modalidades y condiciones del servicio de transporte aéreo no regular se sujetarán al reglamento respectivo.

Art. 104.- Los operadores de un servicio de transporte aéreo no regular, dada la naturaleza del mismo, no podrán:

1. Anunciar horarios e itinerarios de vuelo;
2. Publicitar o anunciar vuelos sujetos a determinadas frecuencias; y,
3. Efectuar vuelos con frecuencia tal que pueden constituir vuelos regulares.

Capítulo III

Servicios de trabajos aéreos

Art. 105.- Los servicios de trabajos aéreos constituyen otros distintos del transporte aéreo, a que las aeronaves particulares pueden ser destinadas comercialmente.

Art. 106.- Los servicios que se expresan en el artículo anterior pueden ser:

1. El turismo aéreo a base de remuneración;
2. Los trabajos aéreos tales como aerotopografía, publicidad comercial y otros similares;
3. Las actividades aéreas de los aeroclubes y escuelas de aviación;
4. La aviación agrícola y forestal y las aplicaciones científicas como los vuelos educacionales, la provocación artificial de lluvia por medio de aviones, la determinación de la trayectoria de los huracanes y de los vuelos de acrídios y aves migratorias y otras similares; y,
5. Cualesquiera otros usos distintos del transporte aéreo a que las aeronaves privadas puedan ser destinadas comercialmente.

TITULO VII

DE LAS ACTIVIDADES CONEXAS

Capítulo Único

Art. 107.- Se entiende por actividades conexas todas aquellas que guarden real y permanente relación o dependencia con el desenvolvimiento de los servicios aéreos, cualquiera que sea su naturaleza.

Estas actividades son:

1. Escuelas y centros de entrenamiento para personal aeronáutico: pilotos, ingenieros de vuelo, auxiliares de vuelo, mecánicos, despachadores y controladores de tránsito aéreo; y,
2. Construcción y ensamblaje de aeronaves, estaciones de reparación, o mantenimiento de aeronaves.

Art. 108.- Para la realización de estas actividades conexas se requiere permiso de operación otorgado por la Dirección General de Aviación Civil.

TITULO VIII

DEL OTORGAMIENTO DE LAS CONCESIONES Y DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN

Capítulo I

Generalidades

Art. 109.- Para explotar cualquier servicio aéreo se requiere de una concesión o permiso de operación, otorgado mediante acuerdo o resolución, según el caso, del Consejo Nacional de Aviación Civil o de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con el presente Código, las leyes y reglamentos pertinentes.

Art. 110.- No obstante el otorgamiento de una concesión o permiso de operación, ningún explotador

podrá iniciar operaciones de transporte u otros servicios aéreos, si no está en posesión de un Certificado de Operación (AOC) expedido por la Dirección General de Aviación Civil en el que se haga constar que el poseedor está adecuadamente equipado para realizar con seguridad y eficiencia las operaciones en el área o rutas determinadas.

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

Art. 111.- El Consejo Nacional de Aviación Civil otorgará concesiones y/o permisos de operación para la explotación de los servicios referidos en los artículos 102 y 103.

Art. 112.- La Dirección General de Aviación Civil concederá permisos de operación para los servicios de trabajos aéreos y otros similares especificados en el Art. 106.

Art. 113.- Se entiende por concesión la autorización que confiere el Estado a una persona natural o jurídica, privada o pública ecuatoriana, para establecer un servicio aéreo de interés público.

Se entiende por permiso el acto administrativo por medio del cual se autoriza la explotación de un servicio aéreo a una persona natural o jurídica, nacional o extranjera, previo el cumplimiento de las normas legales establecidas al efecto.

Art. 114.- Las concesiones o permisos de operaciones para empresas ecuatorianas de transporte aéreo público, ya sean de servicio interno o internacional, se otorgarán por un plazo máximo de cinco años, renovables por períodos iguales, siempre que el explotador compruebe, a juicio de la autoridad competente, que el servicio se ha prestado eficientemente y de conformidad con las estipulaciones de la concesión o permiso de operación respectivo.

Los permisos de operaciones para empresas extranjeras se otorgarán por un plazo máximo de tres años, renovables bajo las mismas condiciones estipuladas en el inciso anterior.

Art. 115.- Los permisos de operación para servicios de trabajos aéreos, servicios privados y actividades conexas se concederán por un plazo máximo de dos años, renovables conforme queda estipulado en los artículos anteriores.

Art. 116.- El plazo de duración de las concesiones o permisos de operación se fijará teniendo en cuenta la conveniencia nacional y el interés público del servicio.

Art. 117.-

Nota: Artículo derogado por Disposición Reformatoria cuarta de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 80 de 14 de julio del 2025 , (cuarto suplemento).

Art. 118.- Para solicitar una concesión o permiso de operación las empresas ecuatorianas deberán constituirse como entidades comerciales en cualquiera de las formas que autoricen las leyes ecuatorianas aplicables y bajo las condiciones establecidas en el reglamento respectivo.

Al tratarse de personas naturales, se comprometerán a cumplir con este requisito en el plazo que les señale la autoridad competente, plazo que no podrá ser menor de tres ni mayor de seis meses.

Art. 119.- Las solicitudes de personas naturales o jurídicas que deseen realizar servicios aéreos se ajustarán a lo que dispone este Código y los reglamentos pertinentes.

Art. 120.- La concesión y el permiso de operación no son susceptibles de negociación ni de transferencia alguna sin autorización del Consejo Nacional de Aviación Civil o de la Dirección General de Aviación Civil, según el caso.

Art. 121.- La concesión o permiso no podrán otorgarse con carácter de exclusividad a ninguna persona.

Art. 122.- El Consejo Nacional de Aviación Civil o la Dirección General de Aviación Civil, en su caso, a solicitud de parte interesada o por iniciativa propia, podrán modificar, suspender, revocar o cancelar cualquier concesión o permiso de operación para la explotación de servicios aéreos, si la necesidad o conveniencia pública así lo requieren.

No se modificará, suspenderá, cancelará o revocará ninguna concesión o permiso de operación para la explotación de servicios aéreos, sin audiencia previa de los interesados, a fin de que presenten las pruebas o alegatos que estimen convenientes en defensa de sus intereses.

Art. 123.- No habrá lugar al trámite de audiencia previa cuando la suspensión o cancelación de una concesión o permiso de operación se deban a infracciones expresamente establecidas en este Código, la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos, en cuyo caso, para el efecto, la autoridad aeronáutica competente observará el procedimiento determinado en la propia ley, reglamentos y regulaciones técnicas RDAC.

Art. 124.- Toda petición para modificar las concesiones o permisos de operación en cuanto a incremento de derechos se sujetará, en lo que fuere aplicable, a los mismos trámites y formalidades que se establecen para su otorgamiento y, deberá ser resuelta dentro del plazo máximo de treinta días, contados desde la fecha de su presentación.

Art. 125.- El otorgamiento de una concesión o permiso de operación implica el derecho del Gobierno Nacional a emplear en su servicio las aeronaves, elementos, material y personal de que dispongan los concesionarios o permisionarios, en los casos de conflicto internacional, conmociones internas o cualquier calamidad pública, quedando el Gobierno obligado al pago de los gastos que se ocasionen.

Art. 126.- Los concesionarios o permisionarios están obligados a tomar los seguros que cubran los riesgos de pasajeros, tripulación, carga y daños a terceros en la superficie.

Art. 127.- La concesión o permiso se otorgará para cada uno de los servicios especificados en este Código y sus reglamentos, no pudiendo otorgarse conjuntamente para dos o más servicios.

Art. 128.- El concesionario o permisionario rendirá garantía suficiente en favor de la Dirección General de Aviación Civil, para responder por las condiciones técnicas, económicas y operacionales establecidas en la concesión o permiso u originadas por éstos.

Art. 129.- El otorgamiento de una concesión o permiso de operación implica el compromiso por parte de quien lo obtenga, de someterse a los términos en que se haya concedido, a las autoridades, leyes y reglamentos del país sobre aeronáutica civil vigentes.

Art. 130.- El beneficiario de una concesión o permiso de operación que pretenda concertar acuerdos con otras empresas que signifiquen arreglos o explotación en común, consolidación o fusión de sus servicios, actividades o negocios, y que tengan relación con la concesión o permiso de operación otorgado, deberán someterlos, debidamente fundamentados, a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica competente.

Capítulo II

Contenido de las concesiones y permisos

Art. 131.- En las concesiones o permisos de operación para servicios de transporte aéreo público que se otorguen se especificará principalmente:

1. La clase de servicio autorizado y su iniciación;
2. El plazo de su duración;
3. Las rutas aéreas autorizadas, con determinación específica de los puntos terminales, así como de los intermedios, si los hubiere, indicando claramente aquellos que constituyan escalas comerciales y los que sean únicamente escalas técnicas o puntos entre los cuales se autoriza el servicio en el caso de transportes no regulares;
4. El tipo de aeronaves autorizadas para el servicio;
5. Las tarifas;
6. La frecuencia inicial en el caso de transporte regular;
7. El centro principal de operaciones y mantenimiento de aeronaves;
8. Los contratos de seguros que el titular de la concesión o permiso posee para garantizar el pago de las indemnizaciones por daños y perjuicios a los pasajeros, la carga o el equipaje, y a las personas o bienes de terceros en la superficie;
9. Las condiciones y limitaciones, según la naturaleza del servicio o del interés público;
10. Las obligaciones de carácter reglamentario que la empresa debe cumplir en forma permanente y/o periódica;
11. La autorización respectiva, cuando proceda, para el transporte de valijas, fardos y bultos postales y correo en general; y,
12. Cualquier otra, que a juicio de la autoridad se estime necesario incluir.

Art. 132.- Los permisos que se concedan a las empresas extranjeras para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo público, además de ajustarse a las prescripciones de este Código, leyes y reglamentos se otorgarán con sujeción a los tratados y convenios de aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno del Ecuador.

A falta de tratados o convenios, el otorgamiento de dichos permisos se ajustará al principio de reciprocidad flexible de acuerdo con el reglamento.

Art. 133.- En los permisos de operación para los servicios de trabajos aéreos que se concedan se especificará principalmente:

1. La clase de servicio autorizado, y su iniciación;

2. El plazo de su duración;
3. La naturaleza y descripción de las actividades aéreas autorizadas;
4. Las localidades o regiones donde se realizarán las actividades aéreas;
5. El centro principal de operaciones y mantenimiento de las aeronaves;
6. El tipo de aeronaves autorizadas para el servicio;
7. Las condiciones y limitaciones según la naturaleza del servicio o del interés público;
8. Los contratos de seguros que el titular del permiso posea para garantizar el pago de las indemnizaciones que correspondan de acuerdo con la naturaleza del servicio;
9. Las obligaciones de carácter reglamentario que la empresa debe cumplir en forma permanente o periódica; y,
10. Las demás que a juicio de la autoridad se estime necesario incluir.

Art. 134.- En los permisos de operación privados que se concedan se especificará principalmente las condiciones, equipo y limitaciones bajo los cuales se otorguen.

Art. 135.- En los permisos de operación para actividades conexas se determinará principalmente:

1. La naturaleza y descripción de la actividad a realizarse;
2. Las localidades o regiones donde se realizará la actividad;
3. El plazo de duración del permiso;
4. Las condiciones y limitaciones bajo las cuales se otorgue el permiso; y,
5. Cualquier otra que la autoridad estime necesario incluir.

TITULO IX DE LOS CONTRATOS Y OBLIGACIONES

TITULO X DE LOS PRIVILEGIOS

TÍTULO XI DE LA RESPONSABILIDAD

TITULO XII DE LOS SEGUROS AÉREOS

Nota: Título reformado (artículo 198) por Disposición Reformatoria Séptima, de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 506 de 22 de Mayo del 2015 , y vigente desde el 22 de mayo del 2016.

Nota: Títulos IX al XII con sus respectivos capítulos y artículos derogados por Disposición Derogatoria Segunda de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 497 de 29 de Mayo del 2019 .

TÍTULO XIII DE LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Nota: Título con sus artículos 250 al 259 derogado por disposición derogatoria primera de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019 .

TITULO XIV DE LA BÚSQUEDA, ASISTENCIA, SALVAMENTO Y DESAPARICIÓN DE AERONAVES

Capítulo Único

Art. 260.- Los explotadores y comandantes de aeronaves públicas y privadas están obligados, en la medida de sus posibilidades, a prestar colaboración y asistencia a las aeronaves y personas en situación de peligro.

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

Art. 261.- No hay lugar a la obligación de prestar asistencia:

1. Cuando de ella se derive peligro grave para el obligado o cualquier clase de peligro para las personas bajo su cuidado o dependencia;
2. Cuando el obligado tenga conocimiento certero de que tal asistencia ha sido prestada por otros; y,
3. Cuando la autoridad competente le dispense expresamente de este cometido.

Art. 262.- Todo aquel que por imprudencia, impericia, negligencia o transgresión de disposiciones reglamentarias motivare la movilización de los medios de búsqueda y salvamento, responderá de los daños y perjuicios derivados de esta circunstancia, aun cuando no hubiere solicitado el socorro y sin perjuicio de la responsabilidad penal a que hubiere lugar.

Art. 263.- En caso de desaparición de una aeronave con sus tripulantes y pasajeros, ésta será considerada y declarada perdida, transcurridos noventa días de la fecha de la última noticia.

TITULO XV

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Capítulo Único

Jurisdicción y competencia

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

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

Además cuando se trate de una infracción cometida durante el vuelo de una aeronave privada extranjera, habrá lugar a la aplicación de las leyes del Ecuador y a la jurisdicción y competencia de sus tribunales y

jueces, si el primer aterrizaje posterior al cometimiento de la infracción tiene lugar en el Ecuador, exceptuándose, empero los casos en que se pidiere extradición.

Todo ingenio aeroespacial que haya sido declarado Blanco de Interés (BDI), Tráfico no Identificado (TNI), sospechoso u hostil, deberá someterse a la aplicación inmediata de la Ley Orgánica para el Control del Espacio Aéreo Nacional.

Nota: El artículo 17 del Código Orgánico Integral Penal dispone: "Se considerarán exclusivamente como infracciones penales las tipificadas en este Código. Las acciones u omisiones punibles, las penas o procedimientos penales previstos en otras normas jurídicas no tendrán validez jurídica alguna, salvo en materia de niñez y adolescencia.

Nota: Inciso final agregado por Disposición Reformatoria Única de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 609 de 26 de Julio del 2024 .

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

Art. 266.- Las sanciones administrativas que se impongan consistirán en amonestaciones, multas pecuniarias y suspensión temporal o definitiva de los derechos concedidos, sin perjuicio del juzgamiento que proceda por parte de los jueces competentes cuando el hecho o acto sancionado administrativamente constituya infracción de acuerdo con las leyes penales.

Art. 267.- En lo tocante al procedimiento, aplicación y graduación de las sanciones administrativas se estará a lo dispuesto en la Ley de Aviación Civil.

DISPOSICIÓN GENERAL

ÚNICA.- Para el caso de operación aérea doméstica por parte de operadores aéreos internacionales, tras su domiciliación en el Ecuador y la obtención del permiso de operación ante el Consejo Nacional de Aviación Civil, la Dirección General de Aviación Civil, reconocerá automáticamente el Certificado de Operación (AOC) de dichas compañías otorgado por las autoridades de su país de origen. Para el efecto la Dirección General de Aviación Civil, deberá instrumentar la normativa correspondiente en un plazo no mayor a 30 días.

Nota: Disposición agregada por Disposición Reformatoria cuarta de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 80 de 14 de julio del 2025 , (cuarto suplemento).

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA.- En el plazo de ciento ochenta días la Dirección General de Aviación Civil procederá a la elaboración de los reglamentos a que da lugar el presente Código los que serán aprobados, previamente a su vigencia, por el Consejo Nacional de Aviación Civil. Hasta tanto se observarán los que se hallan vigentes, en cuanto fueren aplicables.

SEGUNDA.- Facúltase a la Dirección General de Aviación Civil la publicación en ediciones especiales del presente Código, así como de las leyes y reglamentos que regulan la aeronáutica civil.

DEROGATORIA

ÚNICA.- Derógase la Ley de Tránsito Aéreo, en su totalidad.

Art. Final.- El presente Código y sus reformas entraron en vigencia desde las fechas de las respectivas publicaciones en el Registro Oficial, fechas en las que quedaron derogadas todas las disposiciones legales y reglamentarias que se le opongan.

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 de la Constitución Política de la República.

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

FUENTES DE LA CODIFICACIÓN DEL CÓDIGO AERONÁUTICO

1. Constitución Política de la República.
2. Codificación No. 2005-020 del Código Aeronáutico, publicada en Registro Oficial Suplemento 192 de 20 de Enero del 2006 .
3. Ley No. 2006-037, Ley Reformatoria de la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, publicada en Registro Oficial Suplemento 244 de 5 de Abril del 2006 (Segundo Suplemento).

CONCORDANCIAS DE LA CODIFICACIÓN DEL CÓDIGO AERONÁUTICO

Nota: Para leer Concordancias, ver Registro Oficial Suplemento 435 de 11 de enero de 2007, página 21.

TÍTULO: LEY DE AVIACIÓN CIVIL

TIPO NORMA: Codificación

NÚMERO DE NORMA: 16

FECHA DE PUBLICACIÓN: 2007-01-11

TIPO PUBLICACIÓN: Registro Oficial Suplemento

NÚMERO DE PUBLICACIÓN: 435

ESTADO: Reformado

ÚLTIMA REFORMA: 2025-07-14

H. CONGRESO NACIONAL

LA COMISIÓN DE LEGISLACIÓN Y CODIFICACIÓN

CODIFICACIÓN DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

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 Registro Oficial Suplemento 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.

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 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 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.

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 Registro Oficial Suplemento 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 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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 314, 316 LEY DE COMPAÑÍAS, Arts. 308, 310 CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, COOTAD, Arts. 116, 125, 137 CÓDIGO CIVIL (LIBRO IV), Arts. 1957

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;
- 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;
- e) El Ministro de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad o su delegado;
- 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,
- i) Un representante de las cámaras de la producción.

Nota:

Literal h), declarado Inconstitucional de Fondo por Resolución de la Corte Constitucional No. 20-2007-TC, publicada en Registro Oficial Suplemento 577 de 24 de Abril del 2009

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 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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 6

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;

- 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)

Nota:

Literal derogado por disposición derogatoria segunda de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 100, 264, 287, 293, 301, 335 CÓDIGO TRIBUTARIO, Arts. 3, 18 CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, COOTAD, Arts. 568 LEY ORGÁNICA DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL PODER DE MERCADO, Arts. 9

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO CIVIL (LIBRO IV), Arts. 2033, 2058

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;
- 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 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 sustancias 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;

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 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 meteorológica, 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 meteorológicas que sean necesarias para determinar la condición actual e información sobre condiciones probables de tiempo;
 - ii. Mantener y coordinar el intercambio de información meteorológica internacional, requerida para la navegación aérea;
 - iii. Cooperar con otras autoridades u organismos estatales ecuatorianos que participen en el desarrollo de la información meteorológica; 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;

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 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,

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.

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 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;

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 meteorológica; 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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 297CÓDIGO CIVIL (LIBRO I), Arts. 567, 570CÓDIGO CIVIL (LIBRO IV), Arts. 2037, 2038CÓDIGO TRIBUTARIO, Arts. 157, 160CÓDIGO ORGÁNICO DE PLANIFICACIÓN Y FINANZAS PÚBLICAS, COPFP, Arts. 4, 70LEY ORGANICA DE PARTICIPACION CIUDADANA, Arts. 90LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA, Arts. 40, 43, 57CÓDIGO DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, Arts. 280ESTATUTO RÉGIMEN JURÍDICO ADMINISTRATIVO FUNCIÓN EJECUTIVA, ERJAFE, Arts. 69, 79, 86, 189CÓDIGO ORGÁNICO DE LA FUNCIÓN JUDICIAL, Arts. 31

Capítulo IV

De los Subdirectores

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO CIVIL (LIBRO IV), Arts. 2042

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;
- c) Un representante del Ministerio de Agricultura y Ganadería;
- 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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 82

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 público 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 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

Nota:

Capítulo con sus artículos del 12 al 22 sustituido por artículos del 12 al 22.12, dado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 12

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 13

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo único de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 259 de 11 de Junio del 2018

.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 13.1

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 14

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 15

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 147

Art. 16

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 17

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

Art. 18

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

Art. 19

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

Art. 20

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 involucren aeronaves matriculadas en el Ecuador u operadas por explotadores ecuatorianos, con matrícula extranjera, que ocurran en el territorio de otro país, acorde con lo dispuesto en convenios, acuerdos o cualquier otro arreglo suscrito con el país en cuyo territorio ocurrió el accidente;
- c) Llevar a cabo el correspondiente proceso investigativo en caso de accidentes o incidentes, con la asistencia de entidades nacionales y de otros Estados;
- d) Solicitar la asistencia de entidades nacionales y de otros Estados, directamente o a través de entidades del Estado u organizaciones o entidades particulares, en el caso de procesos investigativos de accidentes de gran magnitud; 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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

Art. 21

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 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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 22

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 22.1

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 22.2

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 22.3

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 22.4

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;

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 22.5

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

Art. 22.6

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

Art. 22.7

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

Art. 22.8

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

Art. 22.9

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

Art. 22.10

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 22.11

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

Art. 22.12

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.

Nota:

Artículo sustituido por artículo 1 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 521 de 2 de Julio del 2019

.

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;
- 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 registrarán 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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO TRIBUTARIO, Arts. 31

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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 4CÓDIGO CIVIL (LIBRO II), Arts. 610

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 utilizen 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

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.

Nota:

Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 332 de 12 de Septiembre del 2014

.

Nota:

La Disposición Transitoria Segunda de la Ley Orgánica para el Fortalecimiento de las Actividades Turísticas y Fomento del Empleo Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 525 de 25 de Marzo del 2024

, (primer suplemento) dispone que: "a partir del 2024, el porcentaje establecido en el artículo 31 de la Ley de Aviación Civil se reducirá en un punto porcentual por año hasta llegar a 0%.

Las aerolíneas que adquieran combustibles y lubricantes de aviación con el descuento establecido mediante decreto ejecutivo, deberán pagar el 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.

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO TRIBUTARIO, Arts. 29

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO TRIBUTARIO, Arts. 30

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.

Art. 35

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.

Nota:

Inciso tercero reformado por Disposición Reformativa Décimo Cuarta de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 506 de 22 de Mayo del 2015

y vigente desde el 22 de mayo del 2016.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO CIVIL (LIBRO IV), Arts. 2109CÓDIGO TRIBUTARIO, Arts. 149, 160, 342, 344

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.

CONCORDANCIAS:

LEY DE COMPAÑÍAS, Arts. 15, 20, 23

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO CIVIL (LIBRO IV), Arts. 1857, 1911

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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 233CÓDIGO CIVIL (LIBRO IV), Arts. 2033LEY ORGÁNICA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO, Arts. 4, 45, 52LEY ORGÁNICA DE EMPRESAS PÚBLICAS, LOEP, Arts. 15LEY ORGÁNICA DE SERVICIO PÚBLICO, LOSEP, Arts. 41

TÍTULO III

DEL PROCEDIMIENTO COACTIVO

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO TRIBUTARIO, Arts. 157, 160

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO TRIBUTARIO, Arts. 149, 165, 210

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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 288 LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA, Arts. 9, 52

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.

CONCORDANCIAS:

LEY ORGÁNICA DE SERVICIO PÚBLICO, LOSEP, Arts. 5 LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA, Arts. 26, 37

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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 7, 8 LEY DE COMPAÑÍAS, Arts. 92, 158, 252

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.

CONCORDANCIAS:

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.

CONCORDANCIAS:

LEY DE COMPAÑÍAS, Arts. 6

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO CIVIL (TÍTULO PRELIMINAR), Arts. 16 LEY DE COMPAÑÍAS, Arts. 6

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO CIVIL (TÍTULO PRELIMINAR), Arts. 30

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO CIVIL (LIBRO IV), Arts. 1502, 1572

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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 37

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO CIVIL (LIBRO IV), Arts. 1689

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 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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 83

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 personas jurídicas, debidamente certificadas, que cuenten con la autorización otorgada por el Consejo Nacional de Aviación Civil.
6. Cumplir con las regulaciones técnicas de aviación civil RDAC aplicables; y,
7. Ser tripulada por personal civil ecuatoriano.

Nota:

Numeral 5. sustituido por Disposición Reformatoria quinta de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 80 de 14 de julio del 2025

, (cuarto suplemento).

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:

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

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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 226 CÓDIGO ORGÁNICO DE LA FUNCIÓN JUDICIAL, Arts. 156, 167, 170

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.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 11 CÓDIGO ORGÁNICO DE LA FUNCIÓN JUDICIAL, Arts. 15, 33 LEY ORGÁNICA DE GARANTÍAS JURISDICCIONALES Y CONTROL CONSTITUCIONAL, Arts. 20, 67

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO ORGÁNICO DE LA FUNCIÓN JUDICIAL, Arts. 158

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;
- 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.

CONCORDANCIAS:

LEY ORGÁNICA DE SALUD, Arts. 66

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;
- 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;
- 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.

JURISPRUDENCIA:

Gaceta Judicial, ADJUDICACION A EXTRANJERO EN ZONA DE FRONTERA, 19-ago-1983

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;
- 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.

CONCORDANCIAS:

LEY ORGÁNICA DE SALUD, Arts. 61, 66

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 Periodos 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;
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).

CONCORDANCIAS:

LEY ORGÁNICA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO, Arts. 41

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.

CONCORDANCIAS:

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;
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 química del tripulante; y,
2. Transportar armas, municiones o materiales inflamables, explosivos, biológicos o radioactivos, contaminantes o drogas.

CONCORDANCIAS:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 15

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 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.

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

Nota:

Artículo derogado por Disposición Derogatoria Vigésimo Quinta de Ley No. 00, publicada en Registro Oficial Suplemento 180 de 10 de Febrero del 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.

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.

CONCORDANCIAS:

CÓDIGO CIVIL (LIBRO IV), Arts. 1527

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.

CONCORDANCIAS:

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.

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 agilizar 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

Nota:

Artículo derogado por Disposición Derogatoria Vigésimo Quinta de Ley No. 00, publicada en Registro Oficial Suplemento 180 de 10 de Febrero del 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.

Art. 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 de la Constitución Política de la República.

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

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 Registro Oficial Suplemento No. 244 de fecha 5 de abril del 2006.

CONCORDANCIAS DE LA CODIFICACIÓN DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

Nota:

Para leer texto, ver Registro Oficial Suplemento 435 de 11 de enero de 2007, página 42.