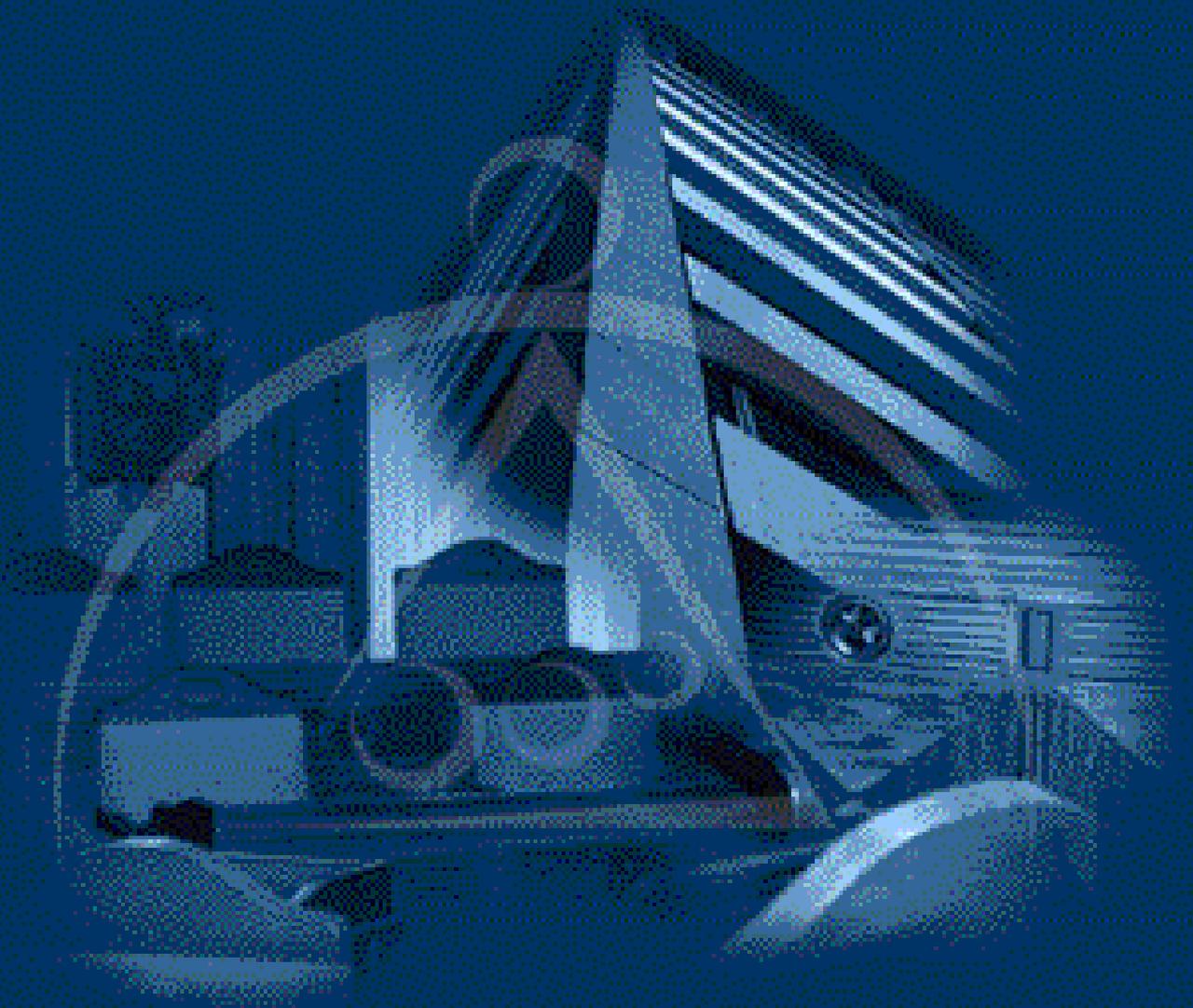


# REGISTRO OFICIAL

Organo del Gobierno del Ecuador



---

**Suplemento del Registro Oficial**

*Año II - Quito, Jueves 11 de Enero del 2007 - Nº 435*



---

Administración del Sr. Dr. Alfredo Palacio González  
Presidente Constitucional de la República  
Responsabilidad de la Dirección del Registro Oficial



# REGISTRO OFICIAL

## ORGANO DEL GOBIERNO DEL ECUADOR

Administración del Sr. Dr. Alfredo Palacio González  
 Presidente Constitucional de la República

### TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

Año II -- Quito, Jueves 11 de Enero del 2007 -- N° 435

**DR. VICENTE NAPOLEON DAVILA GARCIA**  
**DIRECTOR**

Quito: Avenida 12 de Octubre N 16-114 y Pasaje Nicolás Jiménez  
 Dirección: Telf. 2901 - 629 -- Oficinas centrales y ventas: Telf. 2234 - 540  
 Distribución (Almacén): 2430 - 110 -- Mañosca N° 201 y Av. 10 de Agosto  
 Sucursal Guayaquil: Calle Chile N° 303 y Luque -- Telf. 2527 - 107  
 Suscripción anual: US\$ 300 -- Impreso en Editora Nacional  
 1.900 ejemplares -- 48 páginas -- Valor US\$ 1.25

## S U P L E M E N T O

### SUMARIO:

	Págs.		Págs.
<b>FUNCION LEGISLATIVA</b>		<b>MINISTERIO DE SALUD PUBLICA:</b>	
<b>CODIFICACIONES:</b>			
		0000453	
2006-015	Expídese la Codificación del Código Aeronáutico ..... 2		Transfiérese de la partida presupuestaria N° 13200000G713055090 17505010185 del presupuesto de Planta Central, la cantidad de USD 400.000,00 al Hospital de Infectología "Dr. José Daniel Rodríguez" de la ciudad de Guayaquil, provincia del Guayas, para la reparación y remodelación del hospital ..... 45
2006-016	Expídese la Codificación de la Ley de Aviación Civil ..... 23		
<b>FUNCION EJECUTIVA</b>			
<b>ACUERDOS:</b>			
		0000454	
	<b>MINISTERIO DE BIENESTAR SOCIAL:</b>		<b>Establécese como Día Nacional del Yodo en el Ecuador, el 10 de abril de cada año ..... 46</b>
0418	Apruébase el estatuto y concédese personería jurídica al Comité Promejoras del barrio "Cuerpo de Bomberos de Quito", con domicilio en Quito, provincia de Pichincha ..... 43	0000455	
0419	Apruébase el estatuto y concédese personería jurídica a la Fundación Nueva Semilla "FUNUSE", con domicilio en Quito, provincia de Pichincha ..... 44		Delégase y autorizase al Director General del SNEM, para que conforme el Comité de Contrataciones y realice el proceso precontractual y contractual necesarios, para la adquisición de 10 camionetas doble cabina 4 x 2 para el programa de Paludismo ..... 47

	Págs.
0000456 Delégase y autorízase al Director General del SNEM, para que conforme el Comité de Contrataciones y realice el proceso precontractual y contractual necesarios, para la adquisición de 10 camionetas doble cabina 4 x 2 para el programa del Dengue y Malaria .....	48

## CONGRESO NACIONAL

### COMISION DE LEGISLACION Y CODIFICACION

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 **CODIGO AERONAUTICO Y LEY DE AVIACION 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

### COMISION DE LEGISLACION Y CODIFICACION

#### CODIFICACION DEL CODIGO AERONAUTICO

#### INTRODUCCION

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

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 Suplemento del Registro Oficial 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".

**CODIFICACION 2006-015**

**H. CONGRESO NACIONAL**

**LA COMISION DE LEGISLACION Y  
CODIFICACION**

**Resuelve:**

**EXPEDIR LA SIGUIENTE CODIFICACION DEL  
CODIGO AERONAUTICO**

**TITULO I**

**DE LA AERONAUTICA 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 arrojarse 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.

## TÍTULO II

### DE LA INFRAESTRUCTURA DE LOS AERODROMOS 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.

## TÍTULO IV

### DEL PERSONAL AERONAUTICO

#### 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, radiooperadores; 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 Unico**

**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 AEREOS**

**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 acrídidos 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 Unico**

**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 OPERACION****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.-** Los servicios aéreos comerciales a realizarse exclusivamente en el Ecuador sólo podrán explotarse por personas naturales de nacionalidad ecuatoriana o por personas jurídicas nacionales constituidas bajo el imperio de las leyes ecuatorianas.

**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

#### Capítulo I

##### Disposiciones Generales

**Art. 136.-** Se considera contrato de transporte aéreo el convenio por el cual el transportador o porteador se obliga por cierto precio, alquiler o flete a conducir o llevar de un lugar a otro, por vía aérea, a personas, animales o cosas.

**Art. 137.-** El transporte que deba ser realizado por varios porteadores se considerará como un solo contrato si así lo han convenido porteador y pasajero o remitente.

**Art. 138.-** Se entiende por empresa de transporte aéreo a toda persona natural o jurídica que mediante concesión o permiso de operación otorgado por la autoridad competente, realiza servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo con carácter regular o no regular.

**Art. 139.-** Para los efectos de este Código se reputará transportador a toda empresa que reúna los requisitos del artículo anterior, sea o no propietario de la aeronave.

**Art. 140.-** En todos los casos en que el transporte se efectúe por varios porteadores se considerará como último porteador al que realice la etapa final del transporte consignado en el contrato respectivo. Sin embargo, cuando el transporte termine efectivamente en un punto anterior al de destino previsto en el contrato, se reputará como último transportador o porteador al transportador de esta etapa.

**Art. 141.-** Se tendrá por propietario de una aeronave a la persona natural o jurídica a cuyo nombre esté matriculada en el Registro Nacional de Aeronaves.

**Art. 142.-** Se considera interno o doméstico todo transporte en el cual el lugar de partida y el lugar de destino estén situados dentro del territorio nacional.

El transporte no perderá su carácter de interno por el hecho de que la aeronave, por causa de caso fortuito o de fuerza mayor tenga que efectuar un aterrizaje imprevisto en territorio extranjero.

**Art. 143.-** Se considera internacional todo transporte en el cual:

- 1.- El lugar de partida y el de destino estén situados en territorio de dos estados diferentes; y,
- 2.- El lugar de partida y el de destino estén situados en territorio de un mismo Estado, estando previstos uno o más aterrizajes en territorio de otro Estado.

**Art. 144.-** En caso de transporte aéreo internacional, el transportador no podrá embarcar pasajeros que no justifiquen estar debidamente autorizados para desembarcar en el lugar de destino y en las escalas previstas, cuando el país donde se efectúe la escala exija visa de tránsito.

**Art. 145.-** El transporte aéreo interno se ceñirá a las disposiciones del presente Código o sus reglamentos y en su defecto, a lo que prescriba el Código de Comercio con respecto al transporte marítimo o terrestre.

El transporte aéreo internacional, a falta de tratados, convenios o acuerdos internacionales, se regirá por los principios establecidos en este Código y sus reglamentos.

## Capítulo II

### Transporte de pasajeros y equipaje

**Art. 146.-** En el transporte de pasajeros el transportador tiene la obligación de expedir boleto de pasaje, emitido por cualquier medio, que incluirá:

- 1.- Número de orden, lugar, y fecha de emisión;
- 2.- Nombre y dirección del o de los transportadores, así como nombre y apellido del pasajero;
- 3.- Indicación del punto de partida, con escalas previstas y destino;
- 4.- Precio del pasaje e impuesto respectivo;
- 5.- Fecha y hora de iniciación del viaje; y,
- 6.- Peso del equipaje permitido.

**Art. 147.-** El contrato de transporte de pasajeros debe celebrarse siempre por escrito. Tratándose del transporte regular el boleto del pasaje, emitido por cualquier medio, es prueba suficiente de la celebración del contrato.

**Art. 148.-** Cuando el transportador acepte al pasajero sin la celebración expresa del contrato respectivo, o no expida boleto, o la prueba del mismo no pueda determinarse, se considerará que existe contrato con todas las obligaciones y responsabilidades enumeradas en este Código, sin que el transportador pueda ampararse en las disposiciones que excluyan o limiten su responsabilidad.

**Art. 149.-** Cuando el viaje se suspenda o retarde en virtud de casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados, incluidos en ellos los que ocurrieren por condiciones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio del boleto.

Si una vez iniciado el viaje se interrumpe por cualquiera de las causas señaladas en el inciso 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 manutención y hospedaje que se deriven de la expresada interrupción.

**Art. 150.-** De no realizarse el viaje contratado habrá derecho a la devolución del precio que se hubiere pagado, quedando a salvo las indemnizaciones que creyere le competen por culpa del transportador.

**Art. 151.-** El transportador queda facultado para excluir del transporte a los pasajeros que por causa de enfermedad u otras circunstancias determinadas en las leyes o reglamentos puedan constituir un peligro o perturbación para el buen régimen de la aeronave.

**Art. 152.-** Si en el trayecto del viaje previsto, éste se hubiere interrumpido por causa imputable al transportador, éste estaría obligado a su costo, no sólo a la manutención y alojamiento de los pasajeros por el tiempo que dure tal interrupción, sino a ofrecer a éstos, en su caso, las siguientes opciones:

- 1.- Reembolsarles el importe proporcional del viaje no realizado, en forma inmediata;
- 2.- La continuación del viaje, de conformidad con la demora prevista;
- 3.- La continuación del viaje por medio de otro transportador, en las mismas condiciones pactadas; y,
- 4.- El retorno al punto de partida con reembolso del precio del pasaje.

**Art. 153.-** El transportador está obligado a transportar, juntamente con los viajeros y dentro del precio del boleto su equipaje, con los límites de peso y volumen que se determine contractualmente. El exceso será objeto de estipulación especial.

**Art. 154.-** El transportador responderá únicamente de la pérdida, sustracción o deterioro del equipaje que se le haya entregado para su custodia.

**Art. 155.-** En el transporte de equipaje el transportador deberá expedir un talón de equipaje en doble ejemplar, uno quedará en poder del transportador y el otro deberá ser entregado al pasajero. No se incluirán en el talón los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

**Art. 156.-** El talón de equipaje debe contener:

- 1.- Número del boleto del pasaje correspondiente;
- 2.- Lugar y fecha de partida y de destino;
- 3.- Peso y cantidad de los bultos;
- 4.- Monto del valor declarado, si lo hubiere; y,
- 5.- Indicación de que la entrega del equipaje se hará al pasajero contra entrega del talón respectivo, salvo autorización expresa.

**Art. 157.-** El recibo del equipaje, sin protesta, implica la renuncia a toda reclamación.

**Art. 158.-** Si el transportador aceptare el equipaje sin expedir el talón correspondiente, o si éste no contuviere las especificaciones indicadas en los numerales 1, 2 y 3 del Art. 156, se admitirá la existencia del contrato con todas las responsabilidades y obligaciones a cargo del transportador sin que este último pueda ampararse en las disposiciones que excluyan o limiten su responsabilidad. En tal caso se aceptarán y serán válidas las manifestaciones hechas por el pasajero, relativas al peso y cantidad de los bultos consignados, así como al valor de su contenido.

## Capítulo III

### Transporte de cosas y mercancías

**Art. 159.-** El contrato de transporte de cosas que no sean equipaje se perfecciona por la entrega al transportador de las que deberán ser objeto del transporte.

A base de la declaración suscrita por el remitente, el transportador extenderá la carta de porte en tres ejemplares así, uno para el transportador firmado por el remitente; uno para el destinatario, firmado tanto por el transportador como por el remitente; y otro para el remitente, firmado por el transportador.

**Art. 160.-** La carta de porte aéreo debe contener las siguientes especificaciones mínimas:

- 1.- Lugar y fecha de emisión;
- 2.- Puntos de partida y destino;
- 3.- Nombre y dirección del remitente, transportador y destinatario;
- 4.- Clase de embalaje, marcas y numeración de los bultos;
- 5.- Peso, volumen, dimensiones de la mercancía o bultos;
- 6.- Estado aparente de la mercancía y del embalaje;
- 7.- Precio del transporte y, de haberla, estipulación de la fecha y lugar de pago;
- 8.- Valor declarado de la mercancía, si lo hubiere;
- 9.- Documentos entregados al transportador con la carta de porte; y,
- 10.- Plazo para el transporte, iniciación e indicación de la ruta, si así se hubiere convenido.

**Art. 161.-** Si el transportador aceptare las cosas o mercancías para su transporte, sin que en la carta de porte se hicieren las indicaciones previstas en el artículo anterior, se admitirá la validez de la carta de porte para el transportador sin que éste pueda ampararse en las estipulaciones que excluyan o limiten su responsabilidad.

**Art. 162.-** El remitente es responsable de la exactitud y veracidad de las indicaciones referentes a las cosas o mercancías descritas en la carta de porte, deberá indemnizar al transportador o a cualquier otra persona respecto de la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

**Art. 163.-** La carta de porte aéreo constituirá prueba plena acerca de la existencia del contrato, según los términos contenidos en ella, y a su presentación el transportador entregará las cosas o mercancías al destinatario, previo el cumplimiento de los requisitos y formalidades aduaneros, sanitarios u otros administrativos exigibles. En caso de pérdida, extravío o sustracción de la carta de porte, el transportador estará obligado a proporcionar una copia literal de la misma al remitente o destinatario, previa identificación de la persona. Podrá también, en este caso, entregar las cosas o mercancías al destinatario, siempre que este último ofreciere garantía suficiente al efecto.

**Art. 164.-** La carta de porte aéreo puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente. Los efectos de estos términos se regularán por lo previsto al respecto en el Código de Comercio.

**Art. 165.-** Si por caso fortuito o de fuerza mayor, las cosas o mercancías no pudieren seguir el itinerario previsto en la carta de porte, el transportador entregará por su cuenta los bultos a otra empresa de transporte para su más rápida conducción, de acuerdo con las instrucciones dadas o que se pidan al remitente o al destinatario.

**Art. 166.-** El transportador no incurrirá en responsabilidad, si el transporte no se efectuare en la fecha y horas previstas cuando la suspensión o el retraso obedezcan a casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados o a razones meteorológicas que afecten la seguridad del vuelo. Tampoco estará obligado a indemnizaciones con respecto a la carga comercial que haya de reducir y dejar por alguna de estas circunstancias.

**Art. 167.-** El transportador está obligado a entregar la cosa o mercancía transportada inmediatamente después de la llegada de éstas a su destino, previo cumplimiento, en su caso, de los requisitos que exijan las leyes y reglamentos pertinentes. Se considerarán perdidas las cosas o mercancías cuando transcurran los plazos que reglamentariamente se fijen, sin que se hubiere efectuado la entrega.

**Art. 168.-** El transportador se halla obligado a la custodia de los objetos que se le entreguen para el transporte y responderá de su pérdida, avería o retardo en la entrega por motivo del viaje, a menos que sean consecuencia exclusiva de la naturaleza o vicios propios de tales objetos.

También responderá el transportador de las pérdidas sufridas en caso de echazón necesaria para lograr la seguridad de la navegación.

**Art. 169.-** Cuando no pueda efectuarse la entrega de los objetos transportados, sea porque no se encuentre al destinatario sea porque éste se niegue a recibir las cosas o mercancías sin consignar protesta por el deterioro que puedan tener, o porque el destinatario no quiera pagar los gastos de reembolso, del transporte u otros que le correspondan, el transportador comunicará al expedidor y se constituirá en depositario remunerado durante el período de un mes y podrá enajenar las cosas o mercancías transportadas en pública subasta con las formalidades que señale el reglamento, resarcándose de los gastos en que hubiere incurrido y quedando el sobrante a disposición de quienes tuvieren derecho a él.

Si el objeto del transporte fuere de naturaleza perecedera, el plazo fijado en el inciso anterior podrá ser reducido con el objeto de mantener el valor en venta de las cosas transportadas.

El depósito de las cosas o mercancías a que aluden los incisos anteriores podrá ser hecho por el transportador, bajo su responsabilidad, fuera de su domicilio.

**Art. 170.-** El transporte aéreo combinado entre varias empresas las constituye en responsables solidarios, pudiendo elegir el remitente o el destinatario para la reclamación correspondiente a cualquiera de las que hayan tomado parte en el transporte.

**Art. 171.-** La recepción de las cosas o mercancías transportadas sin protesto por parte del destinatario constituirá presunción de que éstas han sido entregadas en buen estado, de acuerdo con el contrato de transporte. En

caso de protesta por parte del destinatario se hará constar así en el talón de transporte o documento que lo sustituya, debiendo formalizarse la reclamación correspondiente ante el propio transportador en el plazo de ocho días. Si tal reclamación no se efectuare en el indicado plazo, quedará extinguida la responsabilidad del transportador.

**Art. 172.-** El remitente conserva el derecho de disponer de las cosas o mercancías, objeto del transporte, pudiendo, después de haber suscrito el contrato de transporte de acuerdo con el transportador retirarlas del aeropuerto de salida o de destino, detenerlas en el curso del viaje, cambiar el lugar de destino o la persona del destinatario o pedir su retorno al aeropuerto de salida. Los gastos que ocasione el ejercicio de este derecho serán por cuenta del remitente.

**Art. 173.-** El transportador podrá excluir del contrato de transporte aquellas cosas o mercancías que por su mal estado, acondicionamiento deficiente o por otras circunstancias graves debidamente justificadas puedan constituir peligro evidente para la aeronavegación.

**Art. 174.-** Las disposiciones de este Capítulo se entenderán sin perjuicio de las contenidas en el Título XI sobre la responsabilidad.

#### Capítulo IV

##### Contratos de utilización de aeronaves

##### Parágrafo 1o.

##### Del arrendamiento

**Art. 175.-** El contrato de arrendamiento de aeronaves consiste en que una parte se obligue a transferir a otra por un precio cierto, el uso y goce de una aeronave determinada y singularizada a fin de que sea destinada a una actividad específicamente aeronáutica por un cierto tiempo o por millaje de recorrido.

**Art. 176.-** El arrendamiento de aeronaves podrá convenirse con o sin tripulación; pero en este último caso la conducción técnica y la dirección de la tripulación pasan al arrendatario.

**Art. 177.-** Podrán dar en arrendamiento las aeronaves, sus propietarios o quienes tuvieren sobre ellas derecho de usufructo u otro título legítimo que los habilite para transferir el uso y goce de las mismas a menos que existan restricciones contractuales al respecto.

**Art. 178.-** Son obligaciones del arrendador:

- 1.- Hacer entrega de la aeronave arrendada en el tiempo y en el lugar convenidos, provisto de la documentación de a bordo;
- 2.- Mantener la aeronave en condiciones normales de uso hasta la terminación del contrato, salvo pacto en contrario o culpa del arrendatario.

**Art. 179.-** Son obligaciones del arrendatario:

- 1.- Cuidar de la aeronave arrendada con la debida diligencia y usarla exclusivamente para las finalidades que se hayan especificado en el contrato las que deben constar en el mismo;

2.- Pagar la pensión de arrendamiento en los plazos y lugares convenidos; y,

3.- Devolver la aeronave al arrendador, vencido el plazo del contrato, en el estado en que haya recibido y sin más deterioros que los que se deban al uso legítimo y al simple transcurso del tiempo y los producidos por casos fortuitos o de fuerza mayor.

**Art. 180.-** No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendársela sin el consentimiento expreso del arrendador. En ningún caso se admitirá la cesión o subarriendo parcial de la aeronave.

**Art. 181.-** El contrato de arrendamiento de aeronaves produce la transferencia de la condición de explotador del arrendador al arrendatario.

#### Parágrafo 2o.

##### Del fletamento

**Art. 182.-** Habrá contrato de fletamento cuando una parte que se denominará fletante pone a disposición de otra que se denominará fletador la capacidad total o parcial de una aeronave mediante un precio cierto para uno o más viajes o durante un lapso determinado, conservando el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave, para realizar una actividad específicamente aeronáutica.

**Art. 183.-** Son obligaciones del fletante:

- 1.- Poner a disposición del fletador total o parcialmente una aeronave determinada y singularizada, equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en estado de aeronavegabilidad;
- 2.- Cumplir con el viaje o los viajes pactados o mantener la aeronave a disposición del fletador en las condiciones y tiempo convenidos; y,
- 3.- Afrontar la gestión comercial.

**Art. 184.-** Son obligaciones del fletador:

- 1.- Limitar el empleo de la aeronave, objeto del fletamento, al uso previsto en el contrato; y,
- 2.- Pagar el precio estipulado por el fletamento en el lugar y tiempo convenidos.

**Art. 185.-** El contrato de fletamento deberá constar por escrito. Sus formalidades se rigen por la ley del lugar de su celebración.

**Art. 186.-** En el contrato de fletamento a tiempo, cuando el lapso de ejecución del contrato exceda de la duración pactada, sin que medie culpa del fletante, estará obligado el fletador a pagar a aquél un precio proporcional, adicional al que fuere establecido, sin perjuicio de las indemnizaciones a que pudiere haber lugar.

**Art. 187.-** El fletante responderá solidariamente con el fletador para con el usuario que utilice efectivamente la aeronave, sin perjuicio de las acciones de repetición entre las partes.

**Parágrafo 3o.****Del intercambio**

**Art. 188.-** El intercambio de aeronaves tendrá lugar cuando dos o más explotadores se obliguen a utilizar recíprocamente sus aeronaves, con o sin tripulación.

**Art. 189.-** Los contratos de intercambio de aeronaves podrán celebrarse en la forma de arrendamiento o fletamento recíprocos. En todo caso los contratos de intercambio constarán por escrito.

**Art. 190.-** Cuando el intercambio de aeronaves se convenga bajo la forma de arrendamiento, será inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves.

**Capítulo V****Contrato de prenda aeronáutica**

**Art. 191.-** El contrato de préstamo a mutuo en dinero con garantía especial de prenda aeronáutica queda sujeto a las disposiciones del presente Código, y en lo que éste no contemple, a las de la prenda industrial, y a la falta de unas y otras, a las del Código Civil, en cuanto no se opongan a la naturaleza de la prenda aeronáutica.

**Art. 192.-** Podrá constituirse prenda aeronáutica sobre las aeronaves, los motores, hélices, sus partes y repuestos.

**Art. 193.-** El contrato de prenda aeronáutica deberá constar en instrumento público o privado legalmente reconocido, así como autenticado, si fuere del caso, y se lo inscribirá en el Registro Nacional de Aeronaves. Mientras subsista la inscripción, no afectará al contrato ninguna transferencia o derecho que se constituye sobre el bien dado en prenda aeronáutica, salvo que sea con expreso consentimiento del acreedor prendario.

**Art. 194.-** El deudor conservará la posesión y tenencia de los bienes materia de prenda aeronáutica, incluyéndose el derecho de usarlos.

La responsabilidad del deudor será la del depositario, siendo de su cuenta los gastos de mantenimiento de la prenda.

**Art. 195.-** En el contrato de prenda aeronáutica se consignarán todos los datos y circunstancias que permitan identificar y singularizar los bienes dados en prenda.

**Art. 196.-** Los bienes constituidos en prenda aeronáutica aseguran al acreedor, con privilegio especial, el importe del préstamo, sus intereses y gastos, conforme a las estipulaciones del contrato y a las disposiciones de este Código.

**Art. 197.-** Los derechos del acreedor establecidos en el contrato de prenda aeronáutica se extienden al importe de las indemnizaciones previstas en los seguros contratados con respecto a los bienes pignorados.

**Art. 198.-** En el caso de ejecución por falta de pago, el juez de la causa, a solicitud del acreedor, ordenará el remate de la prenda, sin lugar a oposición ni excepción alguna, siendo necesario únicamente el avalúo de la prenda, si éste no se hubiere consignado en el contrato.

**Capítulo VI****Hipoteca aeronáutica**

**Art. 199.-** No obstante su condición de bienes muebles, las aeronaves son susceptibles de hipoteca, en todo o en parte, y aun cuando estén en construcción. Este contrato se regirá por las disposiciones de este Código, las aplicables del Código Civil a la hipoteca de bienes inmuebles y en su defecto, a las pertinentes del Código de Comercio.

**Art. 200.-** La hipoteca aeronáutica deberá constituirse por instrumento público o privado legalmente reconocido, así como autenticado, si fuere del caso, e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves. La inscripción confiere al acreedor derecho de preferencia en el orden en que se haya efectuado.

En el instrumento de hipoteca aeronáutica deberá constar con precisión:

- 1.- El nombre, apellido y domicilio de las partes contratantes;
- 2.- La matrícula de la aeronave;
- 3.- Los seguros que cubran la aeronave; y,
- 4.- El importe del crédito asegurado por la hipoteca aeronáutica, los intereses estipulados, el plazo del contrato, así como el lugar de pago.

Si la aeronave se halla en construcción, se hará, además de los datos de los numerales 1 y 4 la transcripción del contrato de construcción y se indicará la etapa en que se halle dicha construcción al momento de constituirse la hipoteca, consignándose los datos de inscripción en una sección especial del registro de aeronaves.

**Art. 201.-** Salvo estipulación en contrario, la hipoteca aeronáutica se extiende a la indemnización del seguro por pérdida o avería de la aeronave y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados a la misma por un tercero.

Los acreedores hipotecarios deberán notificar por acto auténtico a los aseguradores la existencia del gravamen hipotecario.

**Art. 202.-** Las aeronaves hipotecadas en el Ecuador no podrán ser trasladadas al extranjero con fines de exportación, sin el expreso consentimiento dado por escrito del acreedor hipotecario.

**Art. 203.-** Si la aeronave se destruye o fuere requisada, el acreedor hipotecario podrá hacer valer su privilegio y derecho preferente sobre el monto del seguro y sobre la indemnización correspondiente al propietario de la aeronave por causa de requisición.

**Art. 204.-** La hipoteca aeronáutica debidamente constituida conferirá derecho preferente inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en este Código y causará privilegio y preferencia respecto de cualquier otro crédito con privilegio general o especial.

**Art. 205.-** La hipoteca aeronáutica se extinguirá por las siguientes causas:

- 1.- Por la pérdida de la aeronave o de su destrucción total, sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. 203;
- 2.- Por renuncia que manifieste el acreedor de sus derechos;
- 3.- Por la extinción de la obligación principal;
- 4.- Por la adjudicación dictada a consecuencia de remate judicial; y,
- 5.- Por haber transcurrido diez años contados a partir de la fecha de su inscripción, si ésta no fuere renovada, a solicitud del acreedor hipotecario.

## Capítulo VII

### Embargo

**Art. 206.-** Las aeronaves son susceptibles de embargo.

**Art. 207.-** La anotación del embargo en el Registro Nacional de Aeronaves confiere a su titular beneficiario la preferencia de ser pagado con anterioridad a todo otro acreedor, con excepción de los de mejor derecho.

**Art. 208.-** Establécese la medida de embargo preventivo de aeronaves la que consistirá en la inmovilización de la aeronave y podrá decretarse, por juez competente, solamente en los siguientes casos:

- 1.- En virtud de un crédito impago concertado para la realización del viaje y aun cuando la aeronave esté lista para partir;
- 2.- En virtud de un crédito a favor del vendedor de la aeronave por incumplimiento de contrato de compraventa o de otro similar cuyo fin último sea la transferencia del derecho de propiedad de la aeronave; y,
- 3.- A consecuencia del ejercicio de un derecho real constituido sobre la aeronave.

**Art. 209.-** A falta de disposiciones específicas de este Código, se aplicarán al embargo de aeronaves las contenidas al efecto en el Código de Procedimiento Civil.

## TITULO X

### DE LOS PRIVILEGIOS

#### Capítulo Unico

**Art. 210.-** Los privilegios de que trata el presente Título conferirán derecho de preferencia sobre cualesquiera otros, generales o especiales.

**Art. 211.-** En caso de deterioro o disminución del bien, materia del privilegio, éste será ejercitado sobre lo que quedare de él, aun después de cancelada la matrícula.

**Art. 212.-** Las disposiciones de este Título son aplicables también a las aeronaves, cuya explotación no sea ejercida por su propietario, salvo en los casos en que éste o quien tenga la posesión de la aeronave, haya sido desposeído de ella por un acto ilícito o medie mala fe del acreedor.

**Art. 213.-** Gozarán de privilegio, para los efectos de este Título, sobre la aeronave los créditos causados por:

- 1.- Tasas y expensas judiciales y las destinadas a la conservación de la aeronave durante el juicio;
- 2.- Indemnizaciones por concepto de asistencia o salvamento, realizados durante la vigencia de la hipoteca aeronáutica;
- 3.- Impuestos y tasas debidos al Estado en virtud de utilización de aeropuertos o de los servicios auxiliares de la navegación aérea;
- 4.- Gastos efectuados por el comandante de la aeronave en uso legítimo de sus facultades y que hubieren sido indispensables para la continuación del último viaje; y,
- 5.- Salarios y sueldos devengados por los dependientes, empleados y obreros a bordo de la aeronave, durante el último viaje.

**Art. 214.-** Los créditos que tienen su origen en un mismo viaje gozarán de privilegio en el orden de prelación establecido en el presente Título. De tratarse de créditos asistidos de privilegios de igual categoría, éstos se cobrarán a prorrata. Los créditos privilegiados causados en el último viaje gozarán de preferencia a los provenientes de los viajes precedentes.

**Art. 215.-** Los privilegios y los derechos que de ellos se derivan se ejercerán exclusivamente sobre la aeronave y sus accesorios.

La carga y el flete serán afectados por ellos sólo en el caso de que los gastos causados por el salvamento de la aeronave los hayan beneficiado especialmente.

## TITULO XI

### DE LA RESPONSABILIDAD

#### Capítulo I

##### **Daños y perjuicios a pasajeros, equipajes y mercancías**

**Art. 216.-** El transportador responderá de los daños causados por muerte del pasajero o por lesiones sufridos por este último, siempre que el siniestro que ocasionara el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Se entiende por operaciones de embarque el lapso comprendido entre el momento en que los pasajeros abandonan el terminal, muelle o edificio del aeropuerto hasta que ingresan a la aeronave; y por operaciones de desembarque el comprendido entre el momento en que abandonan la aeronave y hasta que acceden al terminal o a sitios similares.

**Art. 217.-** El transportador responderá de los daños causados por destrucción, pérdida o averías y deterioros de los equipajes registrados, de los objetos de mano y de las cosas o mercancías transportadas, siempre que el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo.

A los efectos del inciso precedente, el transporte aéreo comprenderá el lapso durante el cual los equipos, objetos, cosas o mercancías se hallan bajo la custodia del transportador.

**Art. 218.-** No estará comprendido en el lapso del transporte aéreo el del transporte marítimo, terrestre o fluvial efectuado fuera de un aeródromo o aeropuerto. No obstante, cuando alguno de estos transportes haya sido efectuado en cumplimiento de un contrato de transporte aéreo y con el propósito de proceder a la carga, entrega o trasbordo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños producidos han sido causados durante el transporte aéreo.

**Art. 219.-** El transportador responderá del daño resultante del retardo en el transporte de pasajeros, equipos, cosas o mercancías, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor, debidamente comprobados.

**Art. 220.-** El transportador es responsable de los actos de sus dependientes y miembros del personal en general, cuando éstos actúen en ejercicio de sus funciones.

**Art. 221.-** En el transporte de personas el transportador no será responsable:

1.- Si el daño sobrevino por lesiones orgánicas o enfermedad del pasajero; y,

2.- Si prueba que el hecho que produjo el daño ocurrió por obra exclusiva de terceras personas, pero a condición de que pruebe igualmente haber tomado todas las medidas necesarias para prevenir o evitar el hecho causante del daño o que le fue imposible tomarlas.

En el transporte de cosas o mercancías, equipajes registrados y objetos de mano del pasajero, el transportador no será responsable en los casos señalados en el número 2 de este artículo; o si el daño es consecuencia de la naturaleza o vicios propios de los objetos transportados. En los casos de daños resultantes de retardo del viaje, el transportador no será responsable si prueba haber tomado todas las medidas necesarias para prevenir o evitar el hecho causante del retardo o que le fue imposible tomarlas.

**Art. 222.-** La responsabilidad del transportador cesa o se atenúa, si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o ha contribuido a causarlo.

**Art. 223.-** En el transporte de personas, objetos de mano, equipajes registrados, cosas o mercancías la responsabilidad a cargo del transportador estará limitada a los montos establecidos en el reglamento respectivo, salvo que se hayan estipulado para este efecto cantidades mayores.

**Art. 224.-** El destinatario deberá manifestar su disconformidad con las condiciones en que reciba el equipaje y las cosas y mercancías dentro de los plazos y en la forma establecida en el artículo siguiente. El vencimiento de los plazos señalados para cada caso, sin que se hubiere formulado protesta, extingue toda acción contra el transportador, salvo si se probare dolo de su parte.

**Art. 225.-** En caso de avería o pérdida y deterioro, el destinatario deberá formular al transportador su protesta dentro del plazo de siete días en lo tocante a equipajes y de catorce días en lo relativo a cosas y mercancías, en ambos casos a contarse a partir de la fecha de recepción, en caso de retardo, tal protesta deberá ser hecha dentro del plazo de veintidós días a contarse de la fecha en que el equipaje o las cosas o mercancías debieron ser puestos a disposición del destinatario. Toda protesta será hecha por reserva

consignada en el talón de equipaje o en la carta de porte o por medio escrito expedido dentro del plazo previsto para tal protesta.

**Art. 226.-** En el transporte sucesivo, el pasajero o sus derechohabientes no podrán recurrir sino contra el transportador que haya efectuado el transporte en cuyo curso se hubiere producido el siniestro o el retardo, salvo el caso de que por estipulación expresa el primer transportador hubiere asumido la responsabilidad por todo el viaje.

De tratarse de cosas o mercancías el remitente tendrá recurso contra el primer transportador, y el destinatario que tenga derecho a la entrega contra el último, y uno y otro podrán además proceder contra el transportador que hubiere efectuado el transporte en cuyo curso se hubiere producido la destrucción, avería o retardo. Estos transportadores serán solidariamente responsables para con el remitente y el destinatario.

**Art. 227.-** La pérdida sufrida en los casos de echazón, así como la causada por cualquier otro daño o gastos extraordinarios producidos intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave con el propósito de conjurar las consecuencias de un peligro grave o de atenuar las que afecten la seguridad común en vuelo, tanto de la aeronave cuanto de personas o cosas, constituirá avería común y será soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado en relación al resultado útil obtenido y en proporción a su valor.

**Art. 228.-** En los casos en que explotador y transportador no sean una misma persona, ambos responderán solidariamente entre ellos.

**Art. 229.-** Cuando el contrato de fletamento tenga por objeto el transporte comercial de personas o cosas, las responsabilidades establecidas en el presente Capítulo, recaerán solidariamente sobre fletante y fletador.

## Capítulo II

### Daños a terceros en la superficie

**Art. 230.-** Los daños causados por una aeronave en vuelo, por un objeto o persona que caiga de la misma causan el derecho tendiente a su reparación, si se prueba que provienen de una u otra circunstancia.

A los efectos de este Título se considerará que una aeronave se halla en vuelo desde el instante en que por sus propios medios comienza a moverse para emprender el vuelo hasta el en que, habiendo finalizado éste, deja de moverse por sus propios medios.

No habrá lugar a reparación ni indemnización de daño, si éste no es consecuencia directa del acontecimiento que lo ha originado o si se debe al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo con observancia de los reglamentos de tránsito aplicables.

**Art. 231.-** El responsable de los daños de que trata este Título se limitará a probar que éstos fueron causados exclusivamente por culpa de la persona que los ha sufrido o que tal persona ha contribuido a causarlos, en cuyo caso no habrá lugar a indemnización o será reducida en la medida de la referida contribución, respectivamente.

**Art. 232.-** Si una o más personas se apoderan ilícitamente de una aeronave y a causa de su uso sobrevienen daños a terceros en la superficie, responderán de ellos ilimitada y solidariamente.

**Art. 233.-** La persona que de acuerdo con este Título incurriere en responsabilidad no está obligada a reparar ni indemnizar los daños de que trata, si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de autoridad pública y los daños han ocurrido durante el período de tal privación.

**Art. 234.-** La cuantía de la indemnización por daños reparables según este Título será determinada en el reglamento respectivo, sin perjuicio del derecho de que se creyere asistido el perjudicado.

**Art. 235.-** En los casos de concurrencia de daños a personas y bienes, los causados a las personas serán indemnizados con preferencia hasta cubrir la mitad del total de las indemnizaciones a distribuirse, y de ser insuficiente dicha cantidad se la distribuirá proporcionalmente entre quienes tengan derecho a indemnización. El remanente de la cantidad total a distribuirse, de haberlo se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños sufridos por los bienes.

**Art. 236.-** Cuando el contrato de fletamento tenga por objeto el transporte comercial de personas o cosas, las responsabilidades establecidas en el presente Capítulo recaerán solidariamente sobre fletante y fletador.

### Capítulo III

#### **Daños a las aeronaves, personas y bienes embarcados en caso de abordaje**

**Art. 237.-** Se entiende por abordaje aéreo toda colisión entre dos o más aeronaves en vuelo. Los daños causados por una aeronave en vuelo a otra aeronave en vuelo, o a las personas o bienes a bordo, aunque no haya colisión, se considerarán como provenientes de abordaje. A los fines de este Título se considerará una aeronave en vuelo desde el instante en que por sus propios medios comienza a moverse para emprender el vuelo hasta el en que, habiendo finalizado éste, deja de moverse por sus propios medios.

**Art. 238.-** Si el abordaje es causado por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños causados estará a cargo del explotador de la aeronave culpable. Cesa la responsabilidad cuando exista caso fortuito o de fuerza mayor, siempre que se pruebe la debida diligencia.

**Art. 239.-** Si en el abordaje se observa concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves por los daños a éstas, a las personas y los bienes a bordo, es proporcional a la gravedad de la culpa. Si no pudiere determinarse el grado de la culpa, la responsabilidad se distribuirá al valor actual de cada aeronave.

**Art. 240.-** La responsabilidad establecida en el artículo precedente es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponde, de repetir contra el coautor del daño.

### Capítulo IV

#### **Daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje**

**Art. 241.-** En los casos de daños causados en la superficie a terceros por abordaje de dos o más aeronaves, los explotadores de éstas responderán solidariamente a las víctimas de los daños, en los límites determinados en el respectivo reglamento.

**Art. 242.-** Si el abordaje se ha producido por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiere visto obligado a satisfacer a causa de la solidaridad. Si hubiere concurrencia de culpa, quien como a consecuencia de la solidaridad prevista en este Capítulo hubiere satisfecho una suma mayor que la que le corresponde, tendrá derecho a repetir el excedente.

**Art. 243.-** Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o de fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soportará la responsabilidad dentro de los límites y en las condiciones previstas en los reglamentos respectivos, teniendo derecho de repetir el excedente quien haya pagado una suma mayor de la que le corresponde.

### Capítulo V

#### **Disposiciones comunes**

**Art. 244.-** Las responsabilidades que establecen los artículos anteriores incumben al explotador de la aeronave. La falta de inscripción de su nombre en el Registro Nacional de Aeronaves tendrá por efecto el de hacer extensiva al propietario las referidas responsabilidades como codeudor solidario.

**Art. 245.-** El explotador no tendrá derecho de ampararse en las prescripciones del presente Título que limitan o excluyen su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo o del dolo de las personas que se hallan bajo su dependencia y han actuado en el ejercicio de sus funciones. Los hechos temerarios son asimilables al dolo para estos efectos.

### TITULO XII

#### **DE LOS SEGUROS AEREOS**

##### **Capítulo Unico**

**Art. 246.-** Los seguros aéreos tienen por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afecten la aeronave, las mercancías, pasajeros y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a terceros por la aeronave, en tierra, agua o en vuelo.

**Art. 247.-** Será obligatoria la contratación del seguro de pasajeros, tripulantes, del de daños causados a terceros, del de aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo, de trabajos aéreos y de aeronaves privadas así como del de las aeronaves que sean objeto de hipoteca.

**Art. 248.-** No se autorizará la circulación en el territorio y espacio nacionales de ninguna aeronave de la que no se justifique que tenga contratados y vigentes los seguros previstos en el artículo anterior.

El seguro de aeronaves extranjeras podrá ser sustituido por otras garantías, siempre que la ley de la nacionalidad de la aeronave así lo autorice.

**Art. 249.-** La existencia de los seguros y las fechas de vencimiento de las pólizas respectivas se harán constar en un registro especial, así como en el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.

### TITULO XIII

#### DE LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

##### Capítulo Único

**Art. 250.-** Todo accidente o incidente de aviación deberán ser investigados para determinar sus causas y prevenir su repetición.

**Art. 251.-** Habrá un Centro Coordinador de Seguridad de Vuelo cuyo cometido será el de asesorar a la autoridad aeronáutica en todo lo relativo a la investigación y prevención de accidentes e incidentes de aviación.

**Art. 252.-** Las disposiciones del presente Título serán aplicadas a los accidentes e incidentes en que hubieren participado aeronaves militares solamente cuando estas normas sean compatibles con la naturaleza de los servicios específicos a cargo de tales aeronaves.

**Art. 253.-** Los propietarios, explotadores y pilotos de aeronaves están obligados a denunciar inmediatamente a la autoridad pública más cercana los accidentes que sufran.

Idéntica obligación regirá para todas aquellas personas que tengan o adquieran conocimiento de cualquier accidente 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 de aviación.

**Art. 254.-** La autoridad que tenga o adquiera conocimiento del accidente lo comunicará de inmediato a la autoridad aeronáutica más cercana al lugar, debiendo adoptar las medidas más urgentes para la asistencia o salvamento de las víctimas y prevenir en la zona donde se hubiere producido la intervención de personas no autorizadas.

**Art. 255.-** La remoción o retiro de la aeronave accidentada, de los elementos afectados y de los objetos que pudieren haber concurrido a producir el accidente podrá practicarse solamente con la autorización de la autoridad aeronáutica.

**Art. 256.-** La autoridad aeronáutica coordinará su actuación con las judiciales, militares, policiales, sanitarias y aduaneras, dentro de los límites de la competencia de cada una de ellas.

**Art. 257.-** Toda persona natural o jurídica, pública o privada o semipública o de derecho privado con finalidad social o pública, está obligada a declarar y presentar los informes que le solicite la autoridad aeronáutica para los fines de la investigación de accidentes, así como a permitir el examen de la documentación y antecedentes que se consideren necesarios para el efecto.

**Art. 258.-** Las aeronaves extranjeras que sufran accidentes en territorio o aguas jurisdiccionales ecuatorianas, así como

las aeronaves ecuatorianas que los sufran en territorio o aguas jurisdiccionales extranjeras o en el mar libre quedarán sujetas a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales de la materia.

**Art. 259.-** Cuando una aeronave ecuatoriana sufra un accidente 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, así como a la autoridad aeronáutica ecuatoriana, a efecto de que se adopten las medidas de investigación pertinentes.

### TITULO XIV

#### DE LA BUSQUEDA, 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 ecuatorianas 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.

**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.

#### 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

**UNICA.-** 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 opongan.

En adelante cítense 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, 23 de noviembre del 2006.

f.) Dr. José Chalco Quezada, Presidente.

f.) Dr. José Vásquez Castro, Vicepresidente.

f.) Dr. Italo Ordóñez Vásquez, Vocal.

f.) Dr. Carlos Duque Carrera, Vocal.

#### CERTIFICO:

f.) Dra. Ximena Velasteguí Ayala, Secretaria de la Comisión de Legislación y Codificación.

#### FUENTES DE LA CODIFICACION DEL CODIGO AERONAUTICO

- 1.- Constitución Política de la República.
- 2.- Codificación No. 2005-020 del Código Aeronáutico, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No.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 el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 de 5 de abril del 2006.

#### CONCORDANCIAS DE LA CODIFICACION DEL CODIGO AERONAUTICO

Numeración Anterior	Numeración Actual	Numeración Anterior	Numeración Actual	Numeración Anterior	Numeración Actual
1	1	5	5	9	9
2	2	6	6	10	10
3	3	7	7	11	11
4	4	8	8	12	12

Numeración Anterior	Numeración Actual	Numeración Anterior	Numeración Actual	Numeración Anterior	Numeración Actual
13	13	73	71	133	126
14	14	74	72	134	127
15	15	75	73	135	128
16	16	76	74	136	129
17	17	77	75	137	130
18	18	78	76	138	131
19	19	79	77	139	132
20	20	80	78	140	133
21	21	81	79	141	134
22	22	82	80	142	135
23	23	83	81	143	136
24	24	84	82	144	137
25	25	85	83	145	138
26	26	86	84	146	139
27	27	87	85	147	140
45*	28	88	86	148	141
28	29	89	87	149	142
29	30	90	88	150	143
30	31	91	89	151	144
31	32	92	90	152	145
32	33	93	91	153	146
33	34	94	92	154	147
34	35	95	93	155	148
35	36	96	94	156	149
36	37	97	95	157	150
37	38	98	96	158	151
38	39	99	97	159	152
39	40	100	98	160	153
40	41	101	99	161	154
41	42	102	100	162	155
42	43	103	-	163	156
43	-	104	-	164	157
44	-	105	101	165	158
46	44	106	102	166	159
47	45	107	103	167	160
48	46	108	104	168	161
49	47	109	105	169	162
50	48	110	106	170	163
51	49	111	-	171	164
52	50	112	-	172	165
53	51	113	107	173	-
54	52	114	108	174	166
55	53	115	109	175	167
56	54	116	110	176	168
57	55	117	-	177	169
58	56	118	111	178	170
59	57	119	112	179	171
60	58	120	113	180	172
61	59	121	114	181	173
62	60	122	115	182	174
63	61	123	116	183	175
64	62	124	117	184	176
65	63	125	118	185	177
66	64	126	119	186	178
67	65	127	120	187	179
68	66	128	121	188	180
69	67	129	122	189	181
70	68	130	123	190	182
71	69	131	124	191	183
72	70	132	125	192	184

Numeración Anterior	Numeración Actual	Numeración Anterior	Numeración Actual	Numeración Anterior	Numeración Actual
193	185	224	216	255	247
194	186	225	217	256	248
195	187	226	218	257	249
196	188	227	219	258	250
197	189	228	220	259	251
198	190	229	221	260	252
199	191	230	222	261	253
200	192	231	223	262	254
201	193	232	224	263	255
202	194	233	225	264	256
203	195	234	226	265	257
204	196	235	227	266	258
205	197	236	228	267	259
206	198	237	229	268	260
207	199	238	230	269	261
208	200	239	231	270	262
209	201	240	232	271	263
210	202	241	233	272	264
211	203	242	234	273	265
212	204	243	235	274	266
213	205	244	236	275	267
214	206	245	237	D.F. 1era.	D.F. 1era.
215	207	246	238	D.F. 2da.	D.F. 2da.
216	208	247	239	-	Única Derogat.
217	209	248	240	Art. Final	Art. Final
218	210	249	241		
219	211	250	242		
220	212	251	243		
221	213	252	244		
222	214	253	245		
223	215	254	246		

\* Se traslada el Art. 45 a continuación del Art. 27 por su contenido y al haberse suprimido el Capítulo IV, denominado "Derechos Aeroportuarios".

## H. CONGRESO NACIONAL

### LA COMISION DE LEGISLACION Y CODIFICACION

#### CODIFICACION DE LA LEY DE AVIACION CIVIL

#### INTRODUCCION

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

Con este antecedente, se codifican las disposiciones de esta Ley, y se menciona de manera particular la Ley

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

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

## CODIFICACION 2006-016

### H. CONGRESO NACIONAL

#### LA COMISION DE LEGISLACION Y CODIFICACION

##### Resuelve:

#### EXPEDIR LA SIGUIENTE CODIFICACION DE LA LEY DE AVIACION CIVIL

##### TITULO I

#### DE LA AERONAVEGACION 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.

**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.

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.

**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) Designar al Presidente y miembros de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación (JIA). El Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes será ecuatoriano, mayor de treinta años, acreditará haber aprobado uno o más cursos sobre seguridad en materia de investigaciones de accidentes de aviación.

El Presidente y los miembros de la Junta, deberán tener amplia experiencia en la aviación comercial y no podrán tener acciones o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacionales o extranjeras que operaren en el país.

### 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.

**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 aerodelismo 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.

## 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.

**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.

## 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

**Art. 12.-** La Junta Investigadora de Accidentes es una entidad con personería jurídica, adscrita a la Dirección General de Aviación Civil, sin perjuicio de su autonomía operativa y decisoria para el cumplimiento de su función.

**Art. 13.-** La Junta Investigadora de Accidentes JIA, investigará y establecerá los hechos, circunstancias, causa o probable causa de un accidente o incidente de aeronave en la que tiene autoridad de investigar. En las investigaciones identificará evidentes deficiencias de seguridad y efectuará recomendaciones conducentes a eliminar o reducir cualquier deficiencia de esa seguridad.

**Art. 14.-** La Junta Investigadora de Accidentes, estará integrada por un presidente que actuará permanentemente y dos miembros que se integrarán cuando ésta se convoque para conocer el resultado de las investigaciones de un accidente de aeronave.

**Art. 15.-** El Presidente de la República emitirá el reglamento inherente a la estructuración, funcionamiento, actividades, atribuciones y responsabilidades de la JIA.

**Art. 16.-** La Junta Investigadora de Accidentes, en la investigación contará con la colaboración informativa de la Dirección General de Aviación Civil.

**Art. 17.-** Las conclusiones alusivas a las causas del accidente se tomarán sin la ingerencia ni intervención de las autoridades aeronáuticas.

**Art. 18.-** El Director General de Aviación Civil emitirá regulaciones atinentes a la notificación y reporte de accidentes e incidentes que involucren aeronaves.

**Art. 19.-** Excepto por lo dispuesto en el último artículo de este Capítulo, la JIA tendrá:

- a) El poder para investigar los accidentes ocurridos en el Ecuador que involucren aeronaves civiles; y,
- b) La autoridad para participar en la investigación de accidentes que involucren aeronaves matriculadas en el Ecuador y que ocurran en el territorio de un país extranjero, acorde con cualquier tratado, acuerdo u otro arreglo con el país en cuyo territorio ocurrió el accidente.

**Art. 20.-** Los costos de la investigación de los accidentes de aeronaves, serán cubiertos por el Estado a través del Ministerio de Economía y Finanzas y el operador, en partes iguales.

**Art. 21.-** El Director General de Aviación Civil adoptará las acciones correctivas, basándose en los descubrimientos de las investigaciones de los accidentes e incidentes autorizadas bajo esta Ley, que a su juicio sirvan al propósito de prevenir accidentes similares en el futuro.

**Art. 22.-** La investigación de un accidente que involucre aeronaves, ocurrido dentro de una área militar, o un accidente que involucre únicamente a una aeronave de las fuerzas armadas, será responsabilidad de los militares. Para

los propósitos de este artículo el término: "área militar", significa aquella área dentro del Ecuador que está bajo el control de los militares.

## TITULO 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 regirán por la ley y las ordenanzas relacionadas con esta materia.

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

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

- a) Del Estado ecuatoriano o de otros estados que concedan reciprocidad en casos similares, excepto las empleadas en servicio comercial;
- b) De aeroclubes o escuelas de aviación, nacionales o extranjeras, reconocidas por la Dirección General de Aviación Civil, siempre que no realicen actividades de transporte aéreo comercial y el país de matrícula de la aeronave de que se trate, conceda reciprocidad en casos similares;
- c) Las que efectúen vuelos de prueba o entrenamiento y demostración, realizados previa autorización;
- d) Las que por encontrarse en peligro o por precaución realicen aterrizajes imprevistos;
- e) Las que intervengan en operaciones de búsqueda y salvamento; y,
- f) Las privadas, destinadas exclusivamente a misiones religiosas en la región amazónica ecuatoriana o a misiones de socorro, culturales o sanitarias.

**Art. 27.-** Las aeronaves civiles destinadas a actividades aerocomerciales que operen en cualquier parte del espacio aéreo ecuatoriano pagarán derechos por instalaciones y servicios de protección al vuelo en ruta.

**Art. 28.-** Quedan exentas del pago de derechos por instalaciones y servicios de protección al vuelo en ruta, las aeronaves determinadas en el artículo 26.

**Art. 29.-** Las aeronaves que utilicen 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.-** Establécese en beneficio de la Dirección General de Aviación Civil 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.

**Art. 32.-** La Dirección General de Aviación Civil cobrará directamente tasas y demás derechos establecidos en esta Ley de acuerdo con el reglamento que dicte para el efecto.

El jefe de aeropuerto, aeródromo o helipuerto cobrará juntamente con el valor de los derechos de aterrizaje, el de las tasas que deban satisfacer los propietarios de aeronaves que arriben en vuelos ocasionales. El valor recaudado lo depositará en la Sección Recaudaciones de la Dirección General de Aviación Civil.

**Art. 33.-** Por excepción, la Dirección General de Aviación Civil podrá constituir a las empresas de aviación, nacionales o extranjeras, o a sus agentes vendedores, así como a las personas naturales o jurídicas, intermediarias en cualesquier transacción aéreo-comercial, como agentes de retención para el cobro de los gravámenes determinados en esta Ley.

**Art. 34.-** La persona natural o jurídica obligada al pago de derechos de aterrizaje, protección al vuelo y derechos por servicios prestados por la Dirección General de Aviación Civil y demás contribuciones cancelará y depositará mensualmente los valores causados por tales servicios, conjuntamente con la declaración respectiva.

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

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

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

**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 los artículos 413 y 419 del Código de Procedimiento Civil.

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

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

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

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

**Art. 38.-** Las compañías de aviación y en general toda persona natural o jurídica que hubiere obtenido autorización de la Dirección General de Aviación Civil para el uso de

edificios, terminales, terrenos, bodegas o mostradores de su propiedad, pagarán como canon mensual de arrendamiento o concesión, la cantidad fijada por la Dirección General.

**Art. 39.-** La autoridad responsable de la correcta recaudación de los fondos de la Dirección General de Aviación Civil que no diere estricto cumplimiento a las disposiciones de esta Ley para obtener una oportuna y eficaz recaudación será penal y pecuniariamente responsable por los perjuicios que tal hecho ocasionare a la Institución.

### TITULO 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.

**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.

**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.

### TITULO IV

#### DISPOSICIONES GENERALES

**Art. 44.-** Los jefes de aeropuertos, aeródromos y helipuertos para fines de seguridad, operación y control, dentro del aspecto técnico administrativo específico de sus funciones, tendrán autoridad sobre todos los funcionarios y empleados que laboren en los mismos y en general sobre toda persona dentro de los límites de la instalación.

**Art. 45.-** Toda persona natural o jurídica nacional y las extranjeras con centro de operaciones y mantenimiento en el Ecuador, contratarán, según el caso, para los servicios de pilotos, tripulación de a bordo, técnicos, profesionales y personal administrativo a ciudadanos ecuatorianos, de acuerdo con las leyes aplicables y el reglamento respectivo.

**Art. 46.-** La Dirección General podrá autorizar la contratación de personal extranjero para las funciones puntualizadas en el artículo anterior, solo cuando se acredite

de manera fehaciente que no existe personal técnico ecuatoriano habilitado y disponible para el efecto. La persona natural o jurídica que contrate personal extranjero está obligado a dar el debido entrenamiento al personal ecuatoriano que sustituirá a aquél, dentro del plazo que fije la autoridad aeronáutica para cada caso.

**Art. 47.-** Los servicios aéreos ecuatorianos solo podrán explotarse por personas naturales ecuatorianas o por personas jurídicas constituidas en el Ecuador, ya sea con inversiones nacionales o extranjeras.

**Art. 48.-** Las concesiones y permisos de operación para la explotación de los servicios de transporte aéreo público, interno e internacional, sólo podrán ser otorgados a empresas que se hubieren constituido específicamente para dedicarse a esta actividad, con un capital no inferior a veinte veces el monto señalado por la Ley de Compañías para las sociedades anónimas.

**Art. 49.-** Las compañías o empresas de transporte aéreo internacional que no operen en el Ecuador, pero que mantengan en el país agencias de venta de pasajes, deberán comunicar a la autoridad aeronáutica, la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, responsable para la venta y emisión de documentos, boletos, pasajes y demás especies de transporte aéreo; agentes, que, a su vez, obtendrán previamente la autorización de la Dirección General de Aviación Civil para el desenvolvimiento de esta actividad en el Ecuador.

**Art. 50.-** Los actos y contratos relativos a enajenación y gravámenes de aeronaves no matriculadas en el Ecuador, celebrados válidamente en un país extranjero, debidamente autenticados y traducidos al castellano, tendrán pleno efecto en el país, siempre que se inscriban en el Registro Aeronáutico Nacional.

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

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

**Art. 53.-** Si una vez iniciado el viaje se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el artículo anterior, el transportador estará obligado a efectuar el transporte de pasajeros y equipaje por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible, hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido. También sufragará el transportador los gastos de mantenimiento y hospedaje que se deriven de la expresada interrupción.

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

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

**Art. 56.-** El transportador responderá por el monto declarado, en caso de pérdida, sustracción o deterioro del contenido de su valija de equipaje entregada para su custodia y transporte.

**Art. 57.-** En las instalaciones de telecomunicaciones que deba llevar a cabo la Dirección General de Aviación Civil para facilitar sus operaciones, deberán obtener la aprobación de los organismos nacionales respectivos y obtener la aprobación previa de este organismo.

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

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

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

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

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

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

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

1. Ser aeronave civil;

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

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

4. Mantener un certificado de aeronavegabilidad vigente;

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

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

7. Ser tripulada por personal civil ecuatoriano.

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

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.

## TITULO 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.

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

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

#### Capítulo II

##### De las contravenciones y sanciones a explotadores y/u operadores de aeronaves civiles.

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

- 1.- Contravenciones de primera clase;
- 2.- Contravenciones de segunda clase; y,
- 3.- Contravenciones de tercera clase.

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

- a) No disponer de la documentación técnica y manuales de a bordo, exigidos por la reglamentación técnica; o utilizar manuales desactualizados;
- b) Tener registros de mantenimiento y operaciones incompletos o desactualizados;
- c) Negarse a participar en operaciones de búsqueda y salvamento sin causa justificada;
- d) Matricular la aeronave en el registro de otro estado sin haber cancelado la matrícula ecuatoriana;
- e) Modificar o alterar las marcas de nacionalidad y matrícula, sin autorización de la Dirección General de Aviación Civil;

- f) No registrar en sus libros los trabajos de mantenimiento realizados;
- g) Realizar trabajos no autorizados por los manuales y las especificaciones técnicas en las aeronaves, motores, hélices y componentes;
- h) Permitir que se transporte cadáveres y personas afectadas por enfermedades mentales o contagiosas, sin la correspondiente autorización; o, negar su transporte cuando se encuentre debidamente autorizado;
- i) La inobservancia de las normas de seguridad en el interior de las aeronaves;
- j) Permitir que se realicen operaciones de fumigación aérea sin utilizar equipos de protección apropiados, de conformidad con las regulaciones y disposiciones del Director;
- k) No cumplir con las normas de seguridad establecidas para el abastecimiento de combustible de las aeronaves;
- l) No registrar en la Dirección General de Aviación Civil las tarifas del transporte de pasajeros y de carga;
- m) Incumplimiento de las normas de despacho de aeronaves en su operación;
- n) Permitir el ingreso de personas o vehículos no autorizados a las áreas restringidas de un aeropuerto, operaciones, calles de rodaje, pistas de aterrizaje o áreas de maniobra, ya sea que provoquen o no el cierre de las operaciones aéreas; y,
- o) Todas las demás acciones u omisiones de los explotadores u operadores que infrinjan o incumplan de cualquier forma, las obligaciones a las que se encuentran obligados por las regulaciones técnicas RDAC y demás leyes y reglamentos pertinentes que no estén considerados como contravenciones de segunda y tercera clase.
- Art. 69.-** Son contravenciones de segunda clase y serán sancionadas según su gravedad con multa de 5.000 a 10.000 dólares de los Estados Unidos de América, o la suspensión de hasta tres meses de la concesión o permiso de operación, las siguientes:
- a) No informar, en el tiempo requerido en las RDAC, a la Dirección General de Aviación Civil de los accidentes o incidentes relacionados con sus aeronaves, en territorio nacional o extranjero;
- b) Permitir que una aeronave opere sin las marcas de nacionalidad o matrícula correspondientes;
- 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.

**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.

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

1. Iniciar y/o realizar un vuelo en una aeronave con certificado de aeronavegabilidad caducado o que la aeronave no lleve las marcas de nacionalidad y matrícula;
2. No tener la documentación necesaria para un vuelo exigida en la reglamentación técnica respectiva;
3. Tripular con la licencia suspendida, cancelada o caducada o permitir que cualquier miembro de la tripulación vuele con la licencia caducada, suspendida o cancelada;
4. Realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o vuelos de instrucción sin la debida autorización;
5. Negarse a participar, sin justa causa, en las operaciones de búsqueda y salvamento;
6. No comunicar a la Dirección General de Aviación Civil dentro del tiempo establecido en las regulaciones, de los accidentes o incidentes que ocurran en la aeronave a su mando o aquellos otros que tenga conocimiento en razón de sus funciones;
7. Permitir durante el vuelo, el ingreso a la cabina de mando de personas no calificadas en la regulación;
8. No utilizar durante la operación de la aeronave los servicios auxiliares de la navegación aérea, indispensables para la seguridad de vuelo;
9. Desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto al servicio de tránsito aéreo;
10. Exceder los límites de tiempo determinados en el Reglamento de Tiempos de Vuelo y Períodos de Descanso de las Tripulaciones de Aeronaves;
11. No cumplir con los períodos de descanso de acuerdo a la regulación técnica respectiva;
12. Alterar documentos y manuales de a bordo;

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

14. Irrespeto verbal o físico a la autoridad aeronáutica;

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

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

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

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

**Art. 73.-** Son contravenciones de tercera clase del comandante de una aeronave y será sancionado con suspensión de la licencia de seis a doce meses, las siguientes:

1. Permitir que una persona que no sea miembro del personal de vuelo, tome parte de las operaciones de la aeronave;

2. Tripular la aeronave en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica del tripulante;

3. Permitir que un miembro del personal de vuelo, en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica del tripulante, participe en las operaciones de la aeronave;

4. Aterrizar en un aeródromo que no esté habilitado para la operación que realice, salvo en caso de fuerza mayor;

5. Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición, sin la autorización de la autoridad aeronáutica;

6. Volar sobre zonas prohibidas, publicadas en los diferentes documentos aeronáuticos;

7. Transportar armas, municiones o materiales inflamables, explosivos, biológicos o radioactivos, contaminantes u otros semejantes sin autorización;

8. Realizar maniobras que pongan en peligro la seguridad de la aeronave y los pasajeros; y,

9. Operar una aeronave en condiciones que ponga en peligro evidente a pasajeros, carga y personas o bienes en la superficie.

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

1. Arrojar objetos innecesariamente desde la aeronave en vuelo;

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

3. Utilizar manuales desactualizados;

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

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

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

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

2. Tripular sin el entrenamiento requerido;

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

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

**Art. 76.-** Son contravenciones de tercera clase de los miembros de la tripulación y serán sancionados con suspensión de la licencia de seis a doce meses; las siguientes:

1. Tripular una aeronave en estado de embriaguez, o bajo los efectos de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica del tripulante; y,

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

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

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

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

3. Todas las acciones u omisiones del personal técnico aeronáutico de tierra que infrinjan o incumplan de cualquier forma las regulaciones técnicas RDAC y demás leyes y 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 química; 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.-** Son delitos aeronáuticos las siguientes acciones u omisiones:

1. Todo acto de destrucción, cambio, retiro o interferencia contra las señales, equipos, instrumentos, medios de comunicación y demás instalaciones que, con fines aeronáuticos, hubieren sido colocados por la autoridad competente;
2. Toda alteración y falsificación de la matrícula, manuales de a bordo, registro de mantenimiento;
3. Falsificar partes y repuestos de aeronaves;
4. Todo atentado contra la seguridad de los pasajeros y de las aeronaves, que consista en obstaculizar u obstruir las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento utilizados por aeronaves;
5. Emitir información falsa por parte de los tripulantes o controladores del tránsito aéreo, durante el servicio de tránsito aéreo;
6. No informar o denunciar, en forma inmediata, ante la autoridad competente, la posición de una aeronave o sus partes, que se encuentre accidentada o abandonada;
7. Portar armas, sin la debida autorización a bordo de la aeronave o en el área de abordaje;
8. Colocar artefactos explosivos o incendiarios en las aeronaves e instalaciones aeronáuticas y su tentativa;
9. Cometer o intentar cometer actos de piratería en contra de una aeronave; y,
10. Obstaculizar la ejecución de las funciones del tripulante, esenciales en la conducción de la aeronave.

Los casos previstos en los numerales 1, 2, 3, 4, 5 y 6 serán sancionados con pena de prisión de uno a cuatro años; y, los casos previstos en los numerales 7, 8, 9, y 10 serán sancionados con pena de prisión de dos a cinco años y multa de 2.000 a 5.000 dólares de los Estados Unidos de América.

Juzgarán estos delitos los jueces competentes de lo penal, pertenecientes a la Función Judicial.

**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.

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

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

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

## TÍTULO VI

### EL PROCEDIMIENTO

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

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

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

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

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

**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.-** Las acciones derivadas de esta Ley, Código Aeronáutico y los reglamentos y regulaciones técnicas, siempre que constituyan delito cuyo término de prescripción no haya sido previsto expresamente, prescribirán en dos años.

El derecho que tiene la Dirección de Aviación Civil para sancionar las faltas, así como emitir los títulos de crédito caducarán en un año, igualmente caducará en un año el derecho que tiene el sujeto pasivo para presentar acciones por el pago indebido.

**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.

f.) Dr. José Chalco Quezada, Presidente.

f.) Dr. José Vásquez Castro, Vicepresidente.

f.) Dr. Italo Ordóñez Vásquez, Vocal.

f.) Dr. Carlos Duque Carrera, Vocal.

**CERTIFICO:**

f.) Dra. Ximena Velasteguí Ayala, Secretaria de la Comisión de Legislación y Codificación.

**FUENTES DE LA CODIFICACION DE LA LEY DE AVIACION CIVIL**

1. Constitución Política de la República.
2. Codificación No. 2005-021, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 192 de 20 de enero del 2006.
3. Ley No. 2006-37, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 de fecha 5 de abril del 2006.

**CONCORDANCIAS DE LA CODIFICACION DE LA LEY DE AVIACION CIVIL**

Numeración Anterior	Numeración Actual	Numeración Anterior	Numeración Actual	Numeración Anterior	Numeración Actual
1	1	21	31	-	60
2	2	22	32	-	61
3	3	23	33	-	62
4	4	24	34	-	63*
5	5	25	35	50	64
6	6	26	-	51	-
7	7	27	36	52	65
8	8	28	37	53	66
9	9	29	38	54	67
10	10	30	39	55	68
11	11	31	40	56	69
12	-	32	41	57	70
-	12	33	42	58	-
-	13	34	43	59	71
-	14	35	44	60	72
-	15	36	45	61	73
-	16	37	46	62	74
-	17	38	47	63	75
-	18	39	48	64	76
-	19	40	-	65	77
-	20	41	49	66	78
-	21	42	50	67	79
-	22	43	51	68	80
13	23	44	52	69	81
14	24	45	53	70	82
15	25	46	54	71	83
16	26	47	55	-	84
17	27	48	56	-	85
18	28	49	57	72	86
19	29	-	58	73	87
20	30	-	59	74	88

Numeración Anterior	Numeración Actual	Numeración Anterior	Numeración Actual	Numeración Anterior	Numeración Actual
75	-	79	92	-	1ra. D.T.
76	89	80	93	-	2da. D.T.
77	90	81	94	D.T.U.	3ra. D.T.
78	91	82	95	Art. Final	Art. Final

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

No. 0418

**MINISTERIO DE BIENESTAR SOCIAL**

**Dr. Nicolás Naranjo Borja**  
**SUBSECRETARIO DE FORTALECIMIENTO**  
**INSTITUCIONAL**

**Considerando:**

Que, de conformidad con lo prescrito en el numeral 19 del Art. 23 de la Constitución Política de la República, el Estado Ecuatoriano reconoce y garantiza a los ciudadanos el derecho a la libre asociación con fines pacíficos;

Que, según los artículos. 565 y 567 de la Codificación del Código Civil, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 46 de junio 24 del 2005, corresponde al Presidente de la República, aprobar mediante la concesión de personería jurídica, a las organizaciones de derecho privado, que se constituyan de conformidad con las normas del Título XXX, Libro I del citado cuerpo legal;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 339 de noviembre 28 de 1998, publicado en el Registro Oficial No. 77 de noviembre 30 del mismo año, el Presidente de la República, delegó la facultad para que cada Ministro de Estado, de acuerdo al ámbito de su competencia, apruebe y reforme los estatutos de las organizaciones pertinentes;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 1205 de marzo 8 del 2006, el señor Presidente Constitucional de la República, designó Ministro de Bienestar Social al Dr. Rubén Alberto Barberán, Torres, Secretario de Estado que de conformidad con el Art. 17 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, es competente para otorgar personería jurídica a las organizaciones de derecho privado, sin fines de lucro, sujetas a las disposiciones del Título XXX, Libro I de la Codificación del Código Civil,

publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 46 de junio 24 del 2005;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 0239 de julio 27 del 2006, Art. 1, literal e), el Ministro de Bienestar Social delegó al Subsecretario de Fortalecimiento Institucional, la facultad de otorgar personería jurídica a las organizaciones de derecho privado, sin fines de lucro, sujetas a las disposiciones del Título XXX, Libro I, de la Codificación del Código Civil, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 46 de junio 24 del 2005;

Que, la Dirección Técnica de Asesoría Legal del Ministerio de Bienestar Social, mediante oficio No. 177-DAL-PJ-LFM-2006, de agosto 18 del 2006, ha emitido informe favorable, para la aprobación del Estatuto y concesión de personería jurídica a favor del Comité Promejoras del Barrio "Cuerpo de Bomberos de Quito", con domicilio en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, provincia de Pichincha, por cumplidos los requisitos establecidos en el Decreto Ejecutivo No. 3054 de agosto 30 del 2002, publicado en el Registro Oficial No. 660 de septiembre 11 del mismo año y del Título XXX, Libro I de la Codificación del Código Civil, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 46 de junio 24 del 2005; y,

En ejercicio de las facultades legales,

**Acuerda:**

**Art. 1.-** Aprobar el estatuto y conceder personería jurídica al Comité Promejoras del Barrio "Cuerpo de Bomberos de Quito", con domicilio en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, provincia de Pichincha. - **Sin modificación alguna.**

**Art. 2.-** Registrar en calidad de socios fundadores de la citada entidad a las siguientes personas:

No.	Apellidos y Nombres	Nacionalidad	No. C.C.
1.-	Arteaga Vinueza Gladys Esperanza	Ecuatoriana	170816184-7
2.-	Arteaga Vinueza Hugo Osvaldo	Ecuatoriana	170820355-7
3.-	Arteaga Vinueza Milton Ernesto	Ecuatoriana	170709651-5
4.-	Aldaz Sanpedro Fabiola de Lourdes	Ecuatoriana	170319297-9
5.-	Baliente Cuchiipe Manuel Vicente	Ecuatoriana	050139226-0
6.-	Bastidas Arciniega Carlos Alfredo	Ecuatoriana	100008334-3
7.-	Cajas Pallo Jaime Germán	Ecuatoriana	171016297-3

No.	Apellidos y Nombres	Nacionalidad	No. C.C.
8.-	Cajas Pallo Segundo Edgar	Ecuatoriana	170659165-6
9.-	Calero Cando José Marcelo	Ecuatoriana	170144808-4
10.-	Cartagena Guerrero Edison Patricio	Ecuatoriana	170655356-5
11.-	Cevallos Tufiño Francisca de las Mercedes	Ecuatoriana	170319579-0
12.-	Chirtala Tirira José Olmedo	Ecuatoriana	170135975-2
13.-	Díaz Bolaños Miguel Angel	Ecuatoriana	170644965-7
14.-	Flores Cabezas Giovanna Fabiola	Ecuatoriana	172003082-2
15.-	García Chirtala Lourdes Elizabeth	Ecuatoriana	172016307-8
16.-	Gualoto Simbaña Fanny Fabiola	Ecuatoriana	172016307-8
17.-	Gualoto Simbaña Fanny Fabiola	Ecuatoriana	171099053-0
18.-	Gualoto Simbaña Rosa Elena	Ecuatoriana	171099052-2
19.-	Guanotuña Ante Héctor Manuel	Ecuatoriana	170984659-4
20.-	Luna Pazmiño Jaime Oswaldo	Ecuatoriana	170785606-6
21.-	Luna Pazmiño María Olga	Ecuatoriana	170544034-3
22.-	Llumipanta Simbaña Jaime Segundo	Ecuatoriana	171125253-4
23.-	Llumipanta Simbaña Luis Aníbal	Ecuatoriana	170943437-5
24.-	Llumipanta Simbaña Myriam Esther	Ecuatoriana	171443743-9
25.-	Llumipanta Simbaña María Elena	Ecuatoriana	171123605-7
26.-	Llumipanta Simbaña Víctor Patricio	Ecuatoriana	170797883-7
27.-	Llumipanta Simbaña Oscar Iván	Ecuatoriana	171263356-7
28.-	Martínez Mueces Sonia Cecilia	Ecuatoriana	171389643-7
29.-	Narváez Flores Gladis Amaya	Ecuatoriana	171138437-8
30.-	Ramírez Cuchipe María Concepción	Ecuatoriana	050139227-8
31.-	Reinoso Hugo Gaitán	Ecuatoriana	040027709-1
32.-	Rojas Benalcázar Alba Lucila	Ecuatoriana	171381822-5
33.-	Rojas Cuzco Blanca Marina Eva	Ecuatoriana	170086953-8
34.-	Rojas Chasi Carlos Rafael	Ecuatoriana	170222776-8
35.-	Valencia Lalangui Lourdes Guadalupe	Ecuatoriana	171413202-2
36.-	Vinueza Montalvo María Isabel	Ecuatoriana	100023527-3
37.-	Zapata Lema José Miguel	Ecuatoriana	170066674-4
38.-	Zurita Valladares Israel	Ecuatoriana	090337141-7

**Art. 3.-** Disponer que el comité, ponga en conocimiento del Ministerio de Bienestar Social la nómina de la directiva designada una vez adquirida la personería jurídica, y las que le sucedan en el plazo de 15 días posteriores a la fecha de la elección, para el registro respectivo de la documentación presentada.

**Art. 4.-** Reconocer a la asamblea general de socios como la máxima autoridad y único organismo competente para resolver los problemas internos del comité, y al Presidente como su representante legal.

**Art. 5.-** La solución de los conflictos que se presentaren al interior del comité, y de éste con otros, se someterá a las disposiciones de la Ley de Arbitraje y Mediación,

publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 145 de septiembre 4 de 1997.

Publíquese conforme a la ley.

Dado en Quito, a 6 de septiembre del 2006.

f.) Dr. Nicolás Naranjo Borja, Subsecretario de Fortalecimiento Institucional.

MINISTERIO DE BIENESTAR SOCIAL.- Es fiel copia del original.- Lo certifico.- f.) Jefe de Archivo.- 26 de septiembre del 2006.

No. 0419

MINISTERIO DE BIENESTAR SOCIAL

Dr. Nicolás Naranjo Borja  
SUBSECRETARIO DE FORTALECIMIENTO  
INSTITUCIONAL

Considerando:

Que, de conformidad con lo prescrito en el numeral 19 del Art. 23 de la Constitución Política de la República, el

Estado Ecuatoriano reconoce y garantiza a los ciudadanos el derecho a la libre asociación con fines pacíficos;

Que, según los artículos 565 y 567 de la Codificación del Código Civil, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 46 de junio 24 del 2005, corresponde al Presidente de la República, aprobar mediante la concesión de personería jurídica, a las organizaciones de derecho privado, que se constituyan de conformidad con las normas del Título XXX, Libro I del citado cuerpo legal;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 339 de noviembre 28 de 1998, publicado en el Registro Oficial No. 77 de noviembre 30 del mismo año, el Presidente de la República,

delegó la facultad para que cada Ministro de Estado, de acuerdo al ámbito de su competencia, apruebe y reforme los estatutos de las organizaciones pertinentes;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 1205 de marzo 8 del 2006, el señor Presidente Constitucional de la República, designó Ministro de Bienestar Social al Dr. Rubén Alberto Barberán, Torres, Secretario de Estado que de conformidad con el Art. 17 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, es competente para otorgar personería jurídica a las organizaciones de derecho privado, sin fines de lucro, sujetas a las disposiciones del Título XXX, Libro I de la Codificación del Código Civil, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 46 de junio 24 del 2005;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 0239 de julio 27 del 2006, Art. 1, literal e), el Ministro de Bienestar Social delegó al Subsecretario de Fortalecimiento Institucional, la facultad de otorgar personería jurídica a las organizaciones de derecho privado, sin fines de lucro, sujetas a las disposiciones del Título XXX, Libro I, de la Codificación del Código Civil, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 46 de junio 24 del 2005;

**No. Apellidos y Nombres**

- 1.- Coba Nestor Alonso
- 2.- Falcón Barrionuevo Nestor Aliro
- 3.- Orbea Orbea Alejandrino
- 4.- Valladares Taipe Homero Gonzalo

Que, la Dirección de Asesoría Legal del Ministerio de Bienestar Social, mediante oficio No. 176-DTAL-PJ-LFM-2006, de agosto 18 del 2006 ha emitido informe favorable, para la aprobación del Estatuto y concesión de personería jurídica a favor de la Fundación Nueva Semilla "FUNUSE", con domicilio en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, provincia de Pichincha, por cumplidos los requisitos establecidos en el Decreto Ejecutivo No. 3054 de agosto 30 del 2002, publicado en el Registro Oficial No. 660 de septiembre 11 del mismo año y del Título XXX, Libro I de la Codificación del Código Civil, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 46 de junio 24 del 2005; y,

En ejercicio de las facultades legales,

**Acuerda:**

**Art. 1.-** Aprobar el estatuto y conceder personería jurídica a la Fundación Nueva Semilla "FUNUSE", con domicilio en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, provincia de Pichincha.- **Sin modificación alguna.**

**Art. 2.-** Registrar en calidad de socios fundadores de la citada entidad a las siguientes personas:

**Nacionalidad**

**No. C.C.**

- |             |             |
|-------------|-------------|
| Ecuatoriana | 170308743-5 |
| Ecuatoriana | 050069529-1 |
| Ecuatoriana | 170071863-6 |
| Ecuatoriana | 170921667-3 |

**Art. 3.-** Disponer que la fundación, ponga en conocimiento del Ministerio de Bienestar Social la nómina de la directiva designada una vez adquirida la personería jurídica, y las que le sucedan en el plazo de 15 días posteriores a la fecha de la elección, para el registro respectivo de la documentación presentada.

**Art. 4.-** Reconocer a la asamblea general de socios como la máxima autoridad y único organismo competente para resolver los problemas internos de la fundación, y al Presidente como su representante legal.

**Art. 5.-** La solución de los conflictos que se presentaren al interior de la fundación, y de ésta con otras, se someterá a las disposiciones de la Ley de Arbitraje y Mediación,

publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 145 de septiembre 4 de 1997.

Publíquese conforme a la ley.

Dado en Quito, a 6 de septiembre del 2006.

f.) Dr. Nicolás Naranjo Borja, Subsecretario de Fortalecimiento Institucional.

MINISTERIO DE BIENESTAR SOCIAL.- Es fiel copia del original.- Lo certifico.- f.) Jefe de Archivo.- 26 de septiembre del 2006.

**No. 0000453**

**EL MINISTRO DE SALUD PUBLICA**

**Considerando:**

Que, de conformidad con lo previsto en el artículo 124 de la Constitución Política de la República, la Administración Pública se organizará y desarrollará de manera descentralizada y desconcentrada;

Que, el Art. 54 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, establece que a través de la desconcentración, la titularidad y el ejercicio de las competencias atribuidas a los órganos administrativos podrá ser desconcentrada en otro jerárquicamente dependientes de aquellos, cuyo efecto será traslado de la competencia al órgano desconcentrado;

Que, el artículo 35 de la Ley de Modernización del Estado Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, dispone que cuando "(...) la conveniencia institucional lo requiera, los máximos

personeros de las instituciones del Estado dictarán acuerdos, resoluciones y oficios que sean necesarios para delegar sus atribuciones”;

Que, con Decreto Ejecutivo 1876-C de 27 de septiembre del 2006, se autoriza la utilización de los recursos de la Cuenta Especial de Reactivación Productiva y Social del Desarrollo Científico y Tecnológico y de la Estabilización Fiscal, CEREPS, para financiar exclusivamente proyectos de inversión en el Sector Salud;

Que, mediante Acuerdo Ministerial No. 1726, publicado en el Registro Oficial No. 310 de 3 de noviembre del 1999, se desconcentra la administración de Gestión de Personal de esta Cartera de Estado;

Que, mediante memorando No. SGF-12-1405-2006 de 24 de noviembre del 2006, el Director Nacional de Gestión Financiera solicita al señor Ministro de Salud Pública disponga la elaboración de un acuerdo ministerial, a través del cual se autorice para que esta Cartera de Estado transfiera recursos al Hospital de Infectología “Dr. José Daniel Rodríguez Maridueña”, de la ciudad de Guayaquil; y,

En el ejercicio de las atribuciones concedidas por los artículos 176 y 179 de la Constitución Política de la República y en el artículo 17 del Estatuto Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva,

**Acuerda:**

**Art. 1.-** Transferir de la partida presupuestaria No. 13200000G71305509017505010185 del presupuesto de Planta Central, la cantidad de USD. 400.000,00 (cuatrocientos mil dólares americanos) al Hospital de Infectología “Dr. José Daniel Rodríguez” de la ciudad de Guayaquil, provincia del Guayas, para la reparación y remodelación del Hospital.

**Art. 2.-** La utilización de estos recursos estará sujeta a la observancia de lo previsto en el último inciso del artículo 16 de la Codificación de la Ley Orgánica de Responsabilidad, Estabilización y Transparencia Fiscal, LOREYTF, y corresponde al Director del Hospital de Infectología “Dr. José Daniel Rodríguez Maridueña”, de la ciudad de Guayaquil; precautelando que los recursos se destinen única y exclusivamente para la reparación remodelación del referido Hospital, observando para los procesos precontractuales y contractuales lo previsto en la Codificación en la Ley de Contratación Pública y su Reglamento y el Acuerdo Ministerial No. 000113 de 13 de febrero del 2006, en el que se expide el Reglamento para la Adquisición de Bienes Muebles, Ejecución de Obras y Prestación de Servicios del Ministerio de Salud Pública.

**Art. 3.-** Para justificar los desembolsos de fondos del proyecto, el Hospital de Infectología “Dr. José Daniel Rodríguez Maridueña”, de la ciudad de Guayaquil; y, deberá presentar el informe de avance físico y financiero del proyecto, para tal efecto la Dirección de Gestión Financiera proveerá los formatos de reporte de justificativos.

**Art. 4.-** Los valores transferidos deberán ser ejecutados hasta el 31 de diciembre del 2006, caso contrario deberán ser restituidos al Ministerio de Salud Pública.

**Art. 5.-** De la ejecución del presente acuerdo ministerial encárguese al Director del Hospital de Infectología “Dr. José Daniel Rodríguez Maridueña”, de la ciudad de Guayaquil.

**Art. 6.-** El presente acuerdo ministerial entrará en vigencia a partir de la fecha de su suscripción sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito, a 12 de diciembre del 2006.

f.) Dr. Guillermo Wagner Cevallos, Ministro de Salud Pública.

Es fiel copia del documento que consta en el archivo de la Secretaría General al que me remito en caso necesario.- Lo certifico.

Quito, a 12 de diciembre del 2006.

f.) Dra. Nelly Cecilia Mendoza Orquera, Secretaria General, Ministerio de Salud Pública.

No. 0000454

**EL MINISTRO DE SALUD PUBLICA**

**Considerando:**

Que de conformidad con lo previsto en el artículo 176, y numeral 6 del artículo 179, Capítulo 3 Título VII de la Constitución Política de la República, los ministros de Estado representan al Presidente de la República en los asuntos propios del Ministerio a su cargo, esto en concordancia con lo dispuesto en el artículo 17 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva;

Que la Constitución Política de la República en su artículo 42 dispone que el Estado garantizará el derecho a la salud, así como la posibilidad del acceso permanente e ininterrumpido a servicios de salud, conforme a los principios de equidad, universalidad, solidaridad, calidad y eficiencia;

Que el Código de la Salud establece en su artículo 96 que el Estado fomentará la salud individual y colectiva;

Que la política actual del Ministerio de Salud Pública está dirigida a mejorar la salud y la calidad de vida de los ecuatorianos en especial de los menores recursos económicos;

Que es obligación de la Cartera de Salud Pública resaltar la importancia de la salud para promover el desarrollo armónico y equilibrado de las personas, en el contexto de salud integral;

Que mediante oficio No. 152-PNC-DDI de 28 de septiembre del 2006, el Director del Programa de Control DDI (BOCIO), solicita se declare el 14 abril día Nacional del Yodo, mediante el presente acuerdo ministerial; y,

En uso de las facultades que le concede el Art. 63 del Código de la Salud.

**Acuerda:**

**Art. 1.-** Establecer, como el día nacional del Yodo en el Ecuador, el 10 de abril de cada año.

**Art. 2.-** De la ejecución del presente acuerdo, encárguese a la Dirección Gestión Técnica del Sistema Nacional de Salud y al Director del Programa de Control DDI (BOCIO), el mismo que entrará en vigencia desde la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito, a 12 de diciembre del 2006.

f.) Dr. Guillermo Wagner Cevallos, Ministro de Salud Pública.

Es fiel copia del documento que consta en el archivo de la Secretaría General al que me remito en caso necesario.- Lo certifico.

Quito, a 12 de diciembre del 2006.

f.) Dra. Nelly Cecilia Mendoza Orquera, Secretaria General, Ministerio de Salud Pública.

No. 0000455

EL MINISTRO DE SALUD PUBLICA

**Considerando:**

Que, la Constitución Política de la República en su artículo 42 dispone que el Estado garantizará el derecho a la salud, así como la posibilidad del acceso permanente e ininterrumpido a servicios de salud, conforme a los principios de equidad, universalidad, solidaridad, calidad y eficiencia;

Que, el Código de la Salud establece en su artículo 96 que el Estado fomentará la salud individual y colectiva;

Que, el Art. 54 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, establece que a través de la desconcentración, la titularidad de las competencias atribuidas a los órganos administrativos podrán ser descentralizados en otro jerárquicamente dependiente de aquello, cuyo efecto será trasladado de la competencia al órgano descentralizado;

Que, mediante comunicación de 7 de diciembre del 2006, el Director General del SNEM solicita la elaboración del acuerdo ministerial mediante el cual se asigne a la Dirección Nacional del SNEM los recursos que permitan la ejecución de los procesos de contratación de 10 camionetas doble cabina 4 x 2 para el programa de Paludismo;

Que, con memorando No. SGF-12-1001-2006 de 2 de octubre del 2006, la Directora de Gestión Financiera certifica la disponibilidad Financiera en la partida presupuestaria No. 13200000G51600100008401050005;

Que, este despacho cree necesario que la adquisición de las 10 camionetas doble cabina 4 x 2, para el programa de Paludismo, deben ser tramitados a través de la Dirección Nacional del Servicio Nacional de Control de las enfermedades transmitidas por vectores artrópodos (SNEM); y,

En el ejercicio de las atribuciones concedidas por los artículos 176 y 179 de la Constitución Política de la República y en el artículo 17 de Estatuto Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva,

**Acuerda:**

**Art. 1.-** Delegar y autorizar al Director General del SNEM, para que conforme el comité de contrataciones y realice el proceso precontractual y contractual necesarios, de conformidad con lo que establece la Ley de Contratación Pública y el Reglamento de Adquisición de Bienes Muebles, Ejecución de Obras y Prestación de Servicios del Ministerio de Salud Pública, expedido mediante Acuerdo Ministerial No. 113 del 13 de febrero del 2006, para lo cual deberá contar con la ayuda y asesoramiento del abogado del SNEM, para la adquisición de 10 camionetas doble cabina 4 x 2 para el programa de Paludismo.

**Art. 2.-** Los miembros del comité de contrataciones deberán actuar en los términos del presente acuerdo ministerial y la Ley de Contratación Pública Codificada, caso contrario responderán administrativa, civil y penalmente, de modo directo y exclusivo por los actos u omisiones verificados en el ejercicio de esta delegación.

**Art. 3.-** De la ejecución del presente acuerdo ministerial encárguese al Director General del SNEM.

**Art. 4.-** El presente acuerdo ministerial entrará en vigencia a partir de la fecha de suscripción sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito, a 12 de diciembre del 2006.

f.) Dr. Guillermo Wagner Cevallos, Ministro de Salud Pública.

Es fiel copia del documento que consta en el archivo de la Secretaría General al que me remito en caso necesario.- Lo certifico.

Quito, a 12 de diciembre del 2006.

f.) Dra. Nelly Cecilia Mendoza Orquera, Secretaria General, Ministerio de Salud Pública.

No. 0000456

**EL MINISTRO DE SALUD PUBLICA**

**Considerando:**

Que la Constitución Política de la República en su artículo 42 dispone que el Estado garantizará el derecho a la salud, así como la posibilidad del acceso permanente e ininterrumpido a servicios de salud, conforme a los principios de equidad, universalidad, solidaridad, calidad y eficiencia;

Que el Código de la Salud establece en su artículo 96 que el Estado fomentará la salud individual y colectiva;

Que, el Art. 54 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, establece que a través de la desconcentración, la titularidad de las competencias atribuidas a los órganos administrativos podrán ser descentralizados en otro jerárquicamente dependiente de aquello, cuyo efecto será trasladado de la competencia al órgano descentralizado;

Que mediante comunicación de 7 de diciembre del 2006, el Director General del SNEM solicita la elaboración del acuerdo ministerial mediante el cual se asigne a la Dirección Nacional del SNEM los recursos que permitan la ejecución de los procesos de contratación de 10 camionetas doble cabina 4 x 2 para el programa del Dengue y Malaria;

Que con memorando No. SGF-12-1001-2006 de 2 de octubre del 2006, la Directora de Gestión Financiera certifica la disponibilidad Financiera en la partida presupuestaria No. 13200000G51600100008401050005;

Que este despacho cree necesario que la adquisición de las 10 camionetas doble cabina 4 x 2, para el programa del Dengue y Malaria, deben ser tramitados a través de la Dirección Nacional del Servicio Nacional de Control de las Enfermedades Transmitidas por Vectores Artrópodos (SNEM); y,

En el ejercicio de las atribuciones concedidas por los artículos 176 y 179 de la Constitución Política de la República y en el artículo 17 de Estatuto Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva,

**Acuerda:**

**Art. 1.-** Delegar y autorizar al Director General del SNEM, para que conforme el comité de contrataciones y realice el proceso precontractual y contractual necesarios, de conformidad con lo que establece la Ley de Contratación Pública y el Reglamento de Adquisición de Bienes Muebles, Ejecución de Obras y Prestación de Servicios del Ministerio de Salud Pública, expedido mediante Acuerdo Ministerial No. 113 del 13 de febrero del 2006, para lo cual deberá contar con la ayuda y asesoramiento del abogado del SNEM, para la adquisición de 10 camionetas doble cabina 4 x 2 para el programa del Dengue y Malaria.

**Art. 2.-** Los miembros del comité de contrataciones deberán actuar en los términos del presente acuerdo ministerial y la Ley de Contratación Pública Codificada, caso contrario responderán administrativa, civil y penalmente, de modo directo y exclusivo por los actos u omisiones verificados en el ejercicio de esta delegación.

**Art. 3.-** De la ejecución del presente acuerdo ministerial encárguese al Director General del SNEM.

**Art. 4.-** El presente acuerdo ministerial entrará en vigencia a partir de la fecha de suscripción sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito, a 12 de diciembre del 2006.

f.) Dr. Guillermo Wagner Cevallos, Ministro de Salud Pública.

Es fiel copia del documento que consta en el archivo de la Secretaría General al que me remito en caso necesario.- Lo certifico.

Quito, a 12 de diciembre del 2006.

f.) Dra. Nelly Cecilia Mendoza Orquera, Secretaria General, Ministerio de Salud Pública.



[info@tc.gov.ec](mailto:info@tc.gov.ec)  
<http://www.tribunalconstitucional.gov.ec>