COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO, PRODUCTIVO Y LA MICROEMPRESA

INFORME PARA SEGUNDO DEBATE

"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"

MIEMBROS DE LA COMISIÓN

Valentina Centeno Arteaga – Presidente
Diego Martín Franco Hanze – Vicepresidente

Alex Steven Morán Galarza
Diego Enrique Salas Barriga
Estefanía Elizabeth López Pico
Fernanda Mabel Méndez Rojas
Glenda Vanessa Imaicela Camacho
Jesús David Arias Montalvo
Jimmy Roberto Blacio Ochoa
Sergio Jesús Peña Veloz

Quito, D. M., 20 de Septiembre de 2026

1. OBJETO

El presente documento tiene por objeto poner en conocimiento del Pleno de la Asamblea Nacional el Informe para Segundo Debate del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL",** remitido a la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa.

2. ANTECEDENTES

2.1 Mediante Memorando Nro. AN-OPNA-2025-009-M de 02 de septiembre de 2025, el asambleísta Niels Olsen Peet presentó el **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL";**

2.2 Con Resolución CAL-NAOP-2025-2027-118 de 08 de septiembre de 2025, el Consejo de Administración Legislativa resolvió calificar el **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"** y remitir a la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa para su tratamiento.

2.3 El Secretario General de la Asamblea Nacional, con memorando Nro. AN-SG-2025-3863-M de 12 de septiembre de 2025, notifica la Resolución CAL-NAOP-2025-2027-118 aprobada por el Consejo de Administración Legislativa en Sesión 022-2025 de 08 de septiembre de 2025.

2.4 La Comisión Especializada Permanente en Sesión 077-2025-2027 de 14 de octubre de 2025, avocó conocimiento del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"** propuesto por el asambleísta Niels Olsen Peet.

2.5 En Sesión 112-2025-2027 de 26 de enero de 2026, esta mesa legislativa conoció, debatió y aprobó el Informe para del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL".**

2.6 El Pleno de la Asamblea Nacional, en Sesión No. 067-AN-2025-2029 de 05 de febrero de 2026 conoció y debatió el Informe para Primer Debate del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL".** Con ello, el proyecto pasó a la etapa de construcción del informe para segundo debate. Se adjunta el detalle de las intervenciones de los asambleístas en el primer debate:

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL	
Intervenciones en el Pleno: 1. As. Diego Franco Hanze – Vicepresidente de la Comisión de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa (ponente del informe). 2. As. Alfredo Serrano. 3. As. Alejandro Vanegas. 4. As. Sergio Peña. 5. As. Comps Córdova. 6. As. Cristian Benavides. 7. As. Milton Aguas. 8. As. Juan Gonzaga.	
Interviniente	**Observaciones Generales**
As. Diego Franco	Presentó el proyecto como una herramienta de desarrollo, no un lujo, necesaria porque la normativa vigente está desactualizada frente al crecimiento del sector turístico y aéreo. Resumió los tres objetivos del proyecto: ordenar, modernizar y dar estabilidad jurídica a la aviación civil. Destacó los arts. 1 (institucionalidad), 12 (inversión en aeropuertos), 169 (conectividad) y 223-224 (nuevas tecnologías). Puso como ejemplo el caso de Manabí, cuyo aeropuerto necesita más rutas, y pidió que el proyecto beneficie a todas las provincias, no solo a Quito y Guayaquil. La intervención se basó en temas principales: 1. Aviación civil como infraestructura estratégica de desarrollo 2. Desactualización de la normativa vigente frente al crecimiento del sector 3. Objetivos del proyecto: orden, modernización, estabilidad jurídica 4. Desarrollo aeroportuario regional (caso Manabí/Manta) 5. Comparación con estándares regionales (Chile, Colombia, Perú)
As. Alfredo Serrano	Cuestionó que el art. 9 haga depender el nombramiento del director de Aviación Civil de una terna del subsecretario, en vez de que el presidente lo nombre directamente. Pidió poner fecha de caducidad a la reserva de investigaciones de accidentes (art. 230) y sumar al capítulo de protección de pasajeros la Decisión 619 de la CAN. El eje central de su intervención fue Galápagos: denunció que el descuento legal del 50% para residentes no se aplica en la práctica porque el Consejo de Gobierno de Galápagos no fija la tarifa base desde hace 11 años, lo que dispara los precios (hasta $820) y perjudica a una población sin acceso a salud en las islas. Cuestionó también la falta de regulación estatal del mercado aéreo.

As. Alejandro Vanegas	Pidió mantener y endurecer las sanciones de los arts. 75-76 vigentes (uso de sustancias/alcohol en tripulación, excesos de pasajeros). Expresó preocupación por la posible llegada de pilotos y mecánicos extranjeros (Perú, Bolivia) en desmedro del personal ecuatoriano. Señaló que los aeropuertos estatales (no concesionados) necesitan mejoras de infraestructura, como mangas de embarque. Pidió más incentivos a la inversión privada en rutas nacionales, citando el potencial de Manta, y mayor desarrollo profesional para pilotos ecuatorianos. Mencionó aeropuertos subutilizados (Santa Rosa, Santa Elena, Esmeraldas, Manta).
As. Sergio Peña	Explicó, como parte de la comisión, los ejes del proyecto: eliminación del Consejo Nacional de Aviación y traslado de la rectoría al Ministerio de Infraestructura y Transporte; independencia de la Junta Investigadora de Accidentes para evitar que la misma entidad sea juez y parte; nuevo capítulo para regular drones; y fortalecimiento del régimen sancionatorio (sanción máxima ante reincidencia, suspensión definitiva en infracciones graves). Señaló también la exigencia de un sistema de vigilancia basado en riesgos, en vez del control estático actual.
As. Comps Córdova	Denunció el abandono del aeropuerto de Lago Agrio (sin vuelos desde 2018-2019, salvo un breve período en 2021-2022) y también del aeropuerto de Tena, responsabilizando al Ministerio de Obras Públicas del mantenimiento. Reconoció la importancia del proyecto y anunció que presentará observaciones escritas para fortalecer la aviación amazónica en el segundo debate.
As. Cristian Benavides	Presentó datos comparativos de la OACI que ubican a Ecuador entre los peores países del mundo en estándares de aviación civil. Advirtió que la disposición derogatoria cuarta del proyecto, al derogar parte de la Ley de Defensa Profesional de Tripulantes Aéreos, podría desproteger a pilotos y personal técnico ecuatoriano frente a mano de obra extranjera más barata, y pidió que se reciba a los pilotos nacionales en comisión. Denunció que las tasas aeroportuarias en Ecuador son de las más caras del mundo (ejemplo: Quito-Guayaquil casi al precio de un vuelo a Miami) y pidió redistribuir esos recursos hacia aeropuertos regionales (mencionó El Coca y Tulcán). Finalmente pidió incorporar "libertades aeronáuticas" que la ley actual no contempla.
As. Milton Aguas	Señaló que los residentes de Galápagos viajan al continente por salud o representación deportiva, no por turismo, y que el art. 145 no contempla

	protección para pasajeros afectados por contingencias (fallas de vuelos). Denunció falta de puntos de venta de boletos en Santa Cruz y que comprar en línea hace perder el beneficio de tarifa de residente. Cuestionó que las aerolíneas prioricen turistas y carga sobre residentes, y que los descuentos de adulto mayor y de residente no sean acumulables. Propuso protocolos de vuelos internacionales directos a Galápagos ante contingencias en el continente.
As. Juan Gonzaga	Cuestionó el art. 14 literal o), que permite delegar certificación y vigilancia a entidades extranjeras, argumentando que el Ecuador tiene capacidad técnica propia. Criticó que los arts. 15 h) y 127 solo exijan "registrar" las tarifas aéreas sin facultad de control, lo que —advirtió— facilita la monopolización del mercado por grandes aerolíneas en desmedro de operadoras pequeñas. Propuso exigir que al menos el 51% del capital de las aerolíneas que operan en Ecuador sea nacional (art. 115). Cerró pidiendo tarifas diferenciadas para la Amazonía y Galápagos, en línea con mandatos ya existentes, aunque incumplidos, de la Ley Amazónica.

Fuente: Asamblea Nacional del Ecuador. (2026, febrero 05). Sesión No. 067-AN-2025-2029 del pleno de la Asamblea Nacional. Youtube. https://www.youtube.com/watch?v=1ATYr0akLtU

2.7 Mediante Convocatoria a la Sesión Ordinaria No. 140-2025-2027, de fecha 07 de abril de 2026, la Presidenta de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa convocó a las y los asambleístas a fin de recibir la comparecencia de representantes de la Dirección General de Aviación Civil.

2.8 En Sesión Ordinaria No. 141-2025-2027, de fecha 14 de abril de 2026, la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa escuchó a la Señora Azucena Zelaya, Directora General de Aeronáutica Civil de Guatemala y al abogado Sebastián Reina, Experto en Derecho Aeronáutico.

2.9 Mediante convocatoria a la Sesión No. 144-2025-2027, por disposición de la asambleísta Valentina Centeno Arteaga, presidenta de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y de la Microempresa, se convocó a las señoras y señores asambleístas a sesión virtual a realizarse el 21 de abril de 2026, a través de la plataforma Zoom. La sesión fue convocada dentro del tratamiento y previo a la construcción del Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley

Orgánica de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en el artículo 61 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

2.10 Mediante Convocatoria a la Sesión No. 146-2025-2027, de fecha 30 de abril de 2026, a las 17h55, la Presidenta de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa convocó a las y los asambleístas a avocar conocimiento del Memorando Nro. AN-SG-023-0681-M, de 20 de febrero de 2023, suscrito por el exsecretario General de la Asamblea Nacional, mediante el cual se notificó la Resolución CAL-2021-2023-843, de 17 de febrero de 2023, que calificó el "Proyecto de Ley para el Control de Precios Aéreos en Defensa de las y los ciudadanos que reforman la Ley de Aviación Civil", presentado por el exasambleísta Rodrigo Fajardo y, adicionalmente, a tratar la unificación de dicho proyecto con la reforma a la Ley Orgánica de Aviación Civil.

2.11 Mediante Memorando Nro. AN-CDEP-2026-0144-M, se solicitó al Consejo de Administración Legislativa, se autorice proceder con la unificación del Proyecto de Ley para Control de Precios Aéreos en Defensa de las y los ciudadanos que reforman la Ley de Aviación Civil; el Consejo de Administración Legislativa, mediante Resolución Nro. CAL-NAOP-2025-2027-438, resuelve en su artículo 1, autorizar la solicitud presentada por esta Comisión y proceder con la unificación.

2.12 Mediante convocatoria a la Sesión No. 147-2025-2027, se convocó a las y los asambleístas integrantes de la Comisión a realizarse el 05 de mayo de 2026, a las 15h00, dentro del tratamiento y previo a la elaboración del Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil, con el objeto de recibir a autoridades, proponentes y representantes vinculados a la materia.

2.13 Mediante convocatoria a la Sesión No. 150-2025-2027, por disposición de la asambleísta Valentina Centeno Arteaga, presidenta de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y de la Microempresa, se convocó a las señoras y señores asambleístas a sesión virtual a realizarse el 12 de mayo de 2026, a través de la plataforma Zoom. La sesión fue convocada dentro del tratamiento y previo a la construcción del Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en el artículo 61 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

2.14 Mediante convocatoria a la Sesión No. 154-2025-2027, por disposición del asambleísta Diego Franco Hanze, presidente encargado de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y de la Microempresa, se convocó a las señoras y señores asambleístas para el día martes 19 de mayo de 2026, a las 15h00, a través de la plataforma Zoom.

2.15 Mediante Convocatoria a la Reinstalación de la Sesión No. 176-2025-2027, de fecha 30 de julio de 2026, a las 11h30, el Presidente encargado de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa Diego Franco Hanze, convocó a las y los asambleístas a avocar conocimiento del Memorando Nro. AN-SG- 2026-2306-M de 08 de mayo de 2026, suscrito por el Secretario General de la Asamblea Nacional, mediante el cual se notificó la Resolución CAL-NAOP-2025-2027-408, de 06 de mayo de 2026, que calificó el "Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a Varios Cuerpos Legales sobre Sistemas de Aeronaves No Tripuladas de Uso Civil", presentado por el asambleísta Lenin Alejandro Lara Pérez; y, adicionalmente, a tratar la unificación de dicho proyecto con las reformas a la Ley Orgánica de Aviación Civil que se encuentran en tratamiento para segundo debate en esta mesa legislativa, de acuerdo al artículo 58.1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

2.16 Para el tratamiento, debate y aprobación se han realizado las siguientes sesiones por parte de esta Comisión Legislativa:

SISTEMATIZACIÓN DE SESIONES DE COMISIÓN

FECHA	N.º DE SESIÓN	DETALLE DE LA SESIÓN
14 de octubre de 2025	077-2025-2027	Avocó conocimiento del memorando N.º AN-SG-2025-3863-M, mediante el cual la Secretaría General notificó la resolución CAL-NAOP-2025-2027-118 del Consejo de Administración Legislativa, que calificó el "Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil", presentado por el asambleísta Niels Olsen Peet, por cumplir con todos los requisitos formales. Diego Franco Hanze, presidente encargado, instruyó informar a la Secretaría General el inicio del tratamiento y señaló que en próximas sesiones se recibiría al asambleísta proponente para la exposición del proyecto y su debate.

23 de octubre de 2025	086-2025-2027	El orden del día contempló, dentro del tratamiento del Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil, recibir al abogado Juan Pablo Franco Castro, Director General de Aviación Civil, y al doctor Roberto Luque Nuques, Ministro de Transporte y Obras Públicas.
29 de octubre de 2025	090-2025-2027	Se dio continuidad al tratamiento del Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil, previo a la construcción del informe para primer debate. Se recibió a • Marco Antonio Subía Martínez (Presidente de ARLAE) • Chester Salazar del Pozo (representante de ADENA). Entre lo planteado: suprimir el Consejo Nacional de Aviación Civil y pasar sus atribuciones al Ministerio de Transporte, mirar con cautela la apertura del cabotaje para que la competencia sea pareja, revisar cómo quedan el registro de tarifas, los balances y el régimen de multas, repensar la designación y el fuero del Director General, y darle más fuerza al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.
21 de noviembre de 2025	095-2025-2027	Dentro del tratamiento y previo a la construcción del Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil, esta mesa legislativa recibió a: • Dr. Javier Rosales, experto en Derecho Aeronáutico Dejó tres observaciones puntuales: darle jerarquía a los tratados internacionales (art. 23) y aplicar el Convenio de Montreal en la protección de pasajeros para vuelos internacionales (arts. 147 y siguientes); sacar del proyecto el régimen de infracciones y sanciones (arts. 175 y siguientes), porque duplica al Código Orgánico Administrativo; y reclasificar como leves varias infracciones administrativas menores, dejando "graves" y "muy graves" únicamente para lo que compromete la seguridad aeronáutica (arts. 180-182).
27 de noviembre de 2025	096-2025-2027	La Comisión de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, recibió: • Dr. Nicolás Paulson (delegado del Ministerio de Producción/Consejo Nacional de Aviación Civil) • Jessica Alomía (Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones) • Alberto López Condo (representante de la aerolínea Ecuacóndor)

		El Dr. Paulson cuestionó que el Consejo tuviera solo dos miembros, por debajo del mínimo de tres que exige el Código Orgánico Administrativo. La Sra. Alomía llevó cifras de conectividad y turismo y pidió eliminar el art. 55 (duplicidad de trámites contables), el art. 127 (registro de tarifas) y el art. 150 (beneficios a adultos mayores y personas con discapacidad, ya cubiertos por otra normativa). El Sr. López Condo, por su parte, propuso sumar un tercer miembro al Consejo que representara a las aerolíneas de capital ecuatoriano, ajustar los artículos 10, 11, 14, 15 (h), 18, 22, 115 y 127 para priorizar capital y profesionales nacionales, limitar a entidades extranjeras la delegación de certificación y vigilancia, permitir hasta 49% de capital extranjero en aerolíneas nacionales, y controlar, no solo registrar, las tarifas mínimas para evitar precios predatorios.
03 de diciembre de 2025	098-2025-2027	Dentro de esta sesión estaba prevista la comparecencia de: • Fernanda Pareja (Corporación Quiport) • Pablo Jiménez Ayora (Vicepresidente Ejecutivo de la Cámara de Industria y Producción, CIP) Fernanda Pareja, de Corporación Quiport, pidió que se la reciba en otra fecha. Pablo Jiménez Ayora, Vicepresidente Ejecutivo de la Cámara de Industria y Producción, tocó bastantes puntos: separar mejor las competencias institucionales, dar seguridad jurídica a los GAD con aeropuertos concesionados, definir qué se entiende por "actividades aeroportuarias", ampliar el Consejo Nacional de Aviación Civil a tres miembros, uno de ellos delegado de la Presidencia, y crear un consejo consultivo del sector privado, mantener al Consejo como segunda instancia de reclamos, cuestionar que se declare a la aviación "sector estratégico" cuando la Constitución no la reconoce como tal, revisar el fuero de Corte Nacional del Director General, incluir "radioayudas" en el art. 29, ajustar la votación en los comités de seguridad y facilitación, evitar que se dupliquen competencias ambientales (art. 61), abrir un capítulo propio para actividades aeroportuarias, y equilibrar la apertura de cielos abiertos y cabotaje con la obligación de que las empresas empleen un 35% de mano de obra local.

17 de diciembre de 2025	107-2025-2027	Dentro del tratamiento del Proyecto de Ley, la Comisión recibió a comparecientes internacionales en el marco de la construcción del informe para primer debate: • David Dueñas (Vicepresidente de la Junta Aeronáutica Civil de Chile) • Hernán Adrián Gómez (Subsecretario de Transporte Aéreo de Argentina) • Jaime Binder (Secretario General de la CLAC). David Dueñas repasó el modelo chileno de cielos abiertos, vigente desde 1979, y advirtió que los buenos resultados no dependen solo de la norma aeronáutica, sino de que otras políticas públicas acompañen. Hernán Adrián Gómez contó cómo Argentina abrió sus cielos desde 2023, con reformas al Código Aeronáutico y varios incentivos, y mostró cifras: 57 rutas nuevas y un salto en el índice de viajes por habitante, además de aerolíneas que surgieron con esa liberalización (Humming, Newfly, Andes, American Jet). Jaime Binder se detuvo en la diferencia entre regulación técnica y regulación económica, la que libera mercados, y sostuvo que cielos abiertos y defensa nacional no son incompatibles.
26 de enero de 2026	112-2025-2027	Sesión para conocimiento, debate y votación del Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil. La presidenta As. Valentina Centeno Arteaga resumió el proyecto: modernización de la gobernanza, independencia de la Junta de Investigadores de Accidentes, nuevo capítulo para drones, fortalecimiento del régimen sancionatorio y enfoque de seguridad operacional basado en riesgos; indicó que se habían recibido 14 comparecencias en 6 sesiones, siendo el proponente el asambleísta Niels Olsen. En el debate intervinieron los asambleístas Sergio Peña y Alex Morán (a favor, destacando modernización y competitividad) y Diego Salas (quien anunció su voto razonado en contra, señalando ambigüedades sobre operadores extranjeros domiciliados, mantenimiento de fuero para la autoridad técnica, y sanciones/suspensiones sin procedimiento plenamente garantista). El As. Alex Morán mocionó, conforme al art. 135 de la LOFL, aprobar el informe. En la primera votación se registraron 8 votos a favor y 2 en contra, aprobándose el informe. Ante una moción de reconsideración, se realizó una segunda votación con 2 votos a favor y 8 en contra, por lo que la reconsideración no fue aprobada y se mantuvo la aprobación original del informe para primer debate.

07 de abril de 2026	140-2025-2027	La Comisión de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa continuó con la construcción del Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil. Se recibió a: • Dirección General de Aviación Civil, representada por la Ab. Mayra Quimbita (Directora de Transporte Aéreo y Regulaciones, encargada) • Ab. Juan Carlos Sánchez (asesor institucional) Ambos explicaron que el proyecto sube la normativa a rango orgánico, junta en un solo cuerpo la Ley de Aviación Civil y el Código Aeronáutico, incorpora el cabotaje y las libertades octava y novena del aire, permite delegar servicios de navegación aérea y aeroportuarios, y busca corregir lo señalado por las auditorías USOAP/USAP de la OACI. Hubo también una explicación detallada de las nueve libertades del aire y de lo que se espera de la política de cielos abiertos: nuevas rutas, más competencia, tarifas eventualmente más bajas.
14 de abril de 2026	141-2025-2027	Dentro del tratamiento del Proyecto de ley y previo a la construcción del Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil, en la Comisión comparecieron: • Dra. Azucena Zelaya, Directora General de Aeronáutica Civil de Guatemala Encontró bastantes paralelos entre la situación regulatoria de su país y la de Ecuador e insistió en la necesidad de fortalecer el marco normativo pensando en las auditorías de la OACI, en la liberalización de cielos como motor de competitividad, en definir bien el modelo de administración aeroportuaria (público, privado o mixto) y en separar autoridad de operador para no generar conflictos de interés; tocó también el tema de los drones. • Ab. Sebastián Reina, experto en Derecho Aeronáutico, y; • Melissa Hidalgo Formularon observaciones técnicas puntuales que el MIT sea la última instancia administrativa frente a las resoluciones del Director de Aviación Civil, ahora que desaparece el Consejo Nacional de Aviación Civil; quitar el registro mensual obligatorio de tarifas (art. 13); permitir la convalidación de certificados OMA (art. 19); precisar mejor las facultades de inspección (art.

		20) y dejar claro que los certificados de matrícula del art. 22 son solo para aeronaves ecuatorianas; eliminar o al menos alinear la obligación de registro contable (art. 53) con otros plazos ya existentes; cambiar "autorización previa" por "notificación previa" en la exportación de aeronaves (art. 60); permitir que toda la documentación a bordo pueda digitalizarse (art. 89); quitar la duplicidad entre el art. 113 y la Ley Orgánica de Régimen Especial de Galápagos, y alinear el art. 114 al principio de reciprocidad real y efectiva; sacar de la ley el régimen de protección a pasajeros y dejarlo en manos de una resolución de la DGAC alineada a la Decisión 619 de la CAN y al Convenio de Montreal de 1999 (arts. 148 y 149); afinar el régimen sancionatorio (arts. 134, 178 y 179); y hacer que la prescripción de infracciones (art. 197) siga al Código Orgánico Administrativo.
21 de abril de 2026	144-2025-2027	La Comisión de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa continuó con la construcción del Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil. Comparecieron: • Sra. Bernarda Franco, Secretaria de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana Formuló observaciones técnicas sobre varios artículos del proyecto: reforzar el objeto de la ley en materia de inspección y control, hasta precisar las atribuciones del Ministerio de Transporte (art. 9), definir qué pasa con los fondos remanentes de tasas aeronáuticas y la responsabilidad personal del Director General (art. 10), reubicar institucionalmente a la Comisión Investigadora de Accidentes para que no haya conflicto de intereses, y revisar los artículos sobre tripulación (95 y 96), registro de tarifas y responsabilidad por daño de equipaje (art. 150). • Dr. Juan Carlos Sánchez, asesor de la DGAC Presentó un comparativo con la normativa guatemalteca y recordó que buena parte del proyecto responde a lo que señaló la auditoría USOAP 2023 de la OACI: seguridad operacional, derechos del pasajero, drones, sostenibilidad, competitividad y cielos abiertos.
30 de abril de 2026	146-2025-2027	En cumplimiento de la convocatoria y dentro del tratamiento del proyecto de ley, se dio lectura a la Resolución CAL-2021-2023-843 que calificó el "Proyecto de Ley Para El Control De Precios Aéreos En Defensa De Las Y Los Ciudadanos Que Reforman La Ley De Aviación Civil" (ex As. Rodrigo

		Fajardo); se propuso autorización para unificarlo con el Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil, de acuerdo al art. 58.1
05 de mayo de 2026	147-2025-2027	Dentro del tratamiento y previo a la construcción del Informe para Segundo Debate, la Comisión recibió cuatro comparecencias. • Juan Pablo Franco, Director General de Aviación Civil Expuso que la aviación civil ecuatoriana está atrasada 20 años, defendió la apertura del cabotaje y cielos abiertos, la creación de una Empresa Pública (EP) para la DGAC, y detalló déficits presupuestarios y de personal técnico, así como la regulación de drones. • Dr. Rafael Echevarne (ACI-LAC) Presentó 14 recomendaciones en cinco ejes: separación de funciones de la DGAC; competencias municipales sobre aeropuertos (art. 158); régimen tarifario y mecanismo contra la mora; seguridad jurídica frente a revocatorias (art. 155); y seguridad operacional. Citó el caso argentino como evidencia de beneficios de la liberalización. • Dr. Pablo Neira (Jethandling Ecuador FBO) Propuso una categoría de "operaciones chárter internacionales especiales de bajo volumen y alto valor" con ruta hacia Galápagos, sujeta a cupo anual e informe del Consejo de Gobierno de Galápagos. • Dr. Edward López (ASOTUR) Se opuso a varias disposiciones: certificación solo por organismos ecuatorianos, límite del 49% a inversión extranjera en aerolíneas, alerta sobre tarifas predatorias, cabotaje exclusivo para empresas ecuatorianas, y cuestionamiento a vuelos directos a Galápagos.

12 de mayo de 2026	150-2025-2027	En la Sesión No. 150-2025-2027, convocada para el martes 12 de mayo de 2026, en modalidad virtual, a través de la plataforma Zoom, se dispuso recibir a: • Sra. Mariela Anchundia (ARLAE) Señaló que la ley simplifica trámites, refuerza la seguridad operacional siguiendo estándares OACI/OASI, e incorpora el Perfilamiento Anticipado de Pasajero. Pidió, eso sí, que el cabotaje se maneje con reciprocidad real, que se elimine el registro de tarifas ante la DGAC, y advirtió que el capítulo de derechos de usuarios se solapa con la Ley del Consumidor, la de Discapacidad y la de Tercera Edad. Respaldó también que desaparezca el Consejo de Aviación Civil, quedando la gobernanza en manos del MIT y la DGAC, y celebró los avances en digitalización y sostenibilidad. • Sr. Max Naranjo, experto en Aviación Civil Coincidió en lo positivo de elevar la ley a rango orgánico y unificarla con el Código Aeronáutico, pero se detuvo en el cabotaje: citando el art. 7 del Convenio de Chicago, explicó que no puede otorgarse con exclusividad y que, como los convenios bilaterales vigentes de Ecuador lo prohíben expresamente, tocaría reformarlos aplicando siempre reciprocidad. Recomendó además borrar del art. 6 la categoría de aeronaves "públicas y privadas" y reducir de 12 a un máximo de 5 los miembros del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (art. 33). Sergio Peña quiso saber cómo hacer que el cabotaje sea realmente recíproco y seguro; ambos expertos trajeron a colación el desencuentro con México y sugirieron que las nuevas operaciones se orienten a rutas hoy desatendidas, como Latacunga, Santa Rosa o Tena.
19 de mayo de 2026	154-2025-2027	En cumplimiento de la convocatoria y dentro del tratamiento del proyecto de ley, la Comisión recibió las comparecencias de representantes de IATA: David Hernández, Alejandro Muñoz y Lina Quintero (ALTA). Presentó observaciones sobre los artículos: 55 (duplicidad de requisitos contables/documentales), 85 (distinguir "seguridad" de "mercancías peligrosas" conforme OACI/Chicago), 92 (requisito documental de tránsito y aterrizaje), 123 (ampliar definición de "animales de compañía"), 125 (eliminar registro obligatorio de tarifas) y el capítulo noveno sobre

		protección de pasajeros e infracciones (regular vía reglamento, no en la ley orgánica).
30 de julio de 2026	176-2025-2027	Conforme consta en la convocatoria, se reinstaló la sesión y se avocó conocimiento del "Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a Varios Cuerpos Legales sobre Sistemas de Aeronaves No Tripuladas de Uso Civil" presentado por el As. Lenin Alejandro Lara Pérez, calificado por el CAL (Resolución CAL-NAOP-2025-2027-408) y remitido mediante Memorando AN-SG-2026-2306-M del 8 de mayo de 2026. Con base en el art. 3 de dicha resolución y el art. 58.1 de la LOFL, la Comisión resolvió unificar este proyecto sobre drones con el Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil en tratamiento, disponiéndose la notificación a la Secretaría General.

2.17 Durante la etapa de socialización hasta la aprobación del presente Informe para Segundo Debate, fueron recibidos en esta Comisión Legislativa los ciudadanos, gremios, organizaciones y actores públicos y privados, que se detallan a continuación:

SISTEMATIZACIÓN DE PERSONAS RECIBIDAS EN SESIONES DE LA COMISIÓN PARA INFORME DE SEGUNDO DEBATE

NO.	SESIÓN	FECHA	PERSONA	CARGO/INSTITUCIÓN
1.	090-2025-2027	29 de octubre de 2025	Señor Marco Antonio Subía Martínez	Presidente de la Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en Ecuador (ARLAE)
2.	090-2025-2027	29 de octubre de 2025	Chester Salazar del Pozo	Representante de ADENA
3.	095-2025-2027	21 de noviembre de 2025	Dr. Javier Rosales	Experto en Derecho Aeronáutico
4.	096-2025-2027	27 de noviembre de 2025	Dr. Nicolás Paulson	Delegado del Ministerio de Producción ante el Consejo Nacional de Aviación Civil
5.	096-2025-2027	27 de noviembre de 2025	Señora Jessica Alomía	Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones
6.	096-2025-2027	27 de noviembre de 2025	Señor Alberto López Condo	Representante de la aerolínea Ecuacóndor

7.	098-2025-2027	03 de diciembre de 2025	Señor Pablo Jiménez Ayora	Vicepresidente Ejecutivo de la Cámara de Industria y Producción (CIP)
8.	107-2025-2027	17 de diciembre de 2025	Señor David Dueñas	Vicepresidente de la Junta Aeronáutica Civil de Chile
9.	107-2025-2027	17 de diciembre de 2025	Señor Hernán Adrián Gómez	Subsecretario de Transporte Aéreo de Argentina
10.	107-2025-2027	17 de diciembre de 2025	Señor Jaime Binder	Secretario General de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
11.	140-2025-2027	07 de abril de 2026	Ab. Mayra Quimbita	Directora de Transporte Aéreo y Regulaciones (encargada), DGAC
12.	140-2025-2027	07 de abril de 2026	Ab. Juan Carlos Sánchez	Asesor institucional, DGAC
13.	141-2025-2027	14 de abril de 2026	Dra. Azucena Zelaya	Directora General de Aeronáutica Civil de Guatemala
14.	141-2025-2027	14 de abril de 2026	Ab. Sebastián Reina	Experto en Derecho Aeronáutico
15.	141-2025-2027	14 de abril de 2026	Melissa Hidalgo	Experta aeronáutica (equipo del Ab. Sebastián Reina)
16.	144-2025-2027	21 de abril de 2026	Sra. Bernarda Franco	Secretaria de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana
17.	144-2025-2027	21 de abril de 2026	Dr. Juan Carlos Sánchez	Asesor de la DGAC, en representación del Director Juan Pablo Franco
18.	147-2025-2027	05 de mayo de 2026	Juan Pablo Franco	Director General de Aviación Civil
19.	147-2025-2027	05 de mayo de 2026	Dr. Rafael Echevarne	Director de Airports Council International, Latin America & Caribbean (ACI-LAC)
20.	147-2025-2027	05 de mayo de 2026	Dr. Pablo Neira	CEO de Jethandling Ecuador FBO
21.	147-2025-2027	05 de mayo de 2026	Dr. Edward López	Presidente de la Asociación de Agencias de Viajes y Empresas de Turismo (ASOTUR)
22.	150-2025-2027	12 de mayo de 2026	Sra. Mariela Anchundia	Vicepresidenta de la Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en Ecuador (ARLAE)
23.	150-2025-2027	12 de mayo de 2026	Sr. Max Naranjo	Experto en Aviación Civil
24.	154-2025-2027	19 de mayo de 2026	David Hernández	Gerente de Área para Centroamérica, Ecuador y Venezuela, IATA
25.	154-2025-2027	19 de mayo de 2026	Alejandro Muñoz	Subdirector para Relaciones con Gobierno (oficina Miami), IATA
26.	154-2025-2027	19 de mayo de 2026	Lina Quintero	Jefa de Asuntos Gubernamentales, ALTA

2.18 La sistematización de los criterios y aportes realizados de forma oral en las Sesiones durante el tratamiento del *"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"* de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo, y la Microempresa se encuentran consolidados en los Anexos No. 2 y No. 3 adjuntos al presente informe respectivamente.

2.19 En el marco del tratamiento del *"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"*, la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, de conformidad con el artículo 150 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, recibió en comisión general a autoridades públicas, representantes institucionales, gremios, organizaciones y actores vinculados con la materia del proyecto. Estos espacios tuvieron por objeto recabar criterios técnicos, institucionales, territoriales y sectoriales sobre los aspectos sustantivos de la reforma, sin que durante su desarrollo se adoptaran resoluciones, en atención a la naturaleza informativa y participativa de este mecanismo parlamentario. Las intervenciones recibidas permitieron fortalecer el análisis legislativo, identificar nudos críticos, contrastar las propuestas normativas con la realidad operativa del sistema de aviación, y garantizar que el informe para segundo debate incorpore insumos provenientes de los sectores directamente involucrados.

2.20 Dentro del tratamiento para primer y segundo debate del informe del *"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"*, se han recibido los siguientes Oficios y Memorandos, por parte de autoridades, representantes de gremios, organizaciones y la academia, conforme al siguiente detalle:

SISTEMATIZACIÓN DE OFICIOS Y MEMORANDOS CON OBSERVACIONES PARA CONSTRUCCIÓN DEL INFORME **PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL**			
FECHA	**REMITENTE**	**DOCUMENTO**	**MEDIO**
27-10-2025	Ministerio de Infraestructura y Transporte	Oficio Nro. MIT-STA-25-241-OF	ZIMBRA
07-11-2025	Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en el Ecuador, Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	S/N	ZIMBRA

	y Asociación Internacional de Transporte Aéreo.		
02-12-2025	As. Jesús David Arias Montalvo	Memorando Nro. AN-AMJD-2025-0055-M	DTS
02-12-2025	Asociación de Agencias de Viajes y Empresas2. de Turismo ASOTUR	Número de Trámite 475012	ZIMBRA
08-01-2026	FBO Jethandling Ecuador	S/N	ZIMBRA
15-01-2026	Dirección General de Aviación Civil	Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0022-O	ZIMBRA
16-01-2026	As. Diego Enrique Salas Barriga	Memorando Nro. AN-SBDE-2026-0003-M	DTS
23-01-2026	Ministerio de Infraestructura y Transporte	Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF	ZIMBRA
04-02-2026	As. Segundo Manuel Choro Duchi	Memorando Nro. AN-CDSM-2026-0008-M	DTS
05-02-2026	Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos	REF: AD-C-26-016	ZIMBRA
09-02-2026	Colectivo Pro Defensa del Aeropuerto	Anexo Nro. 1 CPDRT-2026	ZIMBRA
24-02-2026	As. Cristian Andrés Benavides Fuentes	Memorando Nro. AN-BFCA-2026-0015-M	DTS
26-03-2026	Colectivo Pro Defensa del Aeropuerto Reales Tamarindos	S/N	ZIMBRA
09-04-2026	As. Mónica de Jesús Salazar Hidalgo	Memorando Nro. AN-SHMJ-2026-0138-M	DTS
17-04-2026	Dirección General de Aviación Civil	Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O	DTS
21-04-2026	As. Sergio Jesús Peña Veloz	Memorando Nro. AN-PVSJ-2026-0039-M	DTS
28-04-2026	Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos	Ref.: AD-C-26-019	DTS
05-05-2026	Asociación de Agencias de Viajes	S/N	ZIMBRA

	y Empresas de Turismo- ASOTUR		
05-05-2026	Airports Council International América Latina y el Caribe	S/N	ZIMBRA
05-05-2026	FBO JETHANDLING ECUADOR S.A	Oficio No. JTH-2026-GF-285	ZIMBRA
26-05-2026	As. Saadin Alfredo Serrano Valladares	Memorando Nro. AN-SVSA-2026-0051-M	DTS
29-05-2026	Señor Orazio Bellettini Cedeño	S/N	ZIMBRA
06-06-2026	As. Lenin Alejandro Lara Pérez	Memorando Nro. AN-LPLA-2026-0168-M	DTS
06-07-2026	Ec. Fressia Villacreses	S/N	ZIMBRA
07/08/2026	Ciudadana Martha Mera Vacacela	S/N	ZIMBRA
16-09-2026	As. Jesús David Arias Montalvo	Memorando Nro. AN-AMJD-2026-0153-M	DTS

2.21 El resumen de las observaciones detalladas en el numeral inmediato superior se especifican a continuación:

NÚMERO DE OBSERVACIONES POR ARTÍCULO – OBSERVACIONES AL ARTICULADO									
Art. 1 **3**	**Art. 2** **1**	**Art. 3** **1**	**Art. 4** **1**	**Art. 5** **1**	**Art. 6** **3**	**Art. 9** **2**	**Art. 10** **2**	**Art. 11** **2**	**Art. 12** **1**
Art. 13 **3**	**Art. 14** **3**	**Art. 15** **1**	**Art. 16** **1**	**Art. 18** **1**	**Art. 22** **1**	**Art. 26** **1**	**Art. 28** **1**	**Art. 30** **1**	**Art. 31** **2**
Art. 32 **1**	**Art. 33** **1**	**Art. 35** **1**	**Art. 43** **1**	**Art. 46** **1**	**Art. 48** **1**	**Art. 49** **1**	**Art. 50** **2**	**Art. 66** **1**	**Art. 90** **1**
Art. 91 **2**	**Art. 92** **1**	**Art. 93** **1**	**Art. 94** **2**	**Art. 99** **2**	**Art. 101** **1**	**Art. 110** **1**	**Art. 111** **1**	**Art. 112** **1**	**Art. 113** **2**
Art. 114 **1**	**Art. 115** **3**	**Art. 117** **1**	**Art. 127** **2**	**Art. 128** **1**	**Art. 130** **2**	**Art. 134** **2**	**Art. 138** **1**	**Art. 140** **1**	**Art.146** **1**
Art. 148 **2**	**Art. 149** **1**	**Art. 150** **1**	**Art. 152** **1**	**Art. 173** **2**	**Art. 174** **1**	**Art. 178** **1**	**Art. 179** **1**	**Art. 180** **2**	**Art. 181** **2**
Art. 182 **1**	**Art. 203** **1**	**Art. 205** **1**	**Art. 206** **1**	**Art. 207** **1**	**Art. 208** **1**	**DG 3** **1**	**DT 2** **1**	**DT 4** **1**	**DDR** **3**

NÚMERO DE OBSERVACIONES POR ARTÍCULO – OBSERVACIONES AL ARTICULADO	
TOTAL DE OBSERVACIONES AL ARTICULADO	98

Fuente: *Secretaría de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa.*

PROPUESTAS DE CREACIÓN DE ARTÍCULOS NUEVOS

N.º	ARTÍCULO PROPUESTO	MATERIA DE LA PROPUESTA	PROPONENTE / DOCUMENTO	UBICACIÓN
1	**Art. 27.1**	Principio de red aeroportuaria nacional, complementariedad territorial y conectividad estratégica	As. Sergio Jesús Peña Veloz — Memo. AN-PVSJ-2026-0039-M, 21-abr-2026	Anexo III
2	**Artículo innumerado (a continuación del Art. 115)**	Definición y régimen excepcional del cabotaje aéreo	ASOTUR — Trámite 475012, 02-dic-2025	Anexo III
3	**Artículo innumerado (a continuación del Art. 115)**	Régimen especial para chárteres internacionales de alto valor con tramo interno a Galápagos	FBO Jethandling Ecuador S.A. — Oficio No. JTH-2026-GF-285, 05-may-2026	Anexo III
4	**Artículo innumerado (a continuación del Art. 152)**	Obligación de informar y asistir al pasajero ante demoras, cancelaciones o denegación de embarque	As. Diego Enrique Salas Barriga — Memo. AN-SBDE-2026-0003-M, 16-ene-2026	Anexo III
5	**Artículo innumerado (a continuación del Art. 152)**	Sistema de reclamos ante la DGAC y mecanismos alternativos de resolución	As. Diego Enrique Salas Barriga — Memo. AN-SBDE-2026-0003-M, 16-ene-2026	Anexo III
6	**Art. 159.1**	Requisitos previos (estudios técnicos, evaluación de riesgos) para reducir, cerrar o reconvertir infraestructura aeroportuaria	As. Sergio Jesús Peña Veloz — Memo. AN-PVSJ-2026-0039-M, 21-abr-2026	Anexo III
7	**Art. nuevo**	Atribuir la fijación de tasas al CNAC (aeropuertos DGAC) o al Concejo Municipal vía ordenanza (aeropuertos municipales/concesionados)	Airports Council International (ACI), 05-may-2026	Anexo III

8	**Art. XX**	Exigir reciprocidad efectiva para tripulantes ecuatorianos en convenios de cielos abiertos/cabotaje	Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos (ADACE) — REF: AD-C-26-016, 05-feb-2026 (reiterado en Ref. AD-C-26-019, 28-abr-2026)	Anexo III
9	**Art. 351.1 COIP (reforma penal conexa)**	Tipifica penalmente el uso de drones en zonas de seguridad/vuelo prohibido	As. Lenin Alejandro Lara Pérez — Memo. AN-LPLA-2026-0168-M, 06-jun-2026 (Disposición Reformatoria Segunda al COIP)	Anexo III
10	**Art. nuevo**	Delimitación conceptual entre actividades aeronáuticas y aeroportuarias, para evitar conflictos DGAC/operadores	Airports Council International (ACI), 05-may-2026	Anexo III
11	**Art. X**	Del Régimen especial y plan de carrera del controlador de tránsito aéreo	Ciudadana Martha Mera Vacacela – Oficio s/n de fecha 07 de agosto de 2026	Anexo III
12	**Art. X. 1**	Del Régimen especial y plan de carrera del controlador de tránsito aéreo	Ciudadana Martha Mera Vacacela – Oficio s/n de fecha 07 de agosto de 2026	Anexo III
13	**Art. X. 2**	Del Régimen especial y plan de carrera del controlador de tránsito aéreo	Ciudadana Martha Mera Vacacela – Oficio s/n de fecha 07 de agosto de 2026	Anexo III
14	**Art. X. 3**	Del Régimen especial y plan de carrera del controlador de tránsito aéreo	Ciudadana Martha Mera Vacacela – Oficio s/n de fecha 07 de agosto de 2026	Anexo III
15	**Art. X. 4**	Del Régimen especial y plan de carrera del controlador de tránsito aéreo	Ciudadana Martha Mera Vacacela – Oficio s/n de fecha 07 de agosto de 2026	Anexo III
16	**Art. X. 5**	Del Régimen especial y plan de carrera del controlador de tránsito aéreo	Ciudadana Martha Mera Vacacela – Oficio s/n de fecha 07 de agosto de 2026	Anexo III
17	**Art. X. C**	Del Régimen especial y plan de carrera del controlador de tránsito aéreo	Ciudadana Martha Mera Vacacela – Oficio s/n de fecha 07 de agosto de 2026	Anexo III
18	**Art. nuevo**	Del Servicio de Transporte Aéreo de Carga	As. Jesús David Arias Montalvo — Memo. AN-AMJD-2026-0153-M, 16-sept-2026 (Inclusión en el Capítulo VII)	Anexo III

19	**Art. nuevo**	De la Protección y Derechos de los Pasajeros	As. Jesús David Arias Montalvo — Memo. AN-AMJD-2026-0153-M, 16-sept-2026 (Inclusión en el Capítulo VII)	Anexo III

Nota. *El cuadro recoge únicamente las propuestas dirigidas a crear artículos que no existen en la ley vigente. No se incluyen las propuestas de nuevas Disposiciones Generales o Transitorias, ni las reformas a artículos existentes. Se registran por separado las propuestas coincidentes en su numeración cuando provienen de proponentes distintos.*

OBSERVACIONES DEL ANEXO III SIN REFERENCIA A UN ARTÍCULO DETERMINADO

DOCUMENTO — OBSERVACIÓN TRANSVERSAL DE ALCANCE GENERAL
Oficio Nro. MIT-STA-25-241-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 27 de octubre de 2025.
Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en el Ecuador (ARLAE), Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) y Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), 07 de noviembre de 2025.
Memorando Nro. AN-AMJD-2025-0055-M, As. Jesús David Arias Montalvo, 02 de diciembre de 2025.
Oficio Nro. de Trámite 475012, Asociación de Agencias de Viajes y Empresas de Turismo — ASOTUR, 02 de diciembre de 2025.
Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0022-O, Dirección General de Aviación Civil, 15 de enero de 2026.
Memorando Nro. AN-CDSM-2026-0008-M, As. Segundo Manuel Choro Duchi, 04 de febrero de 2026.
REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos — ADACE, 05 de febrero de 2026.
Anexo Nro. 1 CPDRT-2026, Colectivo Pro Defensa del Aeropuerto, 09 de febrero de 2026.
Colectivo Pro Defensa del Aeropuerto Reales Tamarindos, 26 de marzo de 2026.
Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.
Memorando Nro. AN-PVSJ-2026-0039-M, As. Sergio Jesús Peña Veloz, 21 de abril de 2026.
Ref.: AD-C-26-019, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos — ADACE, 28 de abril de 2026.
Airports Council International América Latina y el Caribe — ACI LAC, 05 de mayo de 2026.
Oficio No. JTH-2026-GF-285, FBO Jethandling Ecuador S.A., 05 de mayo de 2026.
Memorando Nro. AN-LPLA-2026-0168-M, As. Lenin Alejandro Lara Pérez, 06 de junio de 2026.
Oficio s/n, Ec. Fressia Villacreses, 06 de julio de 2026.
Memorando Nro. AN-AMJD-2026-0153-M, As. Jesús David Arias Montalvo, 16 de septiembre de 2026.

2.22 Para el tratamiento, debate y aprobación del presente Informe para Segundo Debate se han realizado las siguientes sesiones por parte de esta Comisión Legislativa:

No.	Fecha	No. Sesión
1.	7 de abril de 2026	140
2.	14 de abril de 2026	141
3.	21 de abril de 2026	144
4.	30 de abril de 2026	146
5.	5 de mayo de 2026	147
6.	12 de mayo de 2026	150
7.	19 de mayo de 2026	154
8.	30 de julio de 2026	176

2.23 Mediante Memorando Nro. AN-SG-023-0681-M, de 20 de febrero de 2023, suscrito por el entonces Secretario General de la Asamblea Nacional, se notificó la Resolución Nro. CAL-2021-2023-843, de 17 de febrero de 2023, mediante la cual se calificó el "Proyecto de Ley para el Control de Precios Aéreos en Defensa de las y los Ciudadanos que reforman la Ley de Aviación Civil", presentado por el exasambleísta Rodrigo Fajardo; asimismo, se dispuso que esta Comisión avoque conocimiento del referido proyecto y proceda con el tratamiento correspondiente, incluida la unificación de dicho proyecto con la reforma a la Ley Orgánica de Aviación Civil. Posteriormente, mediante Memorando Nro. AN-CDEP-2026-0144-M, esta Comisión solicitó al Consejo de Administración Legislativa la autorización para proceder con la unificación del "Proyecto de Ley para el Control de Precios Aéreos en Defensa de las y los Ciudadanos que reforman la Ley de Aviación Civil"; solicitud que fue atendida mediante Resolución Nro. CAL-NAOP-2025-2027-438, cuyo artículo 1 autorizó a esta Comisión Especializada Permanente a proceder con la referida unificación.

2.24 Mediante Convocatoria a la Reinstalación de la Sesión Nro. 176-2025-2027, de 30 de julio de 2026, a las 11h30, el entonces Presidente encargado de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, Diego Franco Hanze, convocó a las y los asambleístas integrantes de esta mesa legislativa a avocar conocimiento del Memorando Nro. AN-SG-2026-2306-M, de 8 de mayo de 2026, suscrito por el Secretario General de la Asamblea Nacional, mediante el cual se notificó la Resolución Nro. CAL-NAOP-2025-2027-408, de 6 de mayo de

2026, que calificó el "Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a Varios Cuerpos Legales sobre Sistemas de Aeronaves No Tripuladas de Uso Civil", presentado por el asambleísta Lenin Alejandro Lara Pérez, y, adicionalmente, a tratar la unificación del referido proyecto con los proyectos de reforma a la Ley Orgánica de Aviación Civil que se encontraban en tratamiento para segundo debate en esta Comisión, de conformidad con lo previsto en el artículo 58.1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa y el artículo 3 de la referida Resolución.

2.25 En Sesión Nro. 190-2025-2027 de 20 de Septiembre de 2026, esta mesa legislativa conoció, debatió y aprobó el Informe para Segundo Debate del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL".**

3. BASE LEGAL PARA EL TRATAMIENTO DEL PROYECTO DE LEY

Para el tratamiento del Proyecto de **"Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil"** se han considerado los siguientes aspectos de carácter constitucional, legal y reglamentario:

3.1 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA.

Art. 120.- La Asamblea Nacional tendrá las siguientes atribuciones y deberes, además de las que determine la ley:

(…)
6. Expedir, codificar, reformar y derogar las leyes, e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio.
7. Crear, modificar o suprimir tributos mediante ley, sin menoscabo de las atribuciones conferidas a los gobiernos autónomos descentralizados.
(…)

Art. 134.- La iniciativa para presentar proyectos de ley corresponde:

1. A las asambleístas y los asambleístas, con el apoyo de una bancada legislativa o de al menos el cinco por ciento de los miembros de la Asamblea Nacional.
(…)

Art. 135.- Sólo la Presidenta o Presidente de la República podrá presentar proyectos de ley que creen, modifiquen o supriman impuestos, aumenten el gasto público o modifiquen la división político administrativa del país.

Art. 136.- Los proyectos de ley deberán referirse a una sola materia y serán presentados a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional con la suficiente exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que con la nueva ley se derogarían o se reformarían. Si el proyecto no reúne estos requisitos no se tramitará.

Art. 137.- El proyecto de ley será sometido a dos debates. La Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional, dentro de los plazos que establezca la ley, ordenará que se distribuya el proyecto a los miembros de la Asamblea y se difunda públicamente su extracto, y enviará el proyecto a la comisión que corresponda, que iniciará su respectivo conocimiento y trámite.

Las ciudadanas y los ciudadanos que tengan interés en la aprobación del proyecto de ley, o que consideren que sus derechos puedan ser afectados por su expedición, podrán acudir ante la comisión y exponer sus argumentos.

Aprobado el proyecto de ley, la Asamblea lo enviará a la Presidenta o Presidente de la República para que lo sancione u objete de forma fundamentada. Sancionado el proyecto de ley o de no haber objeciones dentro del plazo de treinta días posteriores a su recepción por parte de la Presidenta o Presidente de la República, se promulgará la ley, y se publicará en el Registro Oficial.

Art. 301.- Sólo por iniciativa de la Función Ejecutiva y mediante ley sancionada por la Asamblea Nacional se podrá establecer, modificar, exonerar o extinguir impuestos. Sólo por acto normativo de órgano competente se podrán establecer, modificar, exonerar y extinguir tasas y contribuciones. Las tasas y contribuciones especiales se crearán y regularán de acuerdo con la ley.

3.2 LEY ORGÁNICA DE LA FUNCIÓN LEGISLATIVA

Art. 9.- Funciones y Atribuciones. - La Asamblea Nacional cumplirá las atribuciones

previstas en la Constitución de la República, la Ley y las siguientes:

(…)

6. Expedir, codificar, reformar y derogar las leyes, e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio;

7. Crear, modificar o suprimir tributos mediante ley, sin menoscabo de las atribuciones conferidas a los gobiernos autónomos descentralizados;(…)".

Art. 53.- Clases de leyes. - Las leyes serán orgánicas y ordinarias. Serán leyes orgánicas:

1. Las que regulen la organización y funcionamiento de las instituciones creadas por la Constitución de la República;
2. Las que regulen el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales;
3. Las que regulen la organización, competencias, facultades y funcionamiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados; y,
4. Las relativas al régimen de partidos políticos y al sistema electoral.

La expedición, reforma, derogación e interpretación con carácter generalmente obligatorio de las leyes orgánicas requerirán el voto favorable de la mayoría absoluta de las y los miembros de la Asamblea Nacional.

Las demás serán leyes ordinarias, que no podrán modificar ni prevalecer sobre una ley orgánica. Las leyes ordinarias se aprobarán con el voto favorable de la mayoría absoluta de las y los miembros de la Asamblea Nacional.

Art. 54.- De la iniciativa. - La iniciativa para presentar proyectos de ley corresponde:

1. A las y los asambleístas que integran la Asamblea Nacional, con el apoyo de una bancada legislativa o de al menos el cinco por ciento de sus miembros;
2. A la Presidenta o Presidente de la República;
3. A las otras funciones del Estado en los ámbitos de su competencia;
4. A la Corte Constitucional, Procuraduría General del Estado, Fiscalía General del Estado, Defensoría del Pueblo y Defensoría Pública, en las materias que les corresponda de acuerdo con sus atribuciones; y,
5. A las ciudadanas y ciudadanos que estén en goce de los derechos políticos y a las organizaciones sociales que cuenten con el respaldo de por lo menos el cero punto veinticinco por ciento de las ciudadanas y ciudadanos inscritos en el padrón electoral nacional.

6. Quienes presenten proyectos de ley de acuerdo con estas disposiciones podrán participar en su debate, personalmente o por medio de sus delegados, previa solicitud y autorización de la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional.

Art. 55.- Presentación del proyecto.- Los proyectos de ley serán presentados a la Presidenta o al Presidente de la Asamblea Nacional, quien ordenará a la Secretaría General de la Asamblea Nacional: distribuya el proyecto a todas y todos los y las asambleístas; difunda públicamente su contenido en el portal web oficial de la Asamblea Nacional; envíe a la Unidad de Técnica Legislativa para la elaboración del informe no vinculante; y, remita dicho informe al Consejo de Administración Legislativa.

Toda iniciativa legislativa contará con una ficha de verificación en la que la o el proponente justificará la alineación de la normativa propuesta con el Plan Nacional de Desarrollo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. El Reglamento respectivo establecerá el formato de la ficha de verificación, así como su proceso de presentación.

La Unidad de Técnica Legislativa, después de haber recibido la comunicación de Secretaría General, elaborará el informe técnico-jurídico no vinculante por proyecto de ley, en el término máximo de cinco días.

Art. 56.- Calificación de los proyectos de ley. - El Consejo de Administración Legislativa, en un plazo máximo de sesenta días, desde su presentación, calificará los proyectos de ley remitidos por la Presidenta o el Presidente de la Asamblea Nacional siempre que cumplan, con los siguientes requisitos:

1. Que todas las disposiciones del proyecto se refieran a una sola materia, sin perjuicio de los cuerpos legales a los que afecte;
2. Que contenga suficiente exposición de motivos, considerandos y articulado;
3. Que contenga el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que con la nueva ley se derogarían o se reformarían; y,

4. Que cumpla con los requisitos que la Constitución de la República y esta Ley establecen sobre la iniciativa legislativa.

La exposición de motivos explicitará la necesidad y pertinencia de la Ley evidenciando su constitucionalidad y la no afectación a los derechos y garantías constitucionales, en particular, de las personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria.

La exposición de motivos tendrá enfoque de género cuando corresponda; especificará los mecanismos para la obtención de los recursos económicos en el caso de que la iniciativa legislativa requiera; y, enunciará los principales indicadores, medios de verificación y responsables del cumplimiento de la ley.

El Consejo de Administración Legislativa constatará que el lenguaje utilizado en el Proyecto no sea discriminatorio en ningún sentido y que cuente con la ficha de alineación al Plan Nacional de Desarrollo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Los proyectos de ley calificados por la Presidenta o el Presidente de la República como urgentes en materia económica se referirán a aspectos sustantivos de la política económica, cuyo trámite expedito es necesario para garantizar el equilibrio de las finanzas públicas o para enfrentar una situación económica adversa. El Consejo de Administración Legislativa no calificará proyectos de ley que reformen diversas leyes que no se refieran a una sola materia.

Si el proyecto de ley no cumple con los requisitos, contiene vicios de inconstitucionalidad e inobserva los criterios antes detallados no será calificado y será devuelto, sin perjuicio de que pueda ser presentado nuevamente, subsanadas las razones que motivaron su no calificación. La resolución de no calificación incluirá la debida motivación, enunciando las normas o principios jurídicos en que se fundamenta y será notificada a la o el proponente o proponentes en el plazo máximo de cinco días.

Si el proyecto de ley es calificado, el Consejo de Administración Legislativa establecerá la prioridad para el tratamiento de este y la comisión especializada que lo tramitará. El Secretario General del Consejo de Administración Legislativa, en un plazo máximo de tres días, remitirá al proponente o proponentes y a la Presidenta o el Presidente de la comisión especializada, el proyecto de ley, el informe técnico-jurídico no vinculante con sus anexos elaborado por la Unidad de Técnica Legislativa y la resolución en la que conste la fecha de inicio de tratamiento del mismo.

La Presidenta o el Presidente de la Asamblea Nacional ordenará que, en el mismo plazo establecido en el párrafo anterior, la Secretaría General de la Asamblea

Nacional, distribuya a todas las y los asambleístas el contenido de la resolución que califica o no el proyecto de ley, junto con el informe técnico-jurídico no vinculante elaborado por la Unidad de Técnica Legislativa y que difunda su contenido en el portal web oficial de la Asamblea Nacional.

Art. 57.- Tratamiento del proyecto de ley. - Recibido el proyecto de ley calificado por el Consejo de Administración Legislativa, la Presidenta o el Presidente de la comisión especializada dispondrá a la Secretaría o al Secretario Relator, informe su recepción a las y los integrantes de la comisión y convoque para su conocimiento e inicio de su tratamiento.

Avocado conocimiento del proyecto de ley, la Presidenta o el Presidente de la comisión dispondrá se informe del inicio del tratamiento y apertura de la fase de socialización a las y los demás legisladores de la Asamblea Nacional y a la ciudadanía, a través del portal web y demás canales comunicacionales que disponga la Asamblea Nacional y la comisión.

Art. 61.- Del segundo debate. -La comisión especializada analizará y de ser el caso, recogerá las observaciones efectuadas al proyecto de Ley, en el primer debate.

Dentro del plazo máximo de noventa días, contado a partir del cierre de la sesión del Pleno, la comisión especializada presentará a la Presidenta o al Presidente de la Asamblea Nacional el informe para segundo debate.

La comisión especializada, atendiendo a la naturaleza y complejidad del proyecto de ley, podrá pedir justificadamente a la Presidenta o al Presidente de la Asamblea Nacional, por una sola vez, la prórroga que considere necesaria para presentar el informe correspondiente. La Presidenta o el Presidente de la Asamblea Nacional determinará si concede o no la prórroga, así como el plazo de la misma.

La Presidenta o el Presidente, recibido el informe para segundo debate, ordenará por Secretaría General de la Asamblea Nacional, la distribución del informe a las y los asambleístas.

El segundo debate se desarrollará, previa convocatoria de la Presidenta o del Presidente de la Asamblea Nacional, en una sola sesión, en un plazo máximo de seis meses desde la recepción del informe.

En el caso de negarse el informe de mayoría, el Pleno de la Asamblea, por decisión de la mayoría simple de sus integrantes, podrá decidir la votación del o los informes de minoría.

Durante el segundo debate el o la ponente recogerá las observaciones realizadas por el Pleno.

En caso de que el proyecto amerite cambios, la o el ponente solicitará a la Presidenta o al Presidente de la Asamblea Nacional, la suspensión del punto del orden del día, a fin de que la comisión analice la incorporación de los cambios sugeridos. Para este efecto, la Presidenta o el Presidente de la comisión respectiva, convocará a la comisión para que en una sola sesión, analice y apruebe el texto final de votación sugerido, el mismo que será entregado al Pleno de la Asamblea Nacional, en el plazo máximo de ocho días desde el pedido de suspensión del punto del orden del día.

Cuando existan cambios en el texto final para votación, el ponente tendrá la obligación de indicar los mismos, previo a la votación.

En el caso de que la comisión no tenga mayoría para aprobar o improbar los cambios en el plazo determinado de ocho días, la o el ponente tendrá la potestad de presentar el texto de votación al Pleno de la Asamblea Nacional.

Si el texto aprobado por la comisión y que incorpora las observaciones del segundo debate no cuenta con los votos necesarios para su aprobación en el Pleno de la Asamblea Nacional, la o el ponente podrá realizar los ajustes pertinentes y mocionar ante el Pleno de la Asamblea Nacional la aprobación del proyecto de Ley con el nuevo texto, indicando las modificaciones realizadas.

Agotado el segundo debate, la votación del texto final del proyecto de ley no podrá exceder el plazo de sesenta días. Se podrá mocionar la aprobación del texto íntegro de la ley, por secciones o artículos.

Con el voto favorable de la mayoría absoluta, el Pleno de la Asamblea Nacional, podrá archivar el proyecto de ley.

3.3.- RESOLUCIÓN CAL-2019-2021-430 - REGLAMENTO DE LAS COMISIONES ESPECIALIZADAS PERMANENTES Y OCASIONALES

Art. 15.- Debates del pleno de la comisión especializada permanente y ocasional. El pleno de la comisión especializada permanente y ocasional, para sus debates adoptará el procedimiento previsto en la Sección 2, Capítulo XIII de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

Artículo 30.- Informes aprobados por la Comisión. Los informes que sean aprobados por las comisiones especializadas permanentes y ocasionales sobre los proyectos de ley, los acuerdos, resoluciones y más actos legislativos, según lo establecido en la Ley Orgánica de la Función Legislativa, contendrán como mínimo los siguientes parámetros, según el formato de Informe anexo al presente Reglamento:

1. Nombre y número de la comisión especializada permanente u ocasional;
2. Fecha del informe;
3. Miembros de la Comisión;
4. Objeto;
5. Antecedentes:

5.1. Información sobre la presentación del proyecto, calificación, notificación y avocación de conocimiento por parte de la Comisión;

5.2. Referencia general de las principales observaciones realizadas por las y los asambleístas y las y los ciudadanos que participaron en el tratamiento;

5.3. Detalle de la socialización realizada por la comisión especializada permanente y ocasional; y,

5.4. Otra Información relevante que sirva de soporte para la estructuración y redacción del informe conforme al trámite especial que se realice.

6. Base legal para el tratamiento;
7. Plazo para el tratamiento;
8. Análisis y razonamiento realizado por los miembros de la Comisión;
9. Conclusiones del informe;
10. Recomendaciones del informe;
11. Resolución y detalle de la votación del informe;
12. Asambleísta ponente;
13. Nombre y firma de las y los asambleístas que suscriben el informe;
14. El proyecto de ley debatido y aprobado, con su correspondiente exposición de motivos, considerandos y articulado; acuerdos, resolución o demás actos legislativos, según corresponda; siguiendo lo establecido en el Reglamento de Técnica Legislativa.

15. Certificación de la secretaria o secretario relator de los días en que fue debatido el proyecto de ley, acuerdo, resolución o demás actos legislativos, según corresponda;
16. Nombre y firma de la secretaria o secretario relator; y
17. Detalle de anexos, en caso de existir.

Se podrán incluir como anexos al informe: el detalle de las posiciones de las y los asambleístas, las matrices del tratamiento del proyecto de ley y otros documentos o Información que las y los asambleístas consideren necesarios.

Los informes borradores serán elaborados por el equipo asesor de las comisiones especializadas permanentes y ocasionales, el que lo remitirá mediante memorando con su firma de responsabilidad, para la revisión de las formalidades por parte de la secretaria o secretario relator de la Comisión, previo a ser puesto a consideración de las y los asambleístas.

En caso de realizarse la consulta prelegislativa, en el informe para segundo debate del proyecto de ley, se incorporarán los consensos y disensos producto de la consulta prelegislativa.

Artículo 32.- Envío a la Presidencia de la Asamblea Nacional. Los informes de los proyectos de ley, acuerdos, resoluciones y demás actos legislativos deberán ser remitidos a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional en el formato de memorando que contendrá como mínimo lo siguiente:

1. Numeración del documento;
2. Fecha del documento;
3. Nombre de la presidenta o presidente de la comisión especializada correspondiente;
4. Nombre del proyecto de ley, acuerdo, resolución o demás actos Nombre del proyecto de ley, acuerdo, resolución o demás actos legislativos;
5. Nombre de la/ o el asambleísta proponente; y,
6. Detalle de la votación realizada en la comisión.

Los formatos de actas, informes y memorando detallado en este Artículo, estarán disponibles de forma digital en la intranet institucional.

4. PLAZO PARA EL TRATAMIENTO DEL PROYECTO DE LEY

4.1 Con Resolución CAL-NAOP-2025-2027-118 de 08 de septiembre de 2025, el Consejo de Administración Legislativa resolvió calificar el **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"** y remitir a la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa para su tratamiento.

4.2 La Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, en la Sesión No. 112, de 26 de enero de 2026, aprobó con ocho (8) votos a favor y dos (2) votos en contra, el Informe para Primer Debate del "**PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"**.

4.3 El Pleno de la Asamblea Nacional, en Sesión 067-AN-2025-2029 de 05 de febrero de 2026, conoció y debatió el Informe para Primer Debate del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"**, de acuerdo a lo establecido en el artículo 60 de la LOFL.

4.4 Mediante Convocatoria a la Sesión No. 146-2025-2027, de fecha 30 de abril de 2026, a las 17h55, la Presidenta de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa convocó a las y los asambleístas a avocar conocimiento del Memorando Nro. AN-SG-023-0681-M, de 20 de febrero de 2023, suscrito por el ex Secretario General de la Asamblea Nacional, mediante el cual se notificó la Resolución CAL-2021-2023-843, de 17 de febrero de 2023, que calificó el "Proyecto de Ley para el Control de Precios Aéreos en Defensa de las y los ciudadanos que reforman la Ley de Aviación Civil", presentado por el ex asambleísta Rodrigo Fajardo y, adicionalmente, a tratar la unificación de dicho proyecto con la reforma a la Ley Orgánica de Aviación Civil.

4.5 Mediante Memorando Nro. AN-CDEP-2026-0146-M, la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y de la Microempresa solicitó a la Presidencia de la Asamblea Nacional una prórroga de treinta (30) días para la presentación del informe para segundo debate del "Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil".

4.6 En atención a dicha solicitud, mediante Memorando Nro. AN-PR-2026-0220-M, de 5 de mayo de 2026, la Presidencia de la Asamblea Nacional, al amparo de lo dispuesto en el tercer inciso del artículo 61 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, autorizó a la Comisión la ampliación del plazo por treinta (30) días adicionales, contados a partir del vencimiento del plazo original.

4.7 La prórroga fue concedida con el propósito de garantizar la elaboración de un informe con el debido sustento técnico y jurídico, así como permitir un análisis integral del proyecto de ley y su coherencia con el ordenamiento jurídico vigente, en observancia de los principios de legalidad, transparencia y participación que rigen el procedimiento legislativo.

4.8 La incorporación de nuevas iniciativas, la remisión de expedientes adicionales, la necesidad de su revisión integral, su sistematización y armonización normativa con el texto en construcción para segundo debate, constituyen elementos objetivos que evidencian la complejidad técnica y jurídica del tratamiento legislativo. Por ello, y con fundamento en los principios de seguridad jurídica, coherencia normativa, unidad de materia y adecuada formación de la ley, se justifica la ampliación del plazo para la elaboración del informe para segundo debate, a fin de garantizar un análisis completo, ordenado e integral de todas las propuestas acumuladas en torno al Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil.

4.9 Mediante Convocatoria a la Reinstalación de la Sesión No. 176-2025-2027, de fecha 30 de julio de 2026, a las 11h30, el Presidente encargado de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa Diego Franco Hanze, convocó a las y los asambleístas a avocar conocimiento del Memorando Nro. AN-SG- 2026-2306-M de 08 de mayo de 2026, suscrito por el Secretario General de la Asamblea Nacional, mediante el cual se notificó la Resolución CAL-NAOP-2025-2027-408, de 06 de mayo de 2026, que calificó el "Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a Varios Cuerpos Legales sobre Sistemas de Aeronaves No Tripuladas de Uso Civil", presentado por el asambleísta Lenin Alejandro Lara Pérez; y, adicionalmente, a tratar la unificación de dicho proyecto con las reformas a la Ley Orgánica de Aviación Civil que se encuentran en tratamiento para segundo debate en esta mesa legislativa, de acuerdo al artículo 58.1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

4.10 La unificación se realizó con el fin de que esta Comisión proceda con su tratamiento y la elaboración del informe para segundo debate, de conformidad con lo establecido en el artículo 58.1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

4.11 La Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, conoció, debatió y aprobó el Informe para Segundo Debate del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL",** en la Sesión No. 190-2025-

2027 de 20 de septiembre de 2026; de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, encontrándose dentro del plazo de 90 días para la emisión del presente informe.

5.- ANÁLISIS Y RAZONAMIENTO

5.1. – Análisis y razonamiento de primer debate

El transporte aéreo constituye un servicio público de relevancia e indispensable para el desarrollo económico, la integración territorial, la conectividad interna y la inserción internacional del Ecuador, permitiendo dinamizar sectores esenciales tales como el comercio, el turismo, la inversión, la logística y los servicios, facilitando la movilidad de las personas, mercancías, y contribuyendo al fortalecimiento de la competitividad del país en el ámbito nacional e internacional.

La normativa vigente que regula la Aviación Civil en el Ecuador ha sido construida históricamente a partir de disposiciones dispersas y de una legislación que, si bien permitió el funcionamiento básico del sistema aeronáutico nacional, resulta desactualizada frente a la evolución tecnológica y operativa del transporte aéreo a nivel internacional. Esta dispersión normativa, la existencia de regulaciones obsoletas y la ausencia de un cuerpo legal orgánico han generado dificultades en la planificación, supervisión y control integral de las actividades aeronáuticas.

En los últimos años, el sector aeronáutico ha experimentado transformaciones profundas, que van desde el crecimiento del tráfico aéreo, diversificación de servicios, modernización, incremento de operaciones comerciales y no comerciales, y la necesidad de garantizar altos estándares de seguridad operacional, protección de los derechos de los usuarios y sostenibilidad ambiental. Estos factores han puesto en evidencia la necesidad de modernizar la legislación vigente para responder a las nuevas dinámicas del sector y fortalecer la institucionalidad aeronáutica en el Ecuador.

Adicionalmente, el Ecuador en su calidad de Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tiene la oportunidad de reafirmar su compromiso con el desarrollo del sector aeronáutico y su determinación de contribuir significativamente a su evolución, a través de la promoción del desarrollo de normas y estándares internacionales en busca de una aviación segura, resiliente, accesible

y respetuosa con el medio ambiente. (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2025).[1] Para el cumplimiento efectivo de estos compromisos requiere un marco jurídico claro, coherente y actualizado, que permita garantizar la seguridad, eficiencia y regularidad de las operaciones aéreas.

En este contexto, el presente proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil surge como una respuesta normativa orientada a modernizar el régimen jurídico aeronáutico, fortalecer la rectoría del Estado, consolidar un sistema de regulación técnica especializada y promover un desarrollo ordenado, seguro y competitivo de la aviación civil, en concordancia con el interés público y los objetivos de desarrollo nacional.

También se debe tomar en cuenta que, desde una perspectiva constitucional, la regulación del transporte aéreo y de la aviación civil debe ser analizada a la luz del principio de proporcionalidad y necesidad normativa, conforme al cual el legislador está obligado a emplear el instrumento jurídico idóneo y suficiente para garantizar los fines públicos comprometidos. En el caso de este proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil, la complejidad técnica del sector aeronáutico, su impacto directo en la seguridad operacional, la conectividad nacional e internacional, y la protección de derechos de los usuarios, hacen insuficiente un marco normativo disperso o de rango inferior.

Por lo expuesto, la adopción de un proyecto de Ley Orgánica como la que a continuación se presenta, esta no constituye una opción discrecional, sino una exigencia constitucional derivada de la magnitud de los intereses públicos involucrados, en tanto permite dotar de estabilidad, coherencia y jerarquía normativa a un sector estratégico cuyo funcionamiento inadecuado puede comprometer derechos fundamentales, la seguridad de las personas y la responsabilidad internacional del Estado ecuatoriano.

5.1.2. Data Estadística

Eje 1. Incremento del tráfico de pasajeros y operaciones aéreas

[1] Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana del Ecuador. (30 de septiembre de 2025). *Ecuador elegido miembro del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)*. https://www.cancilleria.gob.ec/2025/09/30/ecuador-elegido-miembro-del-consejo-de-la-organizacion-de-aviacion-civil-internacional-oaci/

El crecimiento del sector aeronáutico en Ecuador durante el último periodo demuestra que la demanda ha superado las previsiones del marco normativo ordinario vigente. Según los registros del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en el año 2024 la entrada de pasajeros internacionales al país alcanzó los 2,35 millones, mientras que las salidas sumaron 2,43 millones, lo que representó un incremento anual del 2,66% y 1,09%, respectivamente, en relación con el año 2023, tal y como se muestra en la Figura 1.[2] En el transporte aéreo internacional, la actividad también registró cifras históricas con un total de 3.178.863 pasajeros transportados en el año 2024, alcanzando un pico operativo en el mes de agosto con 301.304 viajeros, esto se puede evidenciar claramente en la Figura 2. [3] Estas estadísticas no solo reflejan una recuperación, sino una expansión del mercado que ya registra un incremento del 5% en el flujo de pasajeros internacionales en comparación con los niveles prepandemia de 2019.[4] La interpretación de estos datos sugiere que el sistema aeronáutico ecuatoriano ha escalado a un nivel de complejidad que requiere una Ley Orgánica para garantizar la estabilidad de las políticas de transporte y la seguridad jurídica a largo plazo.

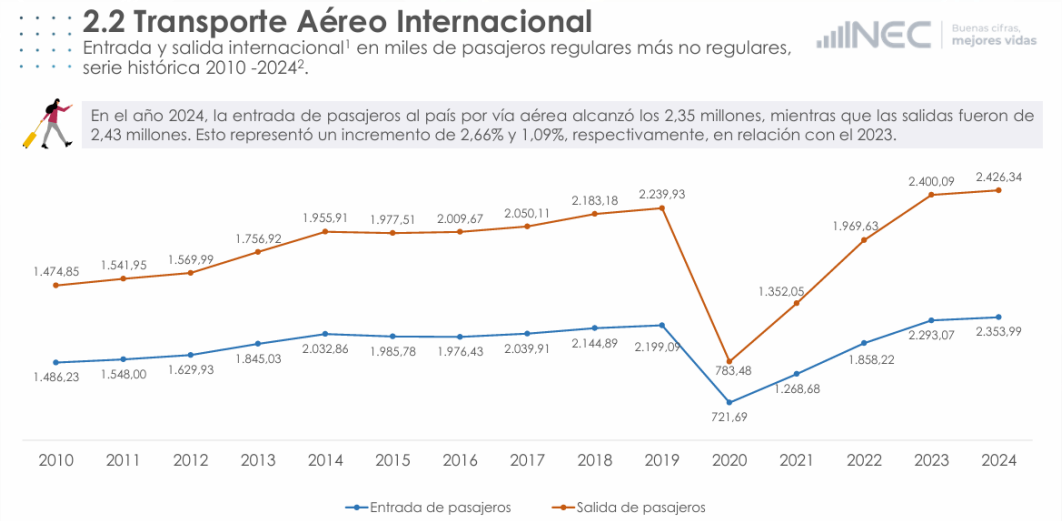


Figura 1: Entrada y salida internacional pasajeros regulares más no regulares, serie histórica 2010 -2024.
Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

[2] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024*. Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación. (p.19). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Resultados_ESTRA_2024.pdf

[3] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024*. Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación Civil. (p.25). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Resultados_ESTRA_2024.pdf

[4] Alomía, J. (2025). *Presentación técnica.* Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones (MIPRO), intervención realizada en la **Sesión Nro. 096** de la **Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa** de la Asamblea Nacional del Ecuador (p.5).

Pasajeros transportados	2023	2024	Diferencia
Enero	247,68	247,40	-0,27
Febrero	248,24	253,53	5,29
Marzo	312,80	287,69	-25,11
Abril	300,88	271,71	-29,17
Mayo	293,51	261,36	-32,15
Junio	290,34	252,76	-37,58
Julio	314,87	292,36	-22,51
Agosto	303,61	301,30	-2,31
Septiembre	283,42	250,38	-33,05
Octubre	259,03	252,87	-6,15
Noviembre	271,00	251,45	-19,55
Diciembre	278,34	256,05	-22,29
Total	**3.403,71**	**3.178,86**	**-224,84**

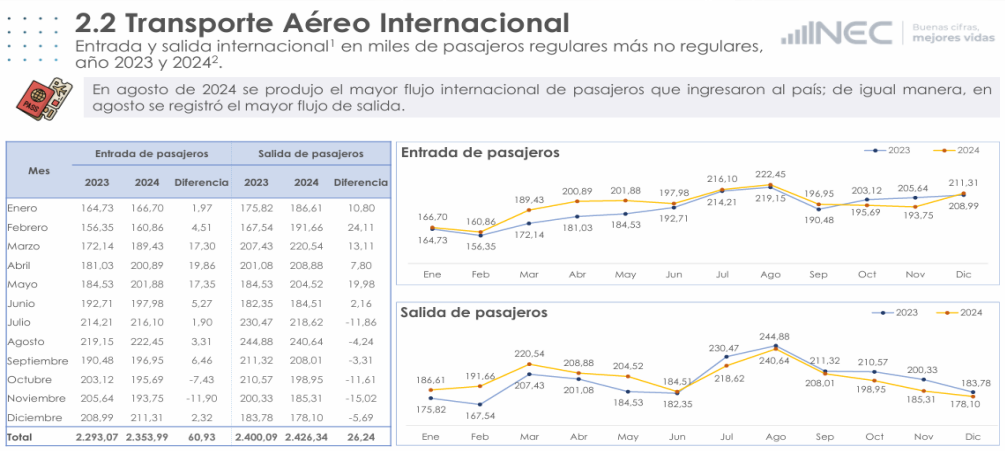
Figura 2: Tráfico nacional de pasajeros de pasajeros regulares más no regulares, año 2023 y 2024. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

Esta tendencia de crecimiento se sustenta en una conectividad internacional que, a noviembre de 2025, registra más de 327 frecuencias semanales internacionales, 26 rutas directas y la operación de 12 aerolíneas hacia 16 destinos mundiales. A nivel interno, la red se complementa con 243 frecuencias semanales domésticas que cubren 11 rutas directas hacia 9 destinos nacionales.[5] La proyección estatal se encuentra en creciente aumento, estableciendo metas de 1,4 millones de arribos internacionales para finales de 2025 y un objetivo de 2,2 millones para el año 2029.[6] Este aumento proyectado en la densidad de operaciones implica una carga técnica y administrativa sobre la autoridad aeronáutica que solo puede ser gestionada bajo una estructura orgánica que blinde la autonomía técnica y financiera de la institución frente a cambios políticos o administrativos.

Desde una perspectiva técnica y económica, este crecimiento estadístico activa el denominado *"círculo virtuoso del transporte aéreo"*, donde el aumento de la demanda presiona una mayor oferta de itinerarios y una creciente en la económica, lo que a su vez impacta positivamente en el acceso a mercados, la captación de capital y la generación de empleo directo e indirecto[7]. Sin embargo, para que este ciclo sea sostenible, es imperativo contar con un marco regulatorio y una infraestructura que

[5] Alomía, J. (2025). *Presentación técnica.* Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones (MIPRO), intervención realizada en la **Sesión Nro. 096** de la **Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa** de la Asamblea Nacional del Ecuador (p. 3 y 4).
[6] Alomía, J. (2025). *Presentación técnica.* Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones (MIPRO), intervención realizada en la **Sesión Nro. 096** de la **Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa** de la Asamblea Nacional del Ecuador (p. 1).
[7] Binder, J. (2025, 19 de diciembre). *Intervención.* Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), participación en la sesión Nro. 107-2025-2027 de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, Asamblea Nacional del Ecuador.

soporten dicha capacidad masiva de movilización. La magnitud de este desafío se resume en la figura 3, que considera la suma de entradas y salidas internacionales en 2024, la cual superó los 4,78 millones de pasajeros, una cifra récord que consolida la necesidad de una institucionalidad aeronáutica con estándares de jerarquía orgánica. [8]



Mes	Entrada de pasajeros			Salida de pasajeros		
	2023	2024	Diferencia	2023	2024	Diferencia
Enero	164,73	166,70	1,97	175,82	186,61	10,80
Febrero	156,35	160,86	4,51	167,54	191,66	24,11
Marzo	172,14	189,43	17,30	207,43	220,54	13,11
Abril	181,03	200,89	19,86	201,08	208,88	7,80
Mayo	184,53	201,88	17,35	184,53	204,52	19,98
Junio	192,71	197,98	5,27	182,35	184,51	2,16
Julio	214,21	216,10	1,90	230,47	218,62	-11,86
Agosto	219,15	222,45	3,31	244,88	240,64	-4,24
Septiembre	190,48	196,95	6,46	211,32	208,01	-3,31
Octubre	203,12	195,69	-7,43	210,57	198,95	-11,61
Noviembre	205,64	193,75	-11,90	200,33	185,31	-15,02
Diciembre	208,99	211,31	2,32	183,78	178,10	-5,69
Total	2.293,07	2.353,99	60,93	2.400,09	2.426,34	26,24

Figura 3: Entrada y salida internacional de pasajeros regulares más no regulares, año 2023 y 2024. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

Como se evidencia el crecimiento sostenido del tráfico aéreo y la intensificación de las operaciones han evidenciado que la ausencia de un cuerpo normativo orgánico genera incertidumbre jurídica, fragmentación competencial, barreras de entrada al mercado y debilidades institucionales que afectan tanto al Estado como a los operadores del sistema. La seguridad jurídica, reconocida como principio constitucional transversal, exige que sectores estratégicos cuenten con reglas claras, estables y previsibles, particularmente cuando se encuentran sujetos a estándares técnicos internacionales de obligatorio cumplimiento.

Bajo este contexto, una Ley Orgánica de Aviación Civil se configura como el instrumento jurídico idóneo para garantizar la coherencia del sistema, evitar interpretaciones contradictorias y asegurar que las políticas públicas aeronáuticas no dependan de decisiones administrativas coyunturales, sino de un marco normativo sólido y permanente.

Eje 2. Intensificación de operaciones y uso del espacio aéreo

[8] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024*. Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación. (p.20). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Resultados_ESTRA_2024.pdf

La intensificación del uso del espacio aéreo ecuatoriano se manifiesta en una marcada concentración de operaciones en nodos estratégicos, lo que eleva la complejidad de la gestión del tránsito aéreo y la vigilancia técnica. Tal como indica a Figura 4, durante el año 2024, el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito centralizó el 53,89% de las entradas internacionales de pasajeros y el 51,22% de las salidas, mientras que el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de Guayaquil gestionó el 46,11% y el 48,78% respectivamente.[9]

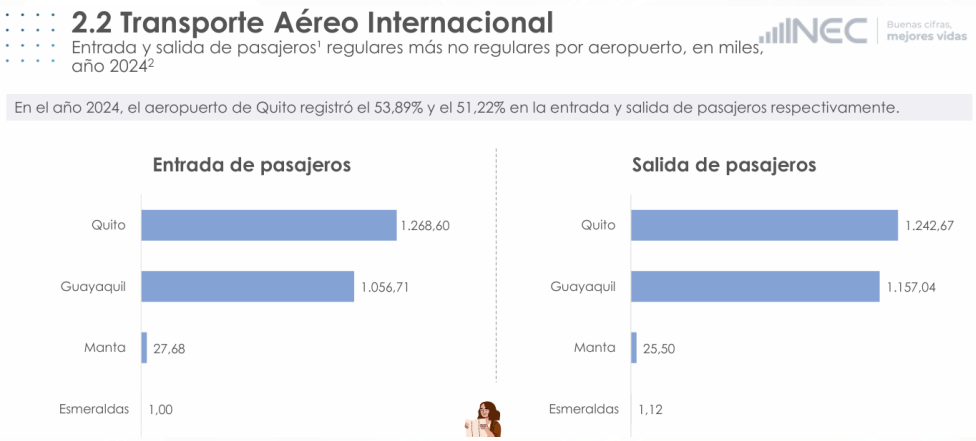


Figura 4: Tráfico nacional de pasajeros de pasajeros regulares más no regulares, año 2023 y 2024. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

Mientras que, lo visualizado en la Figura 5 que detalla el movimiento de carga internacional también registró un aumento significativo, alcanzando 72.086 toneladas métricas de entrada y 316.447 toneladas métricas de salida en 2024.[10] La interpretación técnica de estos indicadores sugiere que la infraestructura operativa bajo esta presión constante, demanda una normativa orgánica capaz de separar nítidamente las funciones de rectoría y planificación de la operación directa, garantizando la seguridad jurídica especialmente en los aeropuertos concesionados que manejan volúmenes críticos para la economía, fomente la competitividad del sector y potencie el desarrollo del transporte aéreo como motor de crecimiento económico.

[9] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024*. Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación Civil. (p.21). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Resultados_ESTRA_2024.pdf

[10] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024*. Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación Civil. (p.22). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Resultados_ESTRA_2024.pdf

Figura 5: Tráfico nacional de pasajeros de pasajeros regulares más no regulares, año 2023 y 2024. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

En el ámbito doméstico, la red de conectividad directa a noviembre de 2025 registra un ritmo de 243 frecuencias semanales distribuidas en 11 rutas que enlazan 7 destinos nacionales a través de 3 aerolíneas operativas.[11] Es particularmente relevante el flujo logístico hacia el archipiélago de Galápagos, donde el aeropuerto de Baltra se consolidó en 2024 como el principal destino de carga nacional con 4.282 toneladas métricas (45,83% del total), seguido por San Cristóbal con el 18,59%.[12] La gestión de estas rutas estratégicas, que combinan alta densidad comercial con la necesidad de protección ambiental, requiere un marco regulatorio de jerarquía orgánica que evite la duplicidad de funciones en sostenibilidad y asegure que las actividades de cabotaje cumplan con estándares estrictos de competitividad y seguridad.

La argumentación técnica sostiene que la carga operativa derivada de estos movimientos exige la modernización de los procesos de vigilancia y la actualización de las regulaciones técnicas alineadas obligatoriamente a los estándares globales de la OACI.[13] Ante un escenario donde solo dos aeropuertos manejan casi la totalidad del tráfico internacional y donde rutas específicas como Galápagos muestran una dependencia crítica de la logística aérea, el presente proyecto de Ley Orgánica se

[11] Alomía, J. (2025). *Presentación técnica.* Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones (MIPRO), intervención realizada en la **Sesión Nro. 096** de la **Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa** de la Asamblea Nacional del Ecuador (p. 4).

[12] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024.* Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación Civil. (p.27). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Resultados_ESTRA_2024.pdf

[13] Jiménez Ayora, P. (2025, 03 de diciembre). *Aportes técnicos al Proyecto de Ley de Aviación Civil* [Intervención]. Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, Asamblea Nacional del Ecuador, sesión Nro. 098. (p. 3).

presenta como el instrumento indispensable para dotar a la autoridad aeronáutica de la autonomía técnica y financiera necesaria para mantener radioayudas y sistemas de ciberseguridad robustos. Solo bajo una estructura de mayor rango se podrá asegurar un intercambio de información fluido entre el Estado y los operadores, permitiendo que el sistema de transporte aéreo funcione como un pilar de institucionalidad y no solo como una red de servicios dispersos.

Eje 3. Indicadores de seguridad operacional y eventos reportados

La seguridad operacional representa el pilar fundamental del sistema aeronáutico; sin embargo, los indicadores actuales reflejan una vulnerabilidad crítica que el marco normativo ordinario vigente no ha logrado mitigar. De acuerdo con los resultados de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI, Ecuador se sitúa en el último lugar de la región sudamericana (puesto 13 de 13) en cuanto a implementación efectiva, ubicándose por debajo del promedio regional. Esta deficiencia en la vigilancia técnica se manifiesta en estadísticas de siniestralidad preocupantes que durante el año 2024, la tasa de accidentes en la aviación general registró un incremento del 99,91% en comparación con el año anterior, alcanzando los 22,89 accidentes por cada cien mil operaciones frente a los 11,45 registrados en 2023.[14] La interpretación de estos datos evidencia una desconexión entre el crecimiento del tráfico aéreo y la capacidad de supervisión del Estado, lo que fundamenta la urgencia de una Ley Orgánica que dote a la autoridad de facultades de control y sanción alineadas a los 19 Anexos del Convenio de Chicago.[15]

La transición hacia un modelo preventivo exige la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), un requisito del Anexo 19 de la OACI que actualmente carece de un sustento legal orgánico que garantice su continuidad y recursos. En el año 2024, se procesaron 376 reportes a través del Sistema de Notificaciones de Seguridad Operacional del Estado, de los cuales el 97,34% correspondieron a notificaciones obligatorias, principalmente relacionadas con peligros aviarios y deficiencias en el servicio de tránsito aéreo. No obstante, el hecho

[14] Dirección General de Aviación Civil [DGAC]. (2025). *Informe de Seguridad Operacional del Ecuador 2024*. Dirección de Seguridad Operacional. (p. 14). INFORME-DE-SEGURIDAD-OPERACIONAL-2024_DGAC_ECUADOR-signed.pdf

[15] Jiménez Ayora, P. (2025, 3 de diciembre). Aportes técnicos al Proyecto de Ley de Aviación Civil [Intervención]. Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, Asamblea Nacional del Ecuador, sesión Nro. 098. (p. 7).

de que solo el 2,66% de los reportes hayan sido de carácter voluntario sugiere una cultura de seguridad limitada por la falta de protección legal a la información reportada.[16] Una Ley Orgánica sobre esta temática es indispensable para establecer un marco de protección de datos que fomente el reporte voluntario y permita una gestión de riesgos proactiva antes de que ocurran accidentes.

La deficiente implementación de los estándares internacionales de seguridad operacional no solo representa un riesgo interno, sino que expone al Estado ecuatoriano a responsabilidad internacional, en su calidad de Estado parte del Convenio de Chicago y miembro activo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El incumplimiento sistemático de los Anexos técnicos y de los programas obligatorios de seguridad operacional compromete la credibilidad del país, limita su conectividad internacional y puede derivar en restricciones operativas impuestas por otros Estados.

Frente a este escenario, la adopción de un Proyecto de Ley Orgánica se presenta como una medida indispensable para asegurar el cumplimiento efectivo de los compromisos internacionales asumidos por el Ecuador, garantizando que la autoridad aeronáutica cuente con las competencias, recursos y respaldo jurídico necesarios para ejercer una vigilancia técnica eficaz y sostenida en el tiempo.

Eje 4. Inversión y capacidad tecnológica del sistema aeronáutico

La modernización del sistema aeronáutico ecuatoriano enfrenta el reto de cerrar una brecha tecnológica que la normativa de 2007 no pudo prever, especialmente en áreas de infraestructura crítica y nuevas tecnologías. La Cámara de Industrias y Producción (CIP) sostiene que la aprobación de una Ley Orgánica es indispensable para actualizar el marco normativo y alinearlo con los estándares globales de la industria, incorporando definiciones y regulaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que hoy resultan ausentes.[17] Esta actualización no es solo de forma, sino de fondo técnico, ya que se requiere que la ley dote a la autoridad de competencias claras en áreas de vanguardia como la ciberseguridad y la gestión de

[16] Dirección General de Aviación Civil [DGAC]. (2025). *Informe de Seguridad Operacional del Ecuador 2024*. Dirección de Seguridad Operacional. (p. 17). INFORME-DE-SEGURIDAD-OPERACIONAL-2024_DGAC_ECUADOR-signed.pdf
[17] Jiménez Ayora, P. (2025, 03 de diciembre). *Aportes técnicos al Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil* Intervención. Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, Asamblea Nacional del Ecuador, sesión Nro. 098. (p. 2).

radioayudas, elementos que el gremio identifica como atribuciones críticas para proteger las operaciones frente a las amenazas modernas.[18] La interpretación de esta necesidad sugiere que, sin un marco orgánico, el país carece de la base legal para implementar el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) con la rigurosidad técnica que exige la comunidad internacional.[19]

En cuanto a la captación de capital, el proyecto de ley busca blindar la seguridad jurídica para fomentar la inversión, un componente que se considera el motor del sistema. La argumentación técnica de los gremios enfatiza que el objeto de la ley debe ser separar nítidamente las funciones del Estado para evitar confusiones conceptuales y garantizar la estabilidad de los aeropuertos concesionados.[20] Esta claridad institucional es el cimiento del *"círculo virtuoso del transporte aéreo"*, donde la inversión en infraestructura y un marco regulatorio sólido permiten expandir la capacidad de aeronaves y la oferta de servicios, impactando directamente en la captación de divisas.[21] Bajo esta lógica, la Ley Orgánica actúa como una garantía para los inversionistas ante las metas del Estado ecuatoriano, que proyecta elevar el ingreso de divisas por turismo y conectividad de USD 1.788 millones en 2024 a un ambicioso objetivo de USD 3.105 millones para el año 2029.[22]

Eje 5. Impacto social y protección de grupos vulnerables

El transporte aéreo se consolida como el motor transversal para el desarrollo económico del Ecuador, proyectando una contribución al Producto Interno Bruto (PIB) que proyecta pasar del 1,5% registrado en 2024 al 2,2% para el año 2029. Esta evolución es cuantificable en la captación de divisas por turismo y conectividad, que sumaron USD 1.788 millones en 2024 y tienen como meta alcanzar los USD 1.932 millones a finales de 2025, con una proyección de crecimiento hasta los USD 3.105

[18] Jiménez Ayora, P. (2025, 03 de diciembre). *Aportes técnicos al Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil* Intervención. Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, Asamblea Nacional del Ecuador, sesión Nro. 098. (p. 6).
[19] Binder, J. (2025, 19 de diciembre). *Intervención.* Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), participación en la sesión Nro. 107-2025-2027 de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, Asamblea Nacional del Ecuador. (p. 4).
[20] Jiménez Ayora, P. (2025, 03 de diciembre). *Aportes técnicos al Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil* Intervención. Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, Asamblea Nacional del Ecuador, sesión Nro. 098. (p. 3).
[21] Binder, J. (2025, 19 de diciembre). *Intervención.* Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), participación en la sesión Nro. 107-2025-2027 de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, Asamblea Nacional del Ecuador. (p. 7).
[22] Alomía, J. (2025). *Presentación técnica.* Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones (MIPRO), intervención realizada en la **Sesión Nro. 096** de la **Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa** de la Asamblea Nacional del Ecuador (p. 2).

millones para 2029[23]. La interpretación de estas cifras indica que el sector no solo dinamiza la balanza de servicios, sino que es el facilitador crítico para alcanzar la meta de 2,2 millones de arribos internacionales en el mediano plazo[4]. Por tanto, la adopción de este proyecto de ley, resulta imperativa para otorgar la seguridad jurídica que proteja esta fuente de ingresos y permita una planificación estratégica alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) sobre infraestructura resiliente e innovación.

El acceso al transporte aéreo, especialmente en un país con una geografía compleja como el Ecuador, constituye un factor determinante para la igualdad material, la cohesión territorial, desarrollo económico y el ejercicio efectivo de derechos fundamentales, particularmente en zonas insulares, amazónicas y de difícil conectividad terrestre. La ausencia de un marco normativo orgánico debilita la capacidad del Estado para garantizar condiciones equitativas de acceso, calidad y continuidad del servicio público aeronáutico.

En este sentido, el Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil no solo cumple una función técnica o económica, sino que se erige como un instrumento de política social, orientado a reducir brechas territoriales, fortalecer la integración nacional y asegurar que el desarrollo del sector beneficie de manera efectiva a toda la población, con especial énfasis en los grupos de atención prioritaria.

Más allá del impacto macroeconómico, la aviación civil funciona como un pilar de bienestar social mediante la activación del *"círculo virtuoso"*, que genera empleo directo, indirecto e inducido al facilitar el acceso de las personas a mercados y capitales[24]. En este contexto, la propuesta de Ley Orgánica busca institucionalizar y blindar los derechos de los usuarios, garantizando beneficios sociales como el descuento del 50% en las tarifas para adultos mayores y personas con discapacidad, asegurando que el crecimiento del sector sea inclusivo y equitativo.[25] El tráfico total de más de 4,78 millones de pasajeros internacionales en 2024 confirma la magnitud de la población beneficiada, lo que exige una normativa de mayor jerarquía que

[23] Ibid, (p. 1-2)
[24] Binder, J. (2025, 19 de diciembre). *Intervención.* Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), participación en la sesión Nro. 107-2025-2027 de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, Asamblea Nacional del Ecuador. (p.7)
[25] Alomía, J. (2025). *Presentación técnica* [Presentación]. Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones (MIPRO), intervención realizada en la **Sesión Nro. 096** de la **Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa** de la Asamblea Nacional del Ecuador (p. 1-2)

promueva la optimización de trámites y la calidad del servicio público aeroportuario[26]. Así, el marco orgánico garantiza que el sistema de transporte aéreo actúe como una institución eficaz y responsable al servicio de la ciudadanía nacional. En conjunto, los elementos técnicos, estadísticos, operativos y sociales analizados en este punto evidencian que el sistema aeronáutico ecuatoriano ha superado el umbral de regulación ordinaria. La magnitud del tráfico, la criticidad de la seguridad operacional, la necesidad de inversión sostenida y el impacto directo sobre derechos de los usuarios configuran un escenario en el que el legislador tiene el deber de actuar mediante una norma de jerarquía orgánica, que garantice estabilidad institucional, eficiencia regulatoria y protección del interés público en el largo plazo.

5.1.3. Conclusiones

La implementación de la Ley Orgánica de Aviación Civil tiene como objetivo principal dotar al país de un marco normativo claro, actualizado y coherente que permita ordenar y fortalecer el funcionamiento del sistema aeronaútico nacional. Su finalidad es superar la dispersión de la normativa vigente, garantizando que el desarrollo del transporte aéreo se realice bajo condiciones de seguridad, eficiencia y previsibilidad jurídica.

Además, busca responder a la evolución del sector aeronáutico y al crecimiento sostenido de la conectividad aérea, promoviendo una regulación que facilite la operación, el control y la supervisión de las actividades aeronáuticas sin perder de vista el interés público. En este sentido, se orienta a consolidar una institucionalidad sólida que permita al Estado ejercer de manera efectiva su rol regulador, al tiempo que fomenta un entorno favorable para la inversión, la innovación y la mejora de los servicios.

Finalmente, el proyecto de ley pretende garantizar que la aviación civil contribuya de manera ordenada al desarrollo del país, fortaleciendo la integración territorial, al acceso de la ciudadanía al transporte aéreo y la inserción del Ecuador en el ámbito regional e internacional, bajo los principios de seguridad, legalidad y servicio a la población.

[26] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024*. Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación Civil. (p.5).

5.2. – Análisis y razonamiento de segundo debate

5.2.1. Contexto normativo y evolución del sector

La Ley de Aviación Civil vigente fue codificada mediante la Codificación No. 2006-016, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 435 de 11 de enero de 2007[27], durante la vigencia de la Constitución Política de 1998 y bajo la estructura institucional del Congreso Nacional. A esta ley se suman la Codificación del Código Aeronáutico, publicada en el mismo Registro Oficial, y la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y al Código Aeronáutico, sobre la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aeronaves, publicada en el Registro Oficial No. 521, de 2 de julio de 2019, cuerpos que el proyecto consolida en una sola ley y deroga expresamente en sus Disposiciones Derogatorias Primera a Tercera. Desde su expedición, el sector aeronáutico nacional e internacional ha experimentado transformaciones profundas de carácter tecnológico, operativo, institucional y regulatorio: el crecimiento sostenido del transporte aéreo, la modernización de los servicios de navegación aérea, el desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas a la gestión aeronáutica, el fortalecimiento de los estándares internacionales de seguridad operacional y la evolución de los modelos de gestión aeroportuaria han configurado un escenario sustancialmente distinto al de 2007, que genera necesidades regulatorias que la normativa vigente no previó.

En este contexto, la necesidad de contar con un marco normativo integral, actualizado y acorde con las exigencias actuales del sector aeronáutico se ha convertido en una prioridad para el Estado ecuatoriano. La complejidad técnica de la aviación civil, su incidencia directa en la conectividad nacional e internacional, la seguridad operacional y la protección de los derechos de los usuarios demandan una regulación capaz de responder a los desafíos contemporáneos del transporte aéreo, garantizando, al mismo tiempo, la seguridad jurídica, eficiencia institucional y cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el Ecuador.

En atención a los antecedentes expuestos, la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa analizó el proyecto de Ley

[27] Ecuador. Congreso Nacional. Comisión de Legislación y Codificación. (2006). Ley de Aviación Civil (Codificación No. 2006-016). Registro Oficial Suplemento No. 435, 11 de enero de 2007. LEXIS. https://app.lexis.com.ec/sistema/visualizador-norma/FFAA-LEY_DE_AVIACION_CIVIL

Orgánica de Aviación Civil sobre la base del informe para primer debate aprobado por la Comisión, las observaciones formuladas durante el debate en el Pleno de la Asamblea Nacional y los aportes técnicos remitidos por las instituciones públicas, actores del sector aeronáutico y demás interesados que participaron en el proceso de construcción normativa. Este ejercicio permitió evaluar integralmente el contenido del proyecto, identificar oportunidades de mejora en su estructura y articulado, y fortalecer aquellas disposiciones orientadas a garantizar la seguridad operacional, la eficiencia regulatoria, la seguridad jurídica y el adecuado desarrollo del sistema aeronáutico nacional.

Como resultado de este proceso, la Comisión efectuó una revisión integral del articulado propuesto, evaluando su compatibilidad con los principios y disposiciones de la Constitución de la República, el ordenamiento jurídico nacional y los instrumentos internacionales que regulan la aviación civil, en particular los derivados del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El articulado que resulta de este proceso es el que se somete a consideración para segundo debate y sobre el cual se desarrolla el razonamiento de los numerales siguientes.

5.2.2 Justificación y necesidad de la reforma normativa

El marco normativo vigente, compuesto por la Codificación de la Ley de Aviación Civil y la Codificación del Código Aeronáutico, ambas de 2007, presenta una obsolescencia estructural que impide al Estado ecuatoriano cumplir de manera eficiente con sus obligaciones ante la OACI y con las exigencias del mercado aéreo contemporáneo. Esta situación fue evidenciada durante las sesiones de trabajo de la Comisión por los actores técnicos que comparecieron en el proceso legislativo.[28]

El acelerado desarrollo de la aviación civil, impulsado por la incorporación de nuevas tecnologías, la expansión de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, el uso creciente de sistemas de aeronaves no tripuladas, así como la evolución de los estándares internacionales en materia de seguridad operacional, seguridad de

[28] Sesiones Nro. 090, 095, 096, 140, 141, 144, 147 y 150, de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y Microempresa.

aviación, sostenibilidad ambiental y gestión del espacio aéreo, evidencia la necesidad de actualizar el marco jurídico aeronáutico ecuatoriano.

Si bien el Ecuador cuenta con normativa técnica especializada, entre la que se encuentra la Regulación Técnica de Aviación Civil RDAC Parte 101[29], sobre sistemas de aeronaves no tripuladas, el régimen legal vigente carece de una base legal expresa que sustente y dé estabilidad a estas regulaciones. El texto para segundo debate corrige esta brecha, pues incorpora un capítulo específico sobre aeronaves no tripuladas, que atribuye a la Dirección General de Aviación Civil su regulación, registro, autorización, control y fiscalización (artículo 70), sujeta su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional a la categorización que establezca la regulación técnica (artículos 46 y 47, letra i), ordena la coordinación con la Policía Nacional, las Fuerzas Armadas y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (artículo 71) y tipifica infracciones específicas para su operación dentro del régimen sancionatorio general (Título VII), de manera que la regulación técnica que hoy opera a nivel reglamentario queda respaldada por la ley. Este capítulo recoge el proyecto de ley sobre aeronaves no tripuladas que fue unificado al presente.

Complementariamente, la Disposición General Quinta precisa que la normativa secundaria de la autoridad aeronáutica civil comprende los reglamentos y regulaciones técnicas, las guías u orientaciones técnicas y los demás instrumentos normativos complementarios, y ordena que se expida en conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y los estándares de la OACI, lo que otorga cobertura legal expresa a regulaciones como la RDAC 101.

El proyecto busca, asimismo, fortalecer la institucionalidad del sistema aeronáutico nacional mediante mecanismos de control que permitan una regulación más eficiente, transparente y acorde con las exigencias del transporte aéreo moderno. En el texto para segundo debate, este fortalecimiento se traduce en la separación entre la rectoría de la política aeronáutica, a cargo del ente rector del transporte aéreo, y la ejecución técnica, la vigilancia y el control operacional a cargo de la Dirección General de Aviación Civil (artículos 7, 8 y 9). Esta separación procura mayor seguridad jurídica para los operadores públicos y privados, condiciones de

[29] Dirección General de Aviación Civil. (2024). RDAC 101: Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) (Nueva Edición, actualización 11 de diciembre de 2024), aprobada mediante Resolución No. DGAC-DGAC-2024-01100-R. https://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2025/03/RDAC-101-UAS.pdf

competencia leal y mejores condiciones para la inversión nacional y extranjera. Este diseño responde, además, a que el Consejo Nacional de Aviación Civil ha quedado reducido a dos miembros como consecuencia de la fusión de carteras de Estado, por debajo del mínimo de tres que el artículo 54 del Código Orgánico Administrativo exige para los órganos colegiados, por lo que el proyecto lo suprime y adscribe al ente rector la Dirección General de Aviación Civil, entidad con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, en ejercicio de la competencia exclusiva del Estado central sobre puertos y aeropuertos prevista en el artículo 261, número 10, de la Constitución.

La supresión del Consejo Nacional de Aviación Civil se acompaña de una regla de transición: los procedimientos, solicitudes y trámites de su competencia que se encuentren en curso continuarán y serán resueltos por la Dirección General de Aviación Civil conforme a la normativa vigente al momento de su inicio (Disposición Transitoria Séptima). En cuanto a la conducción de la autoridad aeronáutica civil, el artículo 11 dispone que el Director o Directora General será de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República, fija como requisitos la nacionalidad ecuatoriana, el título de tercer nivel y al menos diez años de experiencia en el sector, establece un régimen de incompatibilidades con las compañías de aviación y le otorga fuero de Corte Nacional de Justicia. Asimismo, el artículo 17 atribuye a la Dirección General de Aviación Civil el establecimiento del marco normativo, la dirección y la coordinación del Sistema Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, con la participación coordinada y complementaria de las entidades públicas y privadas competentes.

En materia de financiamiento, el artículo 24 actualiza las tasas que genera la actividad aérea e incorpora, junto a las aeronáuticas, aeroportuarias, de uso de terminal y de seguridad, las correspondientes a servicios auxiliares y a los servicios de salvamento y extinción de incendios. Sus valores serán fijados mediante acto normativo del ente rector del transporte aéreo o del gobierno autónomo descentralizado que opere el aeródromo, sobre la base de estudios técnicos y financieros que reflejen el costo del servicio, en concordancia con el artículo 301 de la Constitución, que reserva la creación y regulación de tasas al acto normativo del órgano competente.

El proyecto incorpora, además, disposiciones orientadas a sujetar la operación de las aeronaves a la normativa ambiental vigente y a facultar a la autoridad aeronáutica para regular las emisiones contaminantes y el impacto acústico de la actividad aérea (artículo 40), así como mecanismos de protección a los usuarios del transporte aéreo, entre ellos reglas claras frente a la suspensión o interrupción de vuelos (artículos 124 y 125) y la ampliación de las garantías de los grupos de atención prioritaria, en particular de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad: el artículo 127 mantiene el descuento del cincuenta por ciento (50%) en las tarifas y obliga a los explotadores a habilitar su adquisición por canales digitales, la Disposición Transitoria Quinta fija un plazo de seis meses para ello y el artículo 162, número 24, tipifica como infracción grave el incumplimiento del descuento.

En el ámbito de la operación de las aeronaves, el proyecto precisa las obligaciones del piloto al mando, de los miembros de la tripulación y las que les son comunes (artículo 82), y delimita temporalmente la autoridad disciplinaria del comandante sobre la tripulación y su autoridad sobre los pasajeros, desde el ingreso a la aeronave hasta el desembarque total (artículos 84 y 85). Entre sus atribuciones se incluye la de adoptar las medidas necesarias frente a actos disruptivos a bordo y poner a las personas involucradas a disposición de la autoridad competente (artículo 87), reglas que refuerzan la seguridad operacional y la protección de los pasajeros y de la tripulación.

El proyecto responde también a la obligación del Estado ecuatoriano de mantener armonizada su normativa interna con los compromisos derivados del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y ratificado por el Ecuador el 20 de agosto de 1954 (en adelante, Convenio de Chicago). En virtud de dicho instrumento, el Estado participa en los mecanismos internacionales de supervisión implementados por la OACI, entre ellos el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) y la Evaluación de la Implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSPIA), cuyo propósito es verificar el grado de cumplimiento de las normas y métodos recomendados internacionalmente. En las auditorías USOAP y USAP de 2023, la OACI calificó como insatisfactorios aspectos relativos a la insuficiencia de atribuciones de vigilancia y control, a la ausencia de un régimen sancionador

aplicable a los proveedores de servicios aeroportuarios y a la falta de incorporación del artículo 83 bis del Convenio de Chicago en la legislación nacional.

El proyecto dedica, además, el Título VIII a la Junta Investigadora de Accidentes, a la que el artículo 190 dota de personería jurídica y de autonomía administrativa, operativa, financiera y decisoria, con independencia de la Dirección General de Aviación Civil y de cualquier otra autoridad, a fin de que quien investiga un accidente no dependa de quien pudo haber autorizado la operación investigada. Esta separación desarrolla los artículos 226 y 227 de la Constitución y la exigencia de independencia de la autoridad de investigación prevista en el Anexo 13 del Convenio de Chicago, instrumento que, conforme al artículo 425 de la Constitución, prevalece sobre las leyes.

En materia sancionatoria, el proyecto sustituye las contravenciones de primera, segunda y tercera clase por un régimen de infracciones leves, graves y muy graves, con multas expresadas en salarios básicos unificados, que alcanza también a los proveedores de servicios y a los operadores de aeronaves no tripuladas (Título VII), y ordena aplicar el principio de proporcionalidad según las atenuantes y agravantes existentes (artículo 181). Este régimen desarrolla la reserva de ley del artículo 132, número 2, y las garantías de tipicidad y proporcionalidad del artículo 76, números 3 y 6, de la Constitución, y atiende la ausencia de un régimen sancionador para los proveedores de servicios aeroportuarios observada por la OACI. El artículo 10, número 9, letra b), por su parte, incorpora la transferencia de funciones del Estado de matrícula prevista en el artículo 83 bis del Convenio de Chicago.

Asimismo, el proyecto califica al transporte aéreo, su infraestructura y su equipamiento auxiliar como sector estratégico y ratifica que las rutas y frecuencias nacionales son de propiedad exclusiva del Estado (artículo 5). Sobre esa base, el Título VI amplía los mecanismos de gestión de aeródromos, aeropuertos y servicios aeronáuticos e incorpora un capítulo de delegación excepcional a la iniciativa privada, en desarrollo de los artículos 313, 314 y 316 de la Constitución, este último que admite dicha delegación de forma excepcional y en los casos que establezca la ley. El artículo 153 regula la renegociación de los contratos de delegación suscritos al amparo de la Ley, previo acuerdo de las partes, con la obligación de preservar el equilibrio económico financiero, la continuidad, calidad y seguridad de los servicios y el interés general; exige el dictamen de sostenibilidad y riesgos fiscales del ente

rector de las finanzas públicas; limita la ampliación del plazo a la necesidad y proporcionalidad de las nuevas inversiones, sin que pueda superar el doble del plazo inicial; y prohíbe que la renegociación se utilice para eludir los procesos públicos de selección. Para los contratos en ejecución, la Disposición Transitoria Tercera ratifica su validez y la Disposición Transitoria Sexta permite su renegociación en un plazo máximo de cinco años, con las mismas salvaguardas y con informes técnicos, económicos y jurídicos de la Dirección General de Aviación Civil cuando se incorporen aeródromos o se modifiquen los servicios. Finalmente, la Disposición General Tercera dispone que los gobiernos autónomos descentralizados que, a la fecha de publicación de la Ley, administren servicios aeroportuarios celebren con el Gobierno Central un acuerdo de gestión concurrente, en los términos del artículo 260 de la Constitución y del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, sin que ello implique la transferencia de la competencia exclusiva del Estado central prevista en el artículo 261, número 10, de la Constitución, ni de sus facultades de rectoría, planificación, regulación y control.

En cuanto a los proyectos unificados, el relativo a las aeronaves no tripuladas se recoge en el Capítulo IV del Título IV, y el relativo al control de precios del transporte aéreo se atiende mediante el registro de tarifas ante la autoridad aeronáutica civil (artículo 104).

Finalmente, el carácter orgánico de la Ley deriva del artículo 133, número 2, de la Constitución, en la medida en que el proyecto regula el ejercicio de derechos constitucionales de las personas usuarias del transporte aéreo, en particular de las personas consumidoras (artículo 52) y de las personas adultas mayores y con discapacidad (artículos 36, 37 y 47). Su expedición y reforma requerirán la mayoría absoluta de los miembros de la Asamblea Nacional, lo que otorga a sus disposiciones mayor estabilidad frente a decisiones coyunturales.

5.2.3. Datos estadísticos

5.3.1. Incremento del tráfico de pasajeros y operaciones aéreas

El crecimiento del sector aeronáutico en Ecuador entre 2019 y 2024 demuestra que la demanda ha rebasado el escenario que tuvo en cuenta el marco normativo vigente. Según los registros del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en 2024 la

entrada de pasajeros internacionales al país alcanzó los 2,35 millones, mientras que las salidas sumaron 2,43 millones, lo que representó un incremento anual del 2,66% y del 1,09%, respectivamente, frente a 2023, como se muestra en la Figura 1[30]. Esta expansión representa un incremento del 7,69% en el flujo total de pasajeros internacionales frente a los niveles prepandemia de 2019 (4,44 millones), lo que confirma la necesidad de un marco legal actualizado que garantice la estabilidad de las políticas de transporte y la seguridad jurídica a largo plazo.

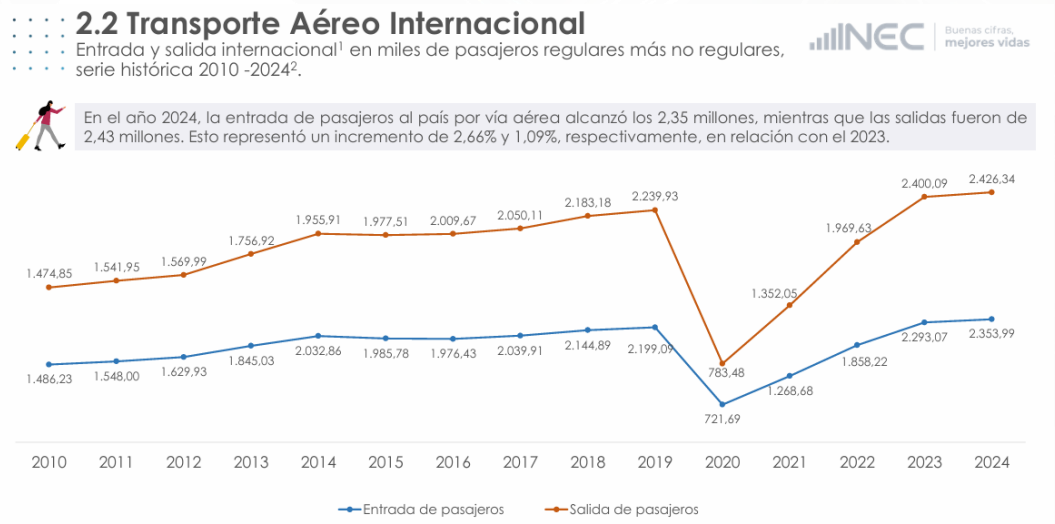


Figura 1: Entrada y salida internacional de pasajeros regulares y no regulares, serie histórica 2010-2024. *Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)*

En el transporte aéreo nacional, en cambio, se registró un comportamiento distinto: 3.178.863 pasajeros transportados en 2024, con un pico operativo en agosto de 301.304 viajeros, lo que representa una disminución de aproximadamente 224.840 pasajeros frente a 2023, equivalente a una caída del 6,61% (Figura 2). Este comportamiento, contrario al del segmento internacional, confirma que el sistema aeronáutico enfrenta tanto ciclos de crecimiento como de ajuste, y que ambos exigen un marco normativo con capacidad de respuesta estable, que no dependa de las variaciones coyunturales del mercado.

[30] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024*. Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación Civil. (p. 19). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Resultados_ESTRA_2024.pdf

Pasajeros transportados	2023	2024	Diferencia
Enero	247,68	247,40	-0,27
Febrero	248,24	253,53	5,29
Marzo	312,80	287,69	-25,11
Abril	300,88	271,71	-29,17
Mayo	293,51	261,36	-32,15
Junio	290,34	252,76	-37,58
Julio	314,87	292,36	-22,51
Agosto	303,61	301,30	-2,31
Septiembre	283,42	250,38	-33,05
Octubre	259,03	252,87	-6,15
Noviembre	271,00	251,45	-19,55
Diciembre	278,34	256,05	-22,29
Total	**3.403,71**	**3.178,86**	**-224,84**

Figura 2: Tráfico nacional de pasajeros regulares y no regulares, años 2023 y 2024. *Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)*

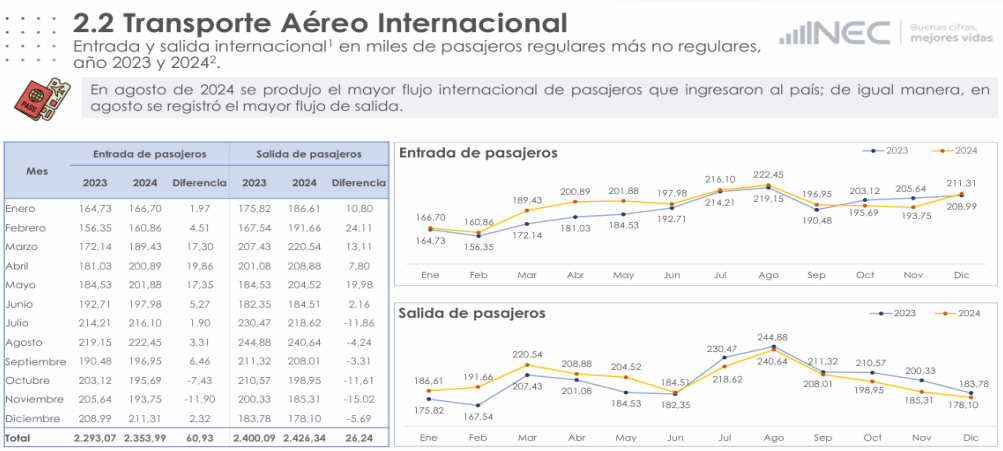
El crecimiento del segmento internacional se sustenta en una conectividad internacional que, a noviembre de 2025, registraba 327 frecuencias semanales internacionales, 26 rutas directas y la operación de 12 aerolíneas hacia 16 destinos internacionales. En el ámbito doméstico, la red se complementa con 243 frecuencias semanales domésticas que cubren 11 rutas directas hacia 7 destinos nacionales, algunos de ellos, como Galápagos, servidos por más de una ruta directa desde distintas ciudades de origen. Las proyecciones oficiales fijan como metas 1,4 millones de arribos internacionales para finales de 2025 y 2,2 millones para el año 2029.[31]

Desde una perspectiva técnica y económica, este crecimiento estadístico activa el denominado «círculo virtuoso del transporte aéreo», en el que el aumento de la demanda presiona una mayor oferta de itinerarios y dinamiza la actividad económica, lo que a su vez favorece el acceso a mercados, la captación de capital y la generación de empleo directo e indirecto[32]. Para que este ciclo sea sostenible, es indispensable contar con un marco regulatorio y una infraestructura capaces de soportar dicha capacidad de movilización. La magnitud de este desafío se aprecia en las Figuras 1 y 3, que consideran la suma de entradas y salidas internacionales en

[31] Asamblea Nacional del Ecuador, Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y Microempresa. (2025, 27 de noviembre). *Acta de la Sesión No. 096-2025-2027* (p. 5). Comparecencia oral de Jessica Alomía, Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones (MIPRO): meta de 1,4 millones de arribos de turistas a diciembre de 2025 y de 2,2 millones al 2029, conforme al Plan Nacional.

[32] Binder, J. (2025, 19 de diciembre). *Intervención.* Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), participación en la Sesión No. 107-2025-2027 de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, Asamblea Nacional del Ecuador.

2024: más de 4,78 millones de pasajeros, cifra récord de la serie 2010-2024 que consolida la necesidad de una institucionalidad aeronáutica sólida[33].



Mes	Entrada de pasajeros			Salida de pasajeros		
	2023	2024	Diferencia	2023	2024	Diferencia
Enero	164,73	166,70	1,97	175,82	186,61	10,80
Febrero	156,35	160,86	4,51	167,54	191,66	24,11
Marzo	172,14	189,43	17,30	207,43	220,54	13,11
Abril	181,03	200,89	19,86	201,08	208,88	7,80
Mayo	184,53	201,88	17,35	184,53	204,52	19,98
Junio	192,71	197,98	5,27	182,35	184,51	2,16
Julio	214,21	216,10	1,90	230,47	218,62	-11,86
Agosto	219,15	222,45	3,31	244,88	240,64	-4,24
Septiembre	190,48	196,95	6,46	211,32	208,01	-3,31
Octubre	203,12	195,69	-7,43	210,57	198,95	-11,61
Noviembre	205,64	193,75	-11,90	200,33	185,31	-15,02
Diciembre	208,99	211,31	2,32	183,78	178,10	-5,69
Total	2.293,07	2.353,99	60,93	2.400,09	2.426,34	26,24

Figura 3: Entrada y salida internacional de pasajeros regulares y no regulares por mes, años 2023 y 2024. *Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)*

Como se ha evidenciado, el crecimiento sostenido del tráfico aéreo y la intensificación de las operaciones ponen de manifiesto que la ausencia de un cuerpo normativo integral y actualizado genera incertidumbre jurídica, fragmentación competencial, barreras de entrada al mercado y debilidades institucionales que afectan tanto al Estado como a los operadores del sistema. La seguridad jurídica, reconocida como derecho en el artículo 82 de la Constitución, exige que los sectores estratégicos, como el transporte aéreo conforme al artículo 5 del proyecto, cuenten con reglas claras, estables y previsibles, particularmente cuando se encuentran sujetos a estándares técnicos internacionales de obligatorio cumplimiento.

En este contexto, una ley integral de aviación civil se configura como el instrumento jurídico idóneo para garantizar la coherencia del sistema, evitar interpretaciones contradictorias y asegurar que las políticas públicas aeronáuticas no dependan de decisiones administrativas coyunturales, sino de un marco normativo sólido y permanente.

5.2.4. Intensificación de operaciones y uso del espacio aéreo

[33] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024*. Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación Civil. (p. 20). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Resultados_ESTRA_2024.pdf

La intensificación del uso del espacio aéreo ecuatoriano se manifiesta en una marcada concentración de operaciones en nodos estratégicos, lo que eleva la complejidad de la gestión del tránsito aéreo y la vigilancia técnica. Como indica la Figura 4, durante el año 2024, el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito centralizó el 53,89% de las entradas internacionales de pasajeros y el 51,22% de las salidas, mientras que el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de Guayaquil gestionó el 44,89% y el 47,69%, respectivamente; el porcentaje restante correspondió a los aeropuertos de Manta y Esmeraldas[34].

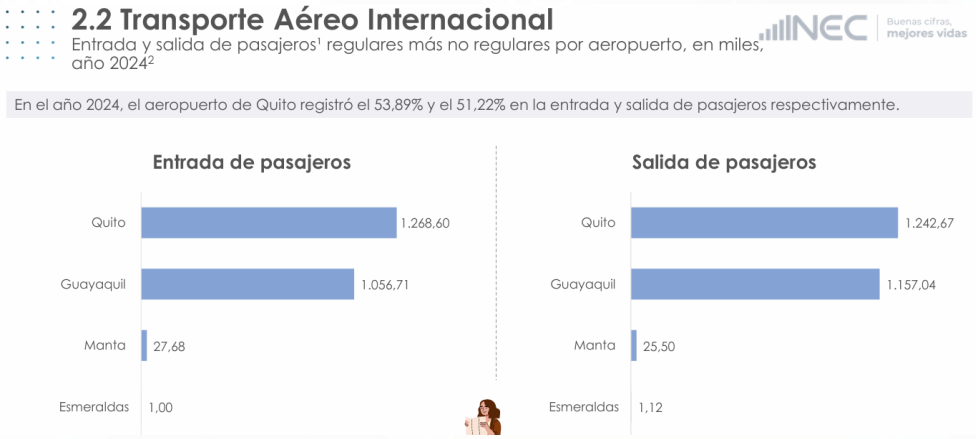


Figura 4: Entrada y salida internacional de pasajeros por aeropuerto, año 2024. *Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)*

Por su parte, el movimiento de carga internacional, detallado en la Figura 5, registró un aumento significativo en 2024, al alcanzar 72.086 toneladas métricas de entrada y 316.447 toneladas métricas de salida, con incrementos de 10,90% y 8,50%, respectivamente, frente a 2023[35]. La interpretación técnica de estos indicadores sugiere que la infraestructura operativa, sometida a esta presión constante, demanda una normativa capaz de separar nítidamente las funciones de rectoría y planificación de la operación directa, que garantice la seguridad jurídica, especialmente en los aeropuertos concesionados que manejan volúmenes críticos para la economía, que fomente la competitividad del sector y potencie el desarrollo del transporte aéreo como motor de crecimiento económico.

[34] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024*. Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación Civil. (p. 21). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Resultados_ESTRA_2024.pdf

[35] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024*. Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación Civil. (p. 22). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Resultados_ESTRA_2024.pdf

Figura 5: Entrada y salida de carga internacional, en miles de toneladas métricas, serie histórica 2010-2024. *Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)*

En el ámbito doméstico, la red de conectividad directa a noviembre de 2025 registraba 243 frecuencias semanales distribuidas en 11 rutas que enlazan 7 destinos nacionales a través de 3 aerolíneas operativas[36]. Es particularmente relevante el flujo logístico hacia el archipiélago de Galápagos, donde el aeropuerto de Baltra se consolidó en 2024 como el principal destino de carga nacional con 4.282 toneladas métricas (45,83% del total), seguido por San Cristóbal con el 18,59%[37]. La gestión de estas rutas estratégicas, que combinan alta densidad comercial con la necesidad de protección ambiental, requiere un marco regulatorio que articule la competencia de la autoridad aeronáutica civil con el informe técnico favorable del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos (artículo 92) y asegure que las operaciones domésticas cumplan con estándares estrictos de competitividad y seguridad.

Los antecedentes, la justificación normativa y la evidencia estadística analizados en este punto muestran que el sistema aeronáutico ecuatoriano requiere un marco legal actualizado e integral. El texto para segundo debate materializa esa exigencia en una arquitectura institucional concreta, cuyos componentes centrales son: la rectoría diferenciada entre política y ejecución técnica; una autoridad aeronáutica civil

[36] Alomía, J. (2025). *Presentación técnica.* Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones (MIPRO), intervención realizada en la Sesión No. 096 de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa de la Asamblea Nacional del Ecuador (p. 4).

[37] Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2025). *Transporte Aéreo Nacional e Internacional: Serie histórica 2010-2024.* Elaborado con datos de la Dirección General de Aviación Civil. (p. 27). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Resultados_ESTRA_2024.pdf

adscrita al ente rector, con patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica; la investigación independiente de accidentes a cargo de la Junta Investigadora de Accidentes; un régimen propio de tasas y recursos; un régimen de infracciones leves, graves y muy graves; la delegación excepcional de servicios aeroportuarios y aeronáuticos, con reglas de renegociación sujetas a salvaguardas fiscales; la gestión concurrente con los gobiernos autónomos descentralizados; la coordinación del Sistema Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico; la delimitación de la autoridad del comandante; disposiciones de protección ambiental; la regulación de aeronaves no tripuladas; y la protección de los pasajeros y de los grupos de atención prioritaria.

5.2.5. Síntesis del análisis

La expedición de la Ley Orgánica de Aviación Civil tiene como objetivo principal dotar al país de un marco normativo claro, actualizado y coherente que permita ordenar y fortalecer el funcionamiento del sistema aeronáutico nacional. Su finalidad es superar la dispersión de la normativa vigente, garantizando que el desarrollo del transporte aéreo se realice bajo condiciones de seguridad, eficiencia y previsibilidad jurídica.

Además, busca responder a la evolución del sector aeronáutico y al crecimiento sostenido de la conectividad aérea, promoviendo una regulación que facilite la operación, el control y la supervisión de las actividades aeronáuticas sin perder de vista el interés público. En este sentido, se orienta a consolidar una institucionalidad sólida que permita al Estado ejercer de manera efectiva su rol regulador, al tiempo que fomenta un entorno favorable para la inversión, la innovación y la mejora de los servicios.

Asimismo, el proyecto de ley pretende garantizar que la aviación civil contribuya de manera ordenada al desarrollo del país, fortaleciendo la integración territorial, el acceso de la ciudadanía al transporte aéreo y la inserción del Ecuador en el ámbito regional e internacional, bajo los principios de seguridad, legalidad y servicio a la población.

La arquitectura institucional que consolida el proyecto responde a las observaciones formuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional en las auditorías

USOAP y USAP de 2023, que calificaron como insatisfactorios aspectos relativos a la insuficiencia de atribuciones de vigilancia y control, a la ausencia de un régimen sancionador aplicable a los proveedores de servicios aeroportuarios y a la falta de incorporación del artículo 83 bis del Convenio de Chicago en la legislación nacional. El texto para segundo debate atiende estas observaciones mediante las atribuciones de vigilancia y control de la Dirección General de Aviación Civil (artículo 10), la transferencia de funciones del Estado de matrícula (artículo 10, número 9, letra b) y el régimen de infracciones del Título VII. Esta reorganización dota al Estado ecuatoriano de una institucionalidad con capacidad de respuesta ante la próxima evaluación internacional, sin comprometer la autonomía técnica que exige el ejercicio imparcial de la función de control.

En materia de acceso al mercado, el texto para segundo debate adopta una apertura acotada. El artículo 92 permite que los servicios aéreos comerciales dentro del territorio ecuatoriano sean explotados, además de por personas naturales y jurídicas nacionales, por personas jurídicas extranjeras domiciliadas en el Ecuador que cuenten con las autorizaciones correspondientes, y mantiene para el territorio insular el informe técnico favorable del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos. En cambio, la Comisión no acogió la propuesta, planteada durante las comparecencias, de reconocer el cabotaje a explotadores extranjeros no domiciliados mediante las libertades octava y novena del aire. Los permisos a empresas extranjeras se sujetan a los tratados y convenios ratificados por el Ecuador y, a falta de ellos, al principio de reciprocidad flexible (artículo 93), en armonía con el artículo 7 del Convenio de Chicago, que faculta a cada Estado a reservar el cabotaje y le impide concederlo con carácter exclusivo, regla que se refleja en la prohibición de exclusividad de los permisos de operación del artículo 116 del proyecto.

Finalmente, el proyecto atiende una dimensión territorial que las cifras agregadas, por sí solas, no evidencian. Aeropuertos como los de Lago Agrio, El Coca, Santa Rosa y Esmeraldas, señalados durante el debate en Comisión por su condición de subutilizados o abandonados[38], dependen de la misma institucionalidad fortalecida

[38] Asamblea Nacional del Ecuador, Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y Microempresa. (2025, 27 de noviembre). *Sesión No. 096-2025-2027* (pp. 12–13). Intervención de Alberto López Condo, representante de ECUACÓNDOR.

Asamblea Nacional del Ecuador, Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y Microempresa. (2026, 5 de mayo). *Sesión Ordinaria No. 147-2025-2027* (pp. 10–11). Intervención de Juan Pablo Franco, Director General de Aviación Civil.

y del mismo régimen de tasas y recursos propios que el texto consolida para la Dirección General de Aviación Civil. Este fortalecimiento institucional completa un marco que no solo corrige una obsolescencia normativa de casi dos décadas, sino que habilita, en el mediano plazo, una conectividad aérea más equitativa entre los distintos territorios del país.

6.- CONCLUSIÓN

De conformidad con lo expuesto en el presente informe, la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa concluye que el trámite del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"** se ha desarrollado con estricto apego a la Ley Orgánica de la Función Legislativa y al Reglamento de Técnica Legislativa. La calificación del proyecto, su unificación sucesiva con las iniciativas y la prórroga de 30 días autorizada por la Presidencia de la Asamblea Nacional, se tramitaron dentro de los plazos previstos en los artículos 58.1 y 61 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, por lo que el informe se presenta dentro del término legal.

En cuanto al contenido sustantivo, el análisis desarrollado en el numeral 5 de este informe permite afirmar que el texto sistematizado para segundo debate satisface los presupuestos de necesidad, proporcionalidad y coherencia normativa exigibles a una ley orgánica. El proyecto unifica en un solo cuerpo legal la regulación dispersa entre la Codificación de la Ley de Aviación Civil y la Codificación del Código Aeronáutico, ambas de 2007; separa funcionalmente la rectoría de la política aeronáutica de la autoridad técnica de la Dirección General de Aviación Civil; y concierta el ordenamiento interno con los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en materia de seguridad operacional, facilitación del transporte, seguridad de la aviación, búsqueda y salvamento, e investigación de accidentes. Fortalece, además, los derechos de los usuarios al elevar a rango orgánico la protección del pasajero e incorporar un tratamiento normativo específico para las aeronaves no tripuladas.

Las observaciones de carácter transversal formuladas por asambleístas, gremios del sector y ciudadanía, sistematizadas en el Anexo III. Se dejó constancia, además, mediante la certificación del numeral 15 del artículo 30 del Reglamento de Técnica Legislativa, de la totalidad de las sesiones en que esta Comisión debatió el proyecto.

Sobre esta base jurídica, técnica y procedimental, la Comisión concluye que el **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"** se encuentra en condiciones de ser puesto en conocimiento del Pleno de la Asamblea Nacional para

---

Asamblea Nacional del Ecuador, Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y Microempresa. (2026, 12 de mayo). *Sesión Ordinaria No. 150-2025-2027* (p. 16). Intervención de Max Naranjo, experto en aviación civil.

su tratamiento en segundo debate, por cumplir con los requisitos constitucionales, legales y reglamentarios exigidos.

7.- RECOMENDACIÓN

La Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y de la Microempresa, pone en conocimiento del Pleno de la Asamblea Nacional el Informe para Segundo Debate del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"**, el mismo que fue conocido, debatido y aprobado en la Sesión Nro. 190-2025-2027 de 20 de septiembre de 2026.

Asimismo, recomienda que el debate legislativo considere los aportes técnicos, institucionales, gremiales y ciudadanos recibidos durante el proceso de socialización y comparecencias, especialmente aquellos relacionados con la seguridad operacional y de la aviación, el fortalecimiento de la rectoría del transporte aéreo, la articulación de competencias entre el ente rector y la Dirección General de Aviación Civil, la agilidad y rigurosidad técnica en los procesos de registro aeronáutico y certificación de aeronavegabilidad, y la regulación de los títulos habilitantes del sector aeronáutico y aeroportuario.

8.- RESOLUCIÓN Y DETALLE DE LA VOTACIÓN

Por las motivaciones constitucionales y legales expuestas en el presente informe, así como las señaladas en las sesiones realizadas por la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, **RESUELVE** aprobar el presente Informe para Segundo Debate del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"**, con OCHO (8) votos a favor; DOS (2) votos en contra; CERO (0) votos en abstención; CERO (0) votos en blanco de las y los asambleístas presentes.

9.- ASAMBLEÍSTA PONENTE

El asambleísta ponente del presente informe es la asambleísta Valentina Centeno Arteaga, Presidenta de la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa.

10.- NOMBRE Y FIRMA DE LOS ASAMBLEÍSTAS QUE SUSCRIBEN EL INFORME

Las señoras y los señores asambleístas que suscriben el presente Informe para Segundo Debate del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"**

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
VALENTINA CENTENO ARTEAGA

As. Valentina Centeno Arteaga

PRESIDENTA

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
DIEGO MARTIN FRANCO HANZE

As. Diego Franco Hanze

VICEPRESIDENTE

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
ESTEFANIA ELIZABETH LOPEZ PICO

As. Estefanía Elizabeth López Pico

MIEMBRO

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
ALEX STEVEN MORAN GALARZA

As. Álex Steven Morán Galarza

MIEMBRO

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
JIMMY ROBERTO BLACIO OCHOA

As. Jimmy Roberto Blacio Ochoa

MIEMBRO

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
JESUS DAVID ARIAS MONTALVO

As. Jesús David Arias Montalvo

MIEMBRO

As. Diego Enrique Salas Barriga

MIEMBRO

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
SERGIO JESUS PENA VELOZ

As. Sergio Jesús Peña Veloz

MIEMBRO

As. Fernanda Mabel Méndez Rojas

MIEMBRO

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
GLENDA VANESSA IMAICELA CAMACHO

As. Glenda Vanessa Imaicela Camacho

MIEMBRO

11. – PROYECTO DE LEY´

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

La actividad aeronáutica civil ecuatoriana se rige actualmente por dos cuerpos normativos independientes, la Ley de Aviación Civil y el Código Aeronáutico, ambos codificados en el Registro Oficial Suplemento No. 435 de 11 de enero de 2007. Desde entonces no han sido objeto de una actualización estructural de fondo, salvo reformas puntuales, entre ellas la relativa a la Junta Investigadora de Accidentes en el año 2019. Esta dispersión normativa, sumada a la desactualización de sus instituciones frente a la dinámica actual del transporte aéreo, ha sido advertida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP). Ambas calificaron al Ecuador, en 2023, con resultados insatisfactorios en aspectos relativos a la insuficiencia de atribuciones de vigilancia y control, a la ausencia de un régimen sancionador aplicable a los proveedores de servicios aeroportuarios, a la falta de incorporación, en la legislación nacional, de la disposición prevista en el artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, entre otros.

El presente proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil busca superar esa dispersión y actualizar el marco jurídico aeronáutico del país, sustentando cada una de sus innovaciones normativas en los principios, derechos y competencias que la Constitución de la República del Ecuador reconoce y ordena desarrollar mediante ley. Se organiza en ocho títulos, treinta y siete capítulos y tres secciones, con

doscientos quince artículos, cinco disposiciones generales, una disposición reformatoria, siete disposiciones transitorias, cinco disposiciones derogatorias y dos disposiciones finales.

II. JUSTIFICACIÓN

1. Consolidación de la normativa

El proyecto consolida la normativa aeronáutica en un solo cuerpo legal y, para ello, deroga la Codificación de la Ley de Aviación Civil, la Codificación del Código Aeronáutico, y la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y al Código Aeronáutico, sobre la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aeronaves. Esta consolidación responde a la exigencia constitucional de seguridad jurídica prevista en el artículo 82 de la Constitución, que la fundamenta "en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes". Mantener vigentes dos cuerpos legales dispersos, expedidos antes de la Constitución de 2008 y con reformas parciales y desarticuladas entre sí, es incompatible con esa claridad y publicidad normativa que la Norma Suprema exige.

Asimismo, el artículo 133, número 2, de la Constitución dispone que serán leyes orgánicas, entre otras, “las que regulen el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales”. En la medida en que esta Ley incorpora un régimen de protección al pasajero que desarrolla derechos constitucionales de los consumidores, de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad, corresponde que se tramite y expida con el carácter orgánico que aquí se le otorga.

2. Eliminación del Consejo Nacional de Aviación Civil y adscripción de la Dirección General de Aviación Civil al ente rector del transporte aéreo

El Consejo Nacional de Aviación Civil, en su conformación vigente, ha quedado reducido a dos miembros como consecuencia de la fusión de carteras de Estado. Queda así por debajo del mínimo que el artículo 54 del Código Orgánico Administrativo exige a los órganos colegiados, conforme al cual “los órganos colegiados se integran en número impar y con un mínimo de tres personas naturales o jurídicas”, lo que compromete la validez de su conformación y de sus decisiones.

Frente a ello, el proyecto de Ley concentra la rectoría de la política pública aeronáutica en el ente rector del transporte aéreo, hoy el Ministerio de Infraestructura y Transporte, y mantiene a la Dirección General de Aviación Civil como entidad técnica adscrita a dicho ente, encargada de la regulación, control y administración de la actividad aeronáutica.

Esta decisión no se limita a corregir el déficit numérico del Consejo Nacional de Aviación Civil, responde a una opción de diseño institucional que separa dos funciones que antes se mezclaban en un mismo cuerpo colegiado. Por un lado, la definición de la política pública aeronáutica (sus prioridades, sus acuerdos internacionales, su orientación estratégica), se concentra en el ente rector de nivel ministerial. Por otro lado, la regulación técnica, la vigilancia y la potestad sancionadora permanecen en la Dirección General de Aviación Civil, como entidad especializada. Al eliminar el nivel intermedio que representaba el Consejo Nacional de Aviación Civil, un cuerpo colegiado multisectorial integrado por delegados de distintos ministerios y gremios, el proyecto adopta un esquema de dos niveles, quien define la política pública, el ente rector, y quien la ejecuta y controla técnicamente, la Dirección General de Aviación Civil, sin un tercer cuerpo colegiado intermedio.

Esta arquitectura institucional se sustenta en el artículo 226 de la Constitución, según el cual las instituciones del Estado "ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley"; y en el artículo 227, que ordena que la administración pública se rija por los principios de eficacia y eficiencia. Adicionalmente, el artículo 261, número 10, de la Constitución atribuye al Estado central la competencia exclusiva sobre "puertos y aeropuertos", lo que fundamenta que la rectoría de la política aeronáutica nacional se concentre en un ente de nivel central y no permanezca dispersa en un cuerpo colegiado multisectorial que ha perdido funcionalidad.

3. Fortalecimiento de la independencia orgánica y funcional de la Junta Investigadora de Accidentes (JIA)

El proyecto dedica un Título específico a la Junta Investigadora de Accidentes, reforzando su independencia orgánica y funcional respecto de la autoridad que certifica, regula y otorga permisos de operación, hoy, la propia Dirección General de

Aviación Civil, a fin de evitar que quien investiga un accidente dependa jerárquicamente de quien pudo haber autorizado la operación investigada.

Esta separación de funciones encuentra respaldo en el mismo artículo 226 de la Constitución, que exige que cada institución ejerza únicamente las competencias que le sean atribuidas, y en el artículo 227, en cuanto ordena que la administración pública observe los principios de desconcentración y de transparencia. La independencia de la JIA es, en consecuencia, un desarrollo de estos principios constitucionales, orientado a garantizar la objetividad técnica de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación.

A este fundamento constitucional se suma el de derecho internacional. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y ratificado por el Ecuador el 20 de agosto de 1954, tiene, en virtud del artículo 425 de la Constitución de la República del Ecuador, jerarquía superior a las leyes orgánicas. Sus artículos 26, 37 y 38 obligan al Estado a investigar los accidentes conforme a las normas y métodos recomendados que adopte el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional y a notificar cualquier diferencia respecto de ellos. El Anexo 13, que desarrolla esas normas, exige que la autoridad encargada de la investigación goce de independencia respecto de la autoridad que certifica, autoriza y vigila las operaciones aéreas, precisamente para evitar que la determinación de las causas de un accidente se vea influida por consideraciones ajenas a la prevención de futuros siniestros. Dotar a la Junta Investigadora de Accidentes de personería jurídica y de autonomía administrativa, operativa, financiera y decisoria propias es el desarrollo legal directo de esa exigencia.

4. Regulación de aeronaves no tripuladas (drones)

El proyecto incorpora, por primera vez en la legislación aeronáutica ecuatoriana, un capítulo dedicado a las aeronaves no tripuladas, que atribuye a la Dirección General de Aviación Civil el registro, la autorización, el control y la fiscalización de su uso y operación, sujeta su inscripción al Registro Aeronáutico Nacional y ordena la coordinación institucional con la Policía Nacional, las Fuerzas Armadas y el Servicio Nacional de Aduana para su ingreso y operación en el territorio nacional.

Esta innovación se sustenta en el artículo 4 de la Constitución, que reconoce que el territorio del Ecuador comprende, entre otros elementos, "el espacio suprayacente continental, insular y marítimo" sobre el cual el Estado ejerce soberanía; en el artículo 261, número 10, que atribuye al Estado central la competencia exclusiva sobre "puertos y aeropuertos"; y en el artículo 3, número 8, que impone al Estado el deber primordial de garantizar a sus habitantes "la seguridad integral". Regular el ingreso, registro y operación de los drones es, por tanto, una forma de dar cumplimiento efectivo a la soberanía del Estado sobre su espacio aéreo y a su deber de garantizar la seguridad de las personas y bienes en la superficie.

5. Apertura acotada del servicio aéreo comercial doméstico a personas jurídicas extranjeras domiciliadas en el Ecuador

El artículo 92 del proyecto permite que los servicios aéreos comerciales dentro del territorio ecuatoriano sean explotados no solo por personas naturales y jurídicas nacionales, sino también por personas jurídicas extranjeras domiciliadas en el Ecuador que cuenten con las autorizaciones correspondientes, y modifica así el esquema vigente que reserva el servicio doméstico a operadores nacionales. El segundo inciso del mismo artículo mantiene, además, un requisito que rige para todo el transporte aéreo en el territorio insular, cualquiera sea el operador: el informe técnico favorable del Pleno del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, en observancia del artículo 258 de la Constitución de la República del Ecuador.

6. Nuevo régimen de infracciones leves, graves y muy graves

El proyecto sustituye la clasificación vigente de "contravenciones de primera, segunda y tercera clase" por un régimen de infracciones leves, graves y muy graves, con sanciones expresadas en salarios básicos unificados en lugar de montos fijos en dólares, y amplía el universo de sujetos sancionables a los proveedores de servicios y operadores de aeronaves no tripuladas.

Este régimen se sustenta, en primer lugar, en la reserva de ley expresamente prevista en el artículo 132, número 2, de la Constitución, conforme al cual se requiere de ley para "tipificar infracciones y establecer las sanciones correspondientes"; en el artículo 76, número 3, que dispone que "nadie podrá ser juzgado ni sancionado por

un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción [...] ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley"; en el artículo 76, número 6, que exige "la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza", fundamento constitucional directo de la graduación en infracciones leves, graves y muy graves; y en el artículo 82, sobre seguridad jurídica, en cuanto exige normas previas y claras también en materia sancionatoria. El procedimiento aplicable es el previsto en el Código Orgánico Administrativo, por remisión de los artículos 159 y 186 del proyecto, lo que garantiza el debido proceso en sede administrativa.

La tipificación expresa y graduada de las infracciones aeronáuticas, con parámetros objetivos de sanción, da cumplimiento a estas garantías constitucionales frente al régimen sancionatorio observado como insatisfactorio por la Organización de Aviación Civil Internacional en las auditorías de 2023 referidas en el apartado I.

7. Capítulo de protección a los pasajeros

El proyecto dedica un capítulo específico a la protección de los derechos de los pasajeros del transporte aéreo, incluyendo los beneficios y trato preferencial a favor de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad.

Esta incorporación desarrolla directamente los derechos reconocidos en el artículo 52 de la Constitución, sobre el derecho de las personas a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a la reparación e indemnización por deficiencias en la prestación de los mismos; en el artículo 36, que reconoce a las personas adultas mayores el derecho a la atención prioritaria y especializada, y en el artículo 37, número 4, que garantiza expresamente "rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos"; y en el artículo 47, que reconoce a las personas con discapacidad, en su número 3, ese mismo derecho. Al elevar estas garantías al rango de ley orgánica, el proyecto les otorga la máxima protección normativa posible por debajo de la propia Constitución, conforme al orden jerárquico del artículo 425 ya referido.

Es importante precisar que el proyecto no reduce estos derechos, sino que los amplía: el artículo 127 mantiene y consolida el descuento del cincuenta por ciento (50%) en todas las tarifas del transporte aéreo para las personas de la tercera edad y las

personas con discapacidad, obliga a los explotadores aéreos a garantizarles trato preferencial y les impone, además, habilitar mecanismos tecnológicos que permitan adquirir los pasajes por sus canales digitales de venta, sin necesidad de acudir presencialmente a oficinas o puntos de atención. La Disposición Transitoria Quinta del proyecto otorga a los explotadores un plazo de seis meses, desde la vigencia de la Ley, para implementar dichas facilidades tecnológicas, y el artículo 162, número 24, tipifica como infracción grave el incumplimiento de la obligación de descuento, en coherencia con el régimen sancionatorio del proyecto de ley.

8. Delegación excepcional

El proyecto incorpora un capítulo de "Delegación Excepcional", mediante el cual la Dirección General de Aviación Civil puede delegar, vía concurso público, la participación en el servicio aeroportuario y/o aeronáutico a empresas nacionales o extranjeras, públicas o privadas, cuando concurra alguno de los supuestos de excepcionalidad previstos. Esto no crea una facultad nueva, es el desarrollo legal que el artículo 316 de la Constitución exige para habilitar esa delegación excepcional a la iniciativa privada. A ello se suma, en el Capítulo II del mismo Título, el reconocimiento de competencias concurrentes entre niveles de gobierno para gestionar aeródromos y la facultad de la Función Ejecutiva de constituir empresas públicas del sector. En todos los casos se mantiene la titularidad estatal de las rutas y frecuencias, al calificarse el transporte aéreo como sector estratégico.

El régimen transitorio es coherente con este esquema, la Disposición General Tercera exige a los GAD que administran servicios aeroportuarios suscribir un acuerdo de gestión concurrente con el Gobierno Central, sin transferir su competencia exclusiva, y permite incorporar nuevos aeródromos a contratos de concesión vigentes bajo las condiciones de la Disposición Transitoria Sexta. La Transitoria Tercera preserva la validez de los contratos de concesión o delegación ya vigentes, y la Transitoria Sexta permite renegociarlos dentro de cinco años, pero solo si la modificación se sustenta en los mismos supuestos de excepcionalidad, con dictamen de sostenibilidad fiscal y sin exceder el doble del plazo original. Es decir, el régimen transitorio somete los contratos existentes al mismo estándar de excepcionalidad que exige el nuevo capítulo.

III. CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS FORMALES DE LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS E IMPACTO ESPERADO

El artículo 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa exige que toda exposición de motivos explicite la necesidad y pertinencia de la ley, evidencie su constitucionalidad y la no afectación de los derechos y garantías constitucionales, en particular de las personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria, tenga enfoque de género cuando corresponda, especifique los mecanismos para la obtención de los recursos económicos que la iniciativa requiera, y determine los indicadores, medios de verificación y responsables del cumplimiento de la ley. Los numerales precedentes de esta exposición dan cuenta de la necesidad, pertinencia y constitucionalidad del proyecto; los párrafos siguientes atienden puntualmente los demás requisitos.

En cuanto a la no afectación de derechos de los grupos de atención prioritaria, el proyecto no reduce garantías ya reconocidas a las personas adultas mayores y a las personas con discapacidad, sino que las amplía, conforme se detalla en el numeral 7 del apartado II de esta exposición respecto del artículo 127 y de la Disposición Transitoria Quinta. En cuanto a los mecanismos de financiamiento, el proyecto no genera una dependencia nueva del Presupuesto General del Estado. El artículo 23 mantiene y ordena el patrimonio y los recursos propios de la Dirección General de Aviación Civil, y el artículo 8, letra f), mantiene en el ente rector la facultad de aprobar la creación, modificación o extinción de las tasas aeroportuarias y aeronáuticas, sin perjuicio de la competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados sobre sus propios aeródromos. La obligación de mayor componente de inversión que crea el proyecto, el sistema de intercambio de información anticipada de pasajeros y registro de nombre de pasajeros, API-PNR, previsto en la Disposición General Cuarta, se implementará con base en los recursos disponibles de las instituciones públicas intervinientes, sin impacto presupuestario adicional para el Estado.

Finalmente, en cuanto a los indicadores, medios de verificación y responsables del cumplimiento de la Ley, esa función corresponde a la Dirección General de Aviación Civil a través del Plan Nacional de Desarrollo Aeronáutico, cuya formulación le compete y cuya aprobación corresponde al ente rector, conforme al artículo 8, letra c). El principal medio de verificación externo seguirá siendo el resultado de las auditorías de la Organización de Aviación Civil Internacional, en particular del

programa USOAP que motivó esta reforma, cuyo indicador es el porcentaje de implementación efectiva de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional; a ello se suman los informes semestrales de avance y el informe final que la Junta Investigadora de Accidentes debe poner a disposición del público respecto de cada investigación, conforme al artículo 192 del proyecto.

Por último, el impacto esperado de la Ley se concentra en cuatro frentes: la seguridad operacional, al dotar a la autoridad aeronáutica de competencias normativas, de vigilancia y sancionatorias expresas y de un sistema de gestión de riesgos con respaldo legal, lo que permite atender las observaciones de los programas de auditoría de la Organización de Aviación Civil Internacional; la seguridad jurídica de los operadores e inversionistas, al fijar en una norma de rango orgánico las reglas de acceso al mercado, de delegación excepcional y de sanción; los derechos de las personas usuarias del transporte aéreo, en particular de los grupos de atención prioritaria; y la posición internacional del país frente a la Organización de Aviación Civil Internacional y frente a los Estados con los que el Ecuador mantiene o aspira a mantener conectividad aérea directa.

IV. CONCLUSIÓN

Las inclusiones normativas descritas en esta exposición de motivos constituyen el desarrollo legal de mandatos y principios expresamente contenidos en la Constitución de la República del Ecuador: la seguridad jurídica, la organización eficiente de la administración pública, la soberanía sobre el espacio aéreo nacional, la reserva de ley en materia de infracciones y sanciones, la protección de los derechos de los consumidores, de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad, y el régimen constitucional de los sectores estratégicos y su delegación excepcional a la iniciativa privada. Sobre esa base constitucional se sustenta la pertinencia y la necesidad de esta ley, cuya expedición requerirá el voto favorable de la mayoría absoluta de los miembros de la Asamblea Nacional, conforme al inciso final del artículo 133 de la Constitución de la República del Ecuador.

EL PLENO DE LA ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO:

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

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

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

Que la Constitución de la República del Ecuador, en el segundo inciso del Artículo 14 establece que: "Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.";

Que la Constitución de la República del Ecuador, en el Artículo 52 establece que: "Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características. La ley establecerá los mecanismos de control de calidad y los procedimientos de defensa de las consumidoras y consumidores; y las sanciones por vulneración de estos derechos, la reparación e indemnización por deficiencias, daños o mala calidad de bienes y servicios, y por la interrupción de los servicios públicos que no fuera ocasionada por caso fortuito o fuerza mayor.";

Que la Constitución de la República del Ecuador, en el número 14 inciso primero del Artículo 66 determina que: "El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente.";

Que la Constitución de la República del Ecuador, en el número 25 del Artículo 66 establece que: "El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características.";

Que el segundo inciso del Artículo 141 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que la Función Ejecutiva está integrada, entre otros, por "los

demás organismos e instituciones necesarios para cumplir, en el ámbito de su competencia, las atribuciones de rectoría, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas nacionales y planes que se creen para ejecutarlas.";

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

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

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

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

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

Que los números 3 y 4 del Artículo 389 de la Constitución de la República del Ecuador, determina que: "3. Asegurar que todas las instituciones públicas y privadas incorporen obligatoriamente, y en forma transversal, la gestión de riesgo en su planificación y gestión. 4. Fortalecer en la ciudadanía y en las entidades públicas y privadas capacidades para identificar los riesgos inherentes a sus respectivos ámbitos de acción, informar sobre ellos, e incorporar acciones tendientes a reducirlos.";

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

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

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

Que el Artículo 129 del Código Orgánico Administrativo, preceptúa que "Le corresponde al Presidente de la República el ejercicio de la potestad reglamentaria en relación con las leyes formales, de conformidad con la Constitución. (…)

Que la Codificación de la Ley de Aviación Civil y la Codificación del Código Aeronáutico ecuatorianos establecen principios básicos y fundamentales para regular y controlar la actividad aeronáutica civil del país. Sin embargo, debido a la evolución dinámica del sector aeronáutico a lo largo del tiempo, se ha vuelto necesario unificar y actualizar estas normas en un solo cuerpo legal coherente. Esta consolidación permitirá una aplicación más eficaz en el ámbito de la aviación civil, adaptándose a las necesidades y desafíos actuales del sector.

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

LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

TÍTULO I

GENERALIDADES

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1.- Objeto.- Esta Ley tiene por objeto establecer el marco normativo para regular, planificar, gestionar, administrar, controlar y sancionar las actividades relacionadas con la aviación civil y la actividad aeronáutica en el territorio nacional, a fin de garantizar la seguridad operacional y de la aviación, la eficiencia y sostenibilidad de las actividades aéreas civiles, así como el uso adecuado del espacio aéreo.

Artículo 2.- Ámbito.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y de aplicación y observancia obligatorias en el territorio nacional y en el espacio aéreo suprayacente continental, insular y marítimo. Estas disposiciones serán aplicables a todas las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que intervengan en la operación, gestión, regulación o control de las actividades aeronáuticas civiles en el territorio ecuatoriano.
Quedan excluidas del ámbito de aplicación de esta Ley las aeronaves de Estado.

Se entienden como aeronaves de Estado aquellas utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía, de conformidad con el artículo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Se regirán por su normativa especial, sin perjuicio de la aplicación de esta Ley en materia de coordinación con la autoridad aeronáutica civil necesaria para garantizar la seguridad de la navegación aérea.

Artículo 3.- Finalidad.- La presente Ley tiene como finalidad garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, fomentar la cooperación interinstitucional y bilateral en materia de seguridad operacional y de la aviación, promover el desarrollo sostenible de la aviación civil en el país, el cuidado ambiental, garantizar los derechos de los consumidores y usuarios del transporte aéreo y asegurar el cumplimiento de los estándares internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a través del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.

La aeronáutica civil en el Ecuador se regirá, entre otros, por los principios de seguridad jurídica, eficiencia, juridicidad y transparencia, así como otros establecidos en el Código Orgánico Administrativo.

CAPÍTULO II

ESPACIO AÉREO Y ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

Artículo 4.- Espacio aéreo.- La República del Ecuador ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo suprayacente que cubre su territorio continental, insular y marítimo, de conformidad con la Constitución de la República del Ecuador, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el derecho internacional.

Artículo 5.- Actividades aeronáuticas civiles y actividades aeroportuarias.- Para efectos de esta Ley, se entenderá por actividades aeronáuticas civiles el conjunto de actos, operaciones y servicios directa o indirectamente relacionados con la operación de aeronaves civiles, incluidos los servicios de navegación aérea, de conformidad con lo previsto en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.

Son actividades aeroportuarias el conjunto de actividades vinculadas con la planificación, construcción, administración y operación de toda la infraestructura aeroportuaria.

El transporte aéreo, la infraestructura y el equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación de dicho servicio serán considerados como sector estratégico. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante permisos de operación.

Artículo 6.- Programa Estatal de Seguridad Operacional.- Corresponde al Estado, a través de la Dirección General de Aviación Civil, la elaboración y establecimiento del Programa Estatal de Seguridad Operacional.

La Dirección General de Aviación Civil coordinará su implementación, operación, mantenimiento y actualización continua, de conformidad con los requisitos previstos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.

TÍTULO II

SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL Y AUTORIDADES DE LA AERONÁUTICA CIVIL

CAPÍTULO I

ENTE RECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO

Artículo 7.- Rectoría del transporte aéreo.- El ente rector de transporte aéreo ejercerá la rectoría de la política aeronáutica del país.

Tendrá a su cargo la formulación, coordinación, seguimiento y evaluación de la política pública aeronáutica, garantizando la integración territorial, la conectividad y competitividad, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.

Artículo 8.- Atribuciones del ente rector de transporte aéreo.- En el marco de esta Ley, son atribuciones del ente rector de transporte aéreo, las siguientes:

a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución de la República del Ecuador, los convenios internacionales ratificados por el Ecuador en materia de transporte aéreo, la presente Ley y la normativa secundaria aplicable;
b) Formular, coordinar, dar seguimiento y evaluar la política pública aeronáutica;
c) Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo Aeronáutico formulado por la Dirección General de Aviación Civil;
d) Emitir la política pública para las operaciones no regulares;
e) Aprobar la creación, modificación o extinción de tasas por servicios aeronáuticos y aeroportuarios, de los aeródromos operados y administrados por la Dirección General de Aviación Civil que estén bajo su operación y administración, sea de forma directa o a través de delegación de servicios u otros mecanismos de gestión; en los aeródromos que sean operados o

administrados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en forma directa, por delegación u otros mecanismos de gestión, las tasas aeroportuarias serán aprobadas por el Gobierno Autónomo Descentralizado correspondiente;

f) Representar a la República del Ecuador ante los organismos internacionales competentes en materia de transporte aéreo, de conformidad con el ámbito de sus competencias;

g) Integrar las delegaciones para las negociaciones internacionales en materia de política aeronáutica;

h) Gestionar instrumentos de articulación internacional de la política de transporte aéreo del Estado, en concordancia con la política exterior y los intereses nacionales;

i) Coordinar con la Dirección General de Aviación Civil la formulación de proyectos de iniciativas de leyes, reglamentos, acuerdos y resoluciones relacionados con la gestión del transporte aéreo;

j) Asesorar, coordinar y formular lineamientos en materia de política aérea civil en el Ecuador; y,

k) Las demás establecidas en la Ley y su reglamento.

CAPÍTULO II

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Artículo 9.- Autoridad de Aviación Civil.- La Dirección General de Aviación Civil es la autoridad aeronáutica civil, y como tal, el organismo técnico que regula, controla y administra la actividad aeronáutica y aeroportuaria, velando por la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en el ámbito de la aeronáutica civil ecuatoriana.

La Dirección General de Aviación Civil es una entidad de derecho público, con personería jurídica, patrimonio propio con autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al ente rector del transporte aéreo. Su financiamiento provendrá de recursos del Presupuesto General del Estado y aquellos generados por autogestión.

Su domicilio será en el Distrito Metropolitano de Quito y operará con jurisdicción nacional.

Artículo 10.- De las Atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil.- Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil, ejercidas a través de su máxima autoridad o su delegado, las siguientes:

1.- Atribuciones Generales.-

a) Elaborar el Plan Estratégico y Planes Anuales de la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo a la reglamentación nacional vigente;

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

c) Fomentar el desarrollo de la aviación civil; y, en general, las actividades de las instituciones que tengan la finalidad de contribuir al desarrollo del sector aeronáutico civil;
d) Celebrar, en el marco de sus competencias y atribuciones, convenios nacionales o internacionales en materia técnica aeronáutica;
e) Integrar las delegaciones para las negociaciones internacionales en materia de política aeronáutica, previo requerimiento del ente rector de transporte aéreo;
f) Emitir la política institucional de la Dirección General de Aviación Civil y proponer ante el ente rector de transporte aéreo su modelo de gestión para su posterior aprobación;
g) Construir, administrar, operar y mantener los aeródromos civiles dentro del territorio ecuatoriano, sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos servicios de navegación aérea, en forma directa o por cualquier modalidad permitida por la ley, con arreglo a la normativa secundaria, contenida en reglamentos y regulaciones técnicas aplicables, entre otros;
h) Recaudar de manera eficiente los recursos y administrarlos de acuerdo con la ley y demás normativa aplicable;
i) Ejercer jurisdicción coactiva para la recaudación de créditos tributarios–y no tributarios, para lo cual tendrá la facultad de emitir los correspondientes títulos de crédito;
j) Registrar las tarifas aéreas aplicables a los servicios de aviación comercial, presentadas por las personas jurídicas nacionales o extranjeras que los presten, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente;
k) Conocer y aprobar, en el marco de sus competencias y atribuciones, los acuerdos comerciales en materia aeronáutica en sus diferentes modalidades;
l) Intercambiar con las autoridades correspondientes de otros Estados, la información pertinente relacionada con la actividad aeronáutica;
m) Emitir el dictamen previo no vinculante a la celebración de convenios o acuerdos internacionales de transporte aéreo;
n) Establecer los estándares de conocimientos, habilidades y aptitudes del personal de la Dirección General de Aviación Civil;
o) Capacitar y entrenar al personal de la Dirección General de Aviación Civil, mediante cualquier mecanismo establecido en la normativa legal vigente;
p) Otorgar, renovar, revocar, suspender o modificar los permisos de operación a las compañías nacionales y extranjeras; y,
q) Las demás establecidas en la Ley, su reglamento, regulaciones técnicas y demás normativa secundaria.

2.- Atribuciones en materia de regulación.-

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

sobre Aviación Civil Internacional, para la seguridad y protección del transporte aéreo;

b) Emitir regulaciones que establezcan un programa de control en el uso de alcohol y sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, requiriendo a los transportadores aéreos y operadores de aeródromo 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 aeródromo y de otras personas que la máxima autoridad de la Dirección General de Aviación Civil considere necesario;

c) Adoptar las medidas preventivas y cautelares necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y de seguridad de la aviación, sin perjuicio de las responsabilidades que hubiere lugar;

d) Prohibir al operador y a la tripulación de una aeronave iniciar o continuar la navegación en los espacios aéreos, si se presentan o concurren las siguientes situaciones:

- **i.** La aeronave no se encuentre en condiciones óptimas de aeronavegabilidad;
- **ii.** El personal de vuelo no cuente con las licencias o habilitaciones que correspondan;
- **iii.** El piloto o los miembros de la tripulación no cuenten con un certificado médico aeronáutico vigente, o presenten una disminución evidente de sus capacidades físicas o mentales para el vuelo;
- **iv.** El operador no acredite la cobertura de seguros reglamentarios; y,
- **v.** La navegación represente un peligro inminente a personas o propiedades en tierra, o para la seguridad del tránsito aéreo.

e) Adoptar las acciones necesarias para impedir la operación de la aeronave o del piloto por justa causa conforme lo establecido en la normativa secundaria;

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

g) Adoptar las medidas y planes de contingencia necesarios para superar emergencias que comprometan la seguridad operacional o la seguridad de la aviación civil;

h) Aprobar los itinerarios presentados por los explotadores aéreos para servicios aéreos regulares, los mismos que deberán guardar conformidad con los permisos de operación otorgados; y,

i) Disponer la suspensión temporal o degradación de un producto, servicio, radioayuda, equipo, sistema o facilidad de Navegación Aérea, si como resultado de una inspección o investigación, se determina que existe un nivel riesgo inaceptable para la seguridad operacional de la aviación civil.

3.- Atribuciones relativas a la gestión de la seguridad operacional.-

a) Establecer, ejecutar, mantener y actualizar periódicamente la implementación, operación y mantenimiento del Programa Estatal de Seguridad Operacional;

b) Establecer indicadores para medir y vigilar el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema de aviación civil y el logro de sus objetivos;

c) Capacitar en seguridad operacional al personal aeronáutico de la institución con funciones en aviación para el cumplimiento de sus tareas;

d) Exigir a los proveedores de servicios aeronáuticos la implementación, operación, mantenimiento y mejora continua del sistema de gestión de la seguridad operacional, de conformidad a la reglamentación vigente;

e) Mantener un sistema de vigilancia de la seguridad operacional basado en gestión de riesgos;

f) Requerir información de seguridad operacional a los proveedores de servicio y garantizar el uso adecuado de la misma;

g) Establecer un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional del Estado, que genere e integre datos e información de seguridad operacional proveniente de bases de datos de la Junta Investigadora de Accidentes, en los sistemas de gestión de la seguridad operacional, en los registros almacenados de los proveedores de servicios aéreos, en los esquemas de intercambio y compartición de información. Esto incluye, pero no se limita a:

- **i.** Datos e información relativos a las investigaciones de accidentes e incidentes;
- **ii.** Datos e información relativos a las investigaciones de seguridad operacional efectuadas por las autoridades de aviación o los proveedores de servicios de aviación;
- **iii.** Datos e información relativos a la vigilancia de la seguridad operacional;
- **iv.** Sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional;
- **v.** Sistemas de notificación voluntaria de seguridad operacional; y,
- **vi.** Sistemas de auto notificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos; así como sistemas manuales de captura de datos.

h) Declarar como reservados los datos e información sobre seguridad operacional precisada en la letra g) de este número y su calificación. Los procedimientos para su protección y utilización se establecerán en observancia de la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública, su reglamento y a la normativa interna que se expida para el efecto;

i) Prohibir el uso de datos e información sobre seguridad operacional para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos o penales, divulgación pública, ni para fines ajenos a la mejora de la seguridad operacional. Dicha información será utilizada exclusivamente para la gestión de riesgos y la mejora continua de la seguridad, bajo las siguientes excepciones:

- **i.** Cuando se llegue a determinar que los hechos sugieren que el evento pudo haber sido causado por negligencia grave, dolo o actividad criminal conforme el ordenamiento jurídico vigente; y,
- **ii.** Cuando se considere que la divulgación es necesaria para la administración de justicia, para mantener o mejorar la seguridad

operacional y sus beneficios superen las repercusiones adversas para la recopilación futura de datos.

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

j) Fomentar el intercambio y la distribución de información de seguridad operacional entre la autoridad de aviación civil, autoridad de investigación de accidentes y proveedores de servicios, así como con otros Estados y la industria.

4.- Atribuciones relativas a exenciones.-

a) Otorgar, en situaciones excepcionales, exenciones temporales al cumplimiento de reglamentos técnicos o programas nacionales en el marco de la seguridad operacional aérea y de la seguridad de la aviación, sin que estos aspectos sean vulnerados o afectados. Los requisitos y procedimientos para el efecto estarán determinados en la normativa secundaria.

5.- Atribuciones relativas a la navegación aérea.-

a) Reglamentar el uso del espacio aeronavegable bajo los términos, condiciones y limitaciones necesarias para garantizar la seguridad operacional de las aeronaves y el uso eficiente del espacio aéreo. La Dirección General de Aviación Civil coordinará con el ente rector de Defensa Nacional cuando se requiera la designación y activación de zonas prohibidas, restringidas y peligrosas, áreas de operación y entrenamiento militar y demás reservas de espacio aéreo necesarias para la defensa nacional;

b) Aprobar y regular los sistemas normalizados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación, de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos;

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

- **i.** Controlar el tránsito aéreo para garantizar el vuelo seguro de las aeronaves;
- **ii.** Facilitar la navegación, protección e identificación de una aeronave;
- **iii.** Proteger a las personas y propiedades en tierra;
- **iv.** Controlar la disminución del ruido de las aeronaves; y,
- **v.** Garantizar la utilización eficiente del espacio aeronavegable, incluyendo normas de altitud segura de vuelo y reglas para la prevención de colisiones entre aeronaves; entre aeronaves y cualquier obstáculo terrestre, marítimo o móvil.

d) Coordinar con el ente rector de las telecomunicaciones, la planificación y gestión del espectro radioeléctrico asignado para los servicios de navegación aérea en el ámbito nacional;

e) Certificar la correcta operación y calibración de los sistemas de ayudas a la navegación aérea visuales y no visuales;
f) Emitir el certificado de no afectación a los sistemas de ayudas a la navegación aérea;
g) Publicar los mapas y cartas necesarias para el movimiento seguro y eficiente de las aeronaves en la navegación aérea, empleando sus recursos y la asistencia de otros organismos estatales ecuatorianos;
h) Definir, elaborar, actualizar y publicar las cartas de navegación aérea en ruta, cartas de área, cartas de salida normalizada, carta de llegada normalizada, carta de aproximación por instrumentos a un aeródromo; carta de altitud mínima de vigilancia; y las demás establecidas de conformidad con los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional; e,
i) Implementar, mantener y vigilar el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en los servicios de tránsito aéreo.

6.- Atribuciones relativas a la seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo.-

a) Disponer la elaboración, aprobar, implementar, mantener y actualizar los Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil y de Facilitación del Transporte Aéreo;
b) Establecer políticas de seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo con arreglo a las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos;
c) Promulgar órdenes, circulares o directivas que requieran la aplicación inmediata de medidas de seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo;
d) Vigilar el cumplimiento y aplicación de las políticas y requisitos de seguridad de la aviación; y,
e) Exigir que cada operador de aeródromo, explotadores aéreos nacionales, agentes acreditados de carga, empresas de servicios auxiliares, compañías de seguridad calificadas, aviación menor, corporativa y entidades acreditadas, elaboren, mantengan y actualicen su programa de seguridad que cumpla los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, excepto los operadores aéreos extranjeros que solo deberán contar con procedimientos de estación.

7.- Atribuciones relativas a la convalidación y aceptación.-

a) Convalidar o convertir las licencias y habilitaciones del personal aeronáutico;
b) Aceptar o validar certificados de tipo, certificados de tipo suplementarios, certificados de matrícula, certificados de aeronavegabilidad, certificados de explotador de servicios aéreos o certificación de personal de seguridad de la aviación emitidas por la autoridad aeronáutica civil de otro Estado, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido tales licencias o certificados, sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas

en los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en cumplimiento de las responsabilidades de certificación e inspección; y,

c) Reconocer un certificado de Organización de Mantenimiento Aprobado, siempre que exista un acuerdo con el Estado que emitió dicho certificado, en concordancia con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Los requisitos de convalidación, conversión, validación o aceptación serán establecidos en la normativa secundaria, en cumplimiento de las responsabilidades de certificación e inspección; y se restringirán respecto de los siguientes aspectos:

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

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

8.- Atribuciones relativas a la inspección para certificación y vigilancia.-

a) Autorizar a los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil, debidamente acreditados, el acceso irrestricto e ilimitado a las aeronaves, aeródromos e instalaciones aeronáuticas, en el ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control y con el objeto de verificar el cumplimiento de la normativa aplicable. Este acceso comprenderá, entre otros, las instalaciones de los servicios de navegación aérea, hangares, organismos de mantenimiento aprobados, talleres, plataformas, depósitos de combustible, oficinas de explotadores de servicios aéreos, zonas de manipulación de mercancías e instalaciones de organizaciones de instrucción aeronáutica;

b) Revisar y acceder en cualquier momento, a la documentación de aviación que incluye, pero no limita a: manuales; certificados, aprobaciones, autorizaciones y permisos; procedimientos; fichas técnicas; legajos del personal; y licencias del personal;

c) Inspeccionar y evaluar a los explotadores aéreos de la República del Ecuador, para determinar que sus operaciones se realicen de conformidad con esta Ley, reglamentos y demás disposiciones complementarias aplicables;

d) Prohibir la operación de una aeronave, motor de aeronave, hélice, instrumento o componente de aeronave, usado o que pretenda utilizarse por un explotador aéreo, en caso de que no cumpla con las condiciones técnicas óptimas para operar con seguridad;

e) Disponer la reinspección de equipos técnicos o instalaciones, así como someter a reexaminación a cualquier personal aeronáutico titular de una

licencia, cuando existan motivos fundados para verificar el mantenimiento de sus competencias y aptitudes técnicas;

f) Validar y certificar programas de entrenamiento en una escuela calificada o chequeo realizado por un inspector designado y calificado;

g) Solicitar a los explotadores la entrega de toda información o documentación técnica, administrativa, legal y económico-financiera relacionada con sus actividades aeronáuticas que les sea requerida formalmente;

h) Prohibir por justa causa el ejercicio de los privilegios de una licencia, certificado u otro documento de aviación, de conformidad con el Reglamento de la presente Ley y demás normativa secundaria;

i) Autorizar a los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil debidamente acreditados, el acceso irrestricto e ilimitado a aeronaves a cualquier parte o área en cualquier aeródromo, cualquier terreno o zona fuera del aeródromo que sea utilizado por las empresas que operan en el mismo, o que esté en las zonas de seguridad restringidas. Este acceso deberá garantizarse verificando el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias aplicables en materia de seguridad de la aviación.

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

j) Requerir que un explotador de aeronave, administrador de aeródromo u ocupante de un terreno fuera del mismo que se use con fines comerciales vinculados al aeródromo proporcione información pertinente para una auditoría, inspección, prueba o investigación; entrevistar a cualquier persona para evaluar el nivel de seguridad o la aplicación de los procedimientos de seguridad; inspeccionar y someter a prueba la eficacia de los procedimientos y medidas de seguridad y el desempeño de los equipos de seguridad; e introducir y usar en un aeródromo, zona de la parte aeronáutica designada el equipo necesario para llevar a cabo sus tareas, incluyendo aparatos de radio, cámaras, grabadoras (audio y video) y artículos restringidos o prohibidos que se autoricen especialmente, tales como réplicas de armas o artefactos explosivos simulados;

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

l) Delegar las funciones de vigilancia de seguridad operacional a un Estado, una organización regional o supranacional, cuando la Institución no pueda

realizar estas funciones, quien estará sujeta a la supervisión y control de la Autoridad.

9.- Atribuciones relativas a las obligaciones internacionales.-

a) Celebrar convenios para cooperación en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación, con autoridades aeronáuticas de Estados signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

b) Transferir a un Estado todas o parte de las funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula, de conformidad con un acuerdo bilateral. Cuando una aeronave civil de matrícula ecuatoriana sea operada comercialmente en otro Estado, mediante un contrato de utilización de aeronaves o por cualquier otro acuerdo similar, el Estado ecuatoriano quedará exento de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiere;
Se procederá de la misma forma cuando una aeronave de matrícula extranjera sea operada comercialmente en territorio ecuatoriano, para el transporte aéreo internacional. En tal caso, la Dirección General de Aviación Civil podrá asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula de la aeronave;

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

d) Exigir, en el ámbito de sus competencias, el aterrizaje de una aeronave civil que sobrevuele territorio ecuatoriano sin estar facultada para ello o cuando la autoridad cuente con motivos razonables para concluir que la aeronave se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Para cumplir con esta atribución, la autoridad encargada puede dar toda otra instrucción necesaria a la aeronave con el objetivo que cese el acto de violación, observando lo establecido en el artículo 3 bis del mencionado Convenio y Anexos 2 y 6.
Correlativamente, toda aeronave civil matriculada en el Ecuador o explotada por un explotador aéreo cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en territorio ecuatoriano tiene la obligación de acatar dicha orden de conformidad con lo establecido en la reglamentación.

10.- Atribuciones relativas a la emisión de certificados de matrícula.-

a) Emitir certificados de matrícula de las aeronaves; y,

b) Mantener el registro de aeronaves.

11.- Atribuciones relativas a las licencias del personal aeronáutico y certificación al personal de seguridad de la aviación.-

a) Emitir licencias de personal aeronáutico, de conformidad con los requisitos que establezca la normativa secundaria para el efecto;
b) Emitir la certificación al personal de seguridad de la aviación, de conformidad con los requisitos que establezca la normativa secundaria para el efecto;
c) Reconocer, en todo o en parte, una licencia de personal aeronáutico por un Estado extranjero miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con las condiciones previstas en Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos;
d) Reconocer, en todo o en parte, una certificación al personal de seguridad de la aviación por un Estado extranjero miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con las condiciones previstas en Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos; y,
e) Registrar por especialidad y clase las licencias de personal aeronáutico y los certificados médicos, de conformidad con los requisitos y condiciones que determine la normativa secundaria para el efecto.

12.- Atribuciones relativas a la aeronavegabilidad.-

a) Establecer los requisitos para la aceptación de un Certificado Tipo;
b) Aceptar un Certificado Tipo para una aeronave, motor de aeronave o hélice, de conformidad con los requisitos establecidos en la normativa secundaria para el efecto;
c) Aceptar un certificado tipo suplementario para una modificación en el diseño de una aeronave, motor de aeronave o hélice, siempre y cuando el certificado contenga la modificación en su diseño con relación al componente original, y si la persona que realiza la modificación es poseedor o titular del certificado o tiene una autorización de su propietario;
d) Emitir certificados de aeronavegabilidad, a aeronaves registradas en Ecuador, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa secundaria para el efecto;
e) Emitir certificados de aeronavegabilidad especial;
f) Emitir licencias de estación de radio; y,
g) Emitir o validar certificados de homologación de ruido.

13.- Atribuciones relativas a los certificados de operador aéreo y del certificado de operación.-

a) Emitir Certificados de Operador Aéreo, Certificados de Operación, Autorizaciones, Especificaciones Operacionales o similares, en cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidos por la normativa secundaria para el efecto;
b) Emitir certificados y habilitaciones a centros de instrucción de aeronáutica civil o centros de entrenamiento aeronáutico civil y a organizaciones de mantenimiento o talleres de reparación, en cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidos por la normativa secundaria para el efecto; y,
c) Certificar proveedores de servicios de navegación aérea, públicos, privados o concesionados, que realicen sus actividades en el territorio nacional, de

conformidad con los requisitos, condiciones, términos y limitaciones establecidos en la normativa secundaria para el efecto.

14.- Atribuciones relativas a los permisos de operación.-

a) Conceder, modificar, renovar, suspender o revocar los permisos de operación comercial a las compañías nacionales y extranjeras; y,
b) Conceder, modificar, renovar, suspender o revocar permisos de operación para trabajos aéreos, actividades conexas, servicios aéreos privados, servicios de escala; venta y emisión de documentos y demás especies de transporte aéreo.

15.- Atribuciones relativas a la administración de aeródromos.-

a) Administrar y clasificar por categorías los aeródromos, incluyendo todos sus servicios de acuerdo con el plan de desarrollo aeronáutico, comercial y privado. Los aeródromos de propiedad municipal y delegados a la iniciativa privada tendrán su propia administración y operación, excluyendo los servicios de navegación aérea.

16.- Atribuciones relativas a la certificación de aeródromos.-

a) Emitir requisitos para el diseño, operación y certificación de aeródromos que contengan los elementos para cumplir con los parámetros de seguridad de las operaciones aéreas y la seguridad de la aviación para la protección de los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra, aeronaves, instalaciones y público en general;
b) Autorizar la construcción y operación de aeródromos en el país;
c) Autorizar la construcción de obras en los aeródromos;
d) Autorizar las construcciones, instalaciones, plantaciones y demás obras en las zonas de servidumbre aeronáutica;
e) Certificar aeródromos públicos, privados, de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, delegados o concesionados, en los que se realicen operaciones regulares y no regulares de un explotador aéreo nacional o extranjero, de conformidad con la reglamentación vigente.

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

i. La operación y mantenimiento de equipo adecuado de seguridad, incluyendo servicio de salvamento y extinción de incendios, equipo de rescate de rápido acceso a cualquier sector de ese aeródromo usado para aterrizaje, despegue y rodaje de una aeronave; y,

ii. La condición y mantenimiento de pistas principales y secundarias como la Dirección General de Aviación Civil lo determine necesario;

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

g) Controlar la aplicación de los procedimientos establecidos para mitigar el peligro aviario y de fauna dentro del respectivo aeródromo. Fuera del aeródromo, la mitigación corresponderá al ente rector del ambiente.

Artículo 11.- Director o Directora General de Aviación Civil.- El Director o Directora General de Aviación Civil es la máxima autoridad de la Dirección General de Aviación Civil y será un servidor público de libre nombramiento y remoción, designado por el Presidente de la República. Tendrá fuero de Corte Nacional de Justicia.

Para ser Director o Directora General de Aviación Civil se deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Ser de nacionalidad ecuatoriana;
2. Poseer título de tercer nivel; y,
3. Acreditar al menos diez años de experiencia en actividades vinculadas con la aviación civil o el sector aeronáutico.

No podrá ser designada ni permanecer en el cargo la persona que mantenga relación laboral, participación accionaria o ejerza funciones de representación legal, administración o asesoría en compañías de aviación nacionales o extranjeras que operen en el país.

Artículo 12.- Atribuciones.- Son atribuciones del Director o Directora General de Aviación Civil las siguientes:

a) Ejercer la representación administrativa, legal, judicial y extrajudicial de la entidad;
b) Coordinar y ejecutar, en el ámbito de las competencias de la Dirección General de Aviación Civil, las acciones necesarias para el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el Estado ecuatoriano en convenios internacionales y acuerdos bilaterales en materia de aviación civil;
c) Designar a la o el Subdirector General y autoridades de las unidades desconcentradas;
d) Designar, contratar y desvincular al personal de la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo con las necesidades de servicio y de conformidad con las leyes y reglamentos;
e) Delegar la ejecución de funciones dentro de esta Ley a un funcionario, empleado o unidad administrativa bajo su jurisdicción;
f) Suscribir contratos y convenios de naturaleza técnica nacionales e internacionales, en el ámbito de competencia de la Dirección General de Aviación Civil;
g) Supervisar, vigilar y controlar la actividad aeronáutica civil;

h) Emitir la normativa secundaria inherente a navegación aérea, el transporte aéreo y el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sus Anexos y otros acuerdos de los que sea parte el Estado ecuatoriano;

i) Representar a la República del Ecuador en reuniones y conferencias de organismos internacionales relacionados con la aviación civil, dentro del ámbito de sus competencias y de conformidad con la normativa aplicable;

j) Emitir credenciales oficiales a los servidores de la institución y del ente rector del transporte aéreo, de acuerdo a las atribuciones técnicas de los funcionarios;

k) Delegar las funciones de certificación y vigilancia, a cualquier Estado; organismo regional; o, persona pública o privada debidamente calificada, quien estará sujeta a la regulación, supervisión y revisión del Director o Directora General;

l) Aprobar los valores por servicios técnicos y administrativos aeronáuticos; y,

m) Las demás determinadas en esta Ley, su Reglamento General de Aplicación, y la normativa secundaria.

CAPÍTULO III

COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

Artículo 13.- Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.- El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo es el órgano colegiado encargado de coordinar y articular acciones para armonizar y simplificar los procedimientos relacionados con la facilitación del transporte aéreo, así como de evaluar su implementación y formular recomendaciones en la materia.

Asimismo, podrá coordinar en el ámbito de sus competencias, las acciones necesarias para la implementación de los instrumentos internacionales aplicables en materia de facilitación del transporte aéreo.

Artículo 14.- Conformación del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.- El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo estará integrado por los siguientes miembros:

1) El Director o Directora General de Aviación Civil, o su delegado, quien lo presidirá y tendrá voto dirimente;

2) La máxima autoridad del ente rector del transporte aéreo, o su delegado;

3) La máxima autoridad del ente rector de las relaciones exteriores y movilidad humana, o su delegado;

4) La máxima autoridad del ente rector de desarrollo económico productivo, o su delegado;

5) La máxima autoridad del ente rector de seguridad ciudadana, la protección interna y el orden público, o su delegado;

6) La máxima autoridad del ente rector de salud pública, o su delegado;

7) La máxima autoridad del Registro Civil, o su delegado;
8) La máxima autoridad del Instituto Geográfico Militar, o su delegado;
9) La máxima autoridad del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, o su delegado;
10) Un representante de las compañías nacionales de aviación de servicio internacional y un representante de las compañías extranjeras de aviación que operan en el país; y,
11) Un representante de cada aeródromo que no esté operado o administrado por la Dirección General de Aviación Civil.

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

La o el Secretario General del Comité será la autoridad encargada de la Seguridad de la Aviación de la Dirección General de Aviación Civil.

Para el desarrollo de sus actividades y funcionamiento, el Comité contará con su reglamentación interna y podrá invitar a otras autoridades del sector público o privado, en función de la temática que se aborde, quienes actuarán con voz.

CAPÍTULO IV

COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Artículo 15.- Del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.- Es la instancia de coordinación interinstitucional encargada de evaluar, promover lineamientos, y asesorar al ente rector del transporte aéreo, a la Dirección General de Aviación Civil; y, en general a la industria aeronáutica, en el cumplimiento de las medidas de seguridad necesarias para la aviación civil, con el objetivo de prevenir y enfrentar posibles actos de interferencia ilícita que puedan afectar a personas, instalaciones aeroportuarias, servicios aeroportuarios en el Ecuador.

Para el cumplimiento de sus fines, el Comité articulará las acciones que sean necesarias de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Artículo 16.- Conformación del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.- El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil estará integrado por los siguientes miembros:

1) El Director o Directora General de Aviación Civil, o su delegado, quien lo presidirá y tendrá voto dirimente;
2) La máxima autoridad del ente rector de transporte aéreo, o su delegado;
3) La máxima autoridad del ente rector de defensa nacional, o su delegado;
4) La máxima autoridad del ente rector de seguridad ciudadana, o su delegado;
5) La máxima autoridad del ente rector de relaciones exteriores y movilidad humana, o su delegado;
6) La máxima autoridad del ente rector del Sistema Nacional de Inteligencia, o su delegado;

7) La o el Presidente del Comité de Operadores Aéreos, o su delegado;
8) Un Representante por cada aeródromo que no esté operado o administrado por la Dirección General de Aviación Civil; y,
9) La máxima autoridad del Servicio Nacional de Aduana, o su delegado.

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

La o el Secretario General del Comité será la autoridad a cargo de la Seguridad de la Aviación de la Dirección General de Aviación Civil o quien haga sus veces.

Para el desarrollo de sus actividades y funcionamiento, el Comité contará con su reglamentación interna y podrá invitar a otras autoridades del sector público o privado, en función de la temática que se aborde, quienes actuarán con voz.

CAPÍTULO V

BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AERONÁUTICO

Artículo 17.- De la búsqueda y salvamento aeronáutico.- Las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento aeronáutico en accidentes de aeronaves civiles o declaradas en emergencia son de interés público y las autoridades, propietarios, poseedores, concesionarios, permisionarios y miembros de la tripulación de vuelo estarán obligados a participar en las acciones que se lleven a cabo.

La Dirección General de Aviación Civil establecerá el marco normativo, dirigirá y coordinará el Sistema Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico. Las entidades públicas y privadas competentes actuarán de manera coordinada y complementaria, conforme a sus atribuciones legales y capacidades operativas, para la protección de la vida humana y la atención de emergencias aeronáuticas.

Las entidades públicas o privadas que participen en las operaciones de Búsqueda y Salvamento asumirán los costos derivados de los medios y recursos que aporten, salvo que exista un convenio, acuerdo interinstitucional o disposición legal que establezca un mecanismo distinto de financiamiento o compensación.

La operación de las entidades públicas se sujetará a la planificación presupuestaria vigente, sin que ello implique un incremento del gasto público ni la asignación de recursos públicos adicionales. La ejecución de las operaciones previstas en el presente artículo se aplicará en los siniestros ocurridos en la Región de Búsqueda y Salvamento (SRR) asignada a la República del Ecuador, mediante los acuerdos internacionales de Navegación Aérea y demás instrumentos nacionales e internacionales aplicables, sin perjuicio de las operaciones que deban realizarse en coordinación con otros Estados.

Artículo 18.- Participación en operaciones de búsqueda y salvamento.- La Dirección General de Aviación Civil será la autoridad responsable de organizar, gestionar, coordinar, controlar y disponer la finalización de operaciones de búsqueda y salvamento. Para ello podrá coordinar con las Fuerzas Armadas, Policía Nacional, entidades del Sistema Nacional de Gestión de Riesgos, propietarios de aeronaves, poseedores de certificados de operación, y demás entidades públicas o privadas designadas en el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y el Plan Operativo de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico su participación.

Los miembros de la tripulación, estarán obligados a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, previa disposición de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 19.- Obligación de auxilio en accidentes aéreos.- Los explotadores y comandantes de aeronaves públicas y privadas, los armadores y capitanes de embarcaciones, el personal aeronáutico y el personal en tierra, están obligados, en la medida de sus posibilidades y sin poner en riesgo su propia integridad, a prestar de forma inmediata la colaboración y asistencia necesarias a las aeronaves y personas que se encuentren en situación de peligro.

Sin perjuicio de lo anterior, deberán coordinar sus acciones con la autoridad aeronáutica civil y con los organismos competentes de búsqueda, rescate y atención de emergencias cuando estos intervengan.

Artículo 20.- Excepciones a la obligación de asistencia en emergencias.- La obligación de prestar asistencia en situaciones de emergencia aeronáutica no aplica en los siguientes casos:

a) Cuando implique un peligro grave e inminente para la seguridad del obligado, su tripulación, pasajeros o personas bajo su cuidado o dependencia;
b) Cuando el obligado tenga conocimiento cierto de que la asistencia ha sido prestada por otros; y,
c) Cuando el objeto de la búsqueda y salvamento esté asegurado en mejores condiciones.

Artículo 21.- Responsabilidad por movilización de recursos de búsqueda y salvamento.- Las entidades públicas intervinientes gestionarán los recursos con base en los principios de eficiencia y sostenibilidad fiscal. Todo aquel que, por imprudencia, impericia, negligencia o transgresión de disposiciones reglamentarias, debidamente comprobadas, motivare la movilización de los medios de búsqueda y salvamento, responderá de los daños y perjuicios derivados de esta circunstancia, aun cuando no hubiere solicitado el socorro y sin perjuicio de la responsabilidad penal a que hubiere lugar.

Artículo 22.- Protocolo de declaración de aeronaves desaparecidas.- En caso de que una aeronave se pierda y pese a los esfuerzos de búsqueda no se la encuentre, esta será declarada desaparecida por la Dirección General de Aviación Civil, transcurridos cuarenta y cinco días calendario desde la fecha de la última noticia.

La declaratoria administrativa de desaparición de la aeronave no sustituye la declaratoria de muerte presunta de sus tripulantes o pasajeros, la cual deberá sujetarse al régimen previsto en la Codificación del Código Civil y demás normativa aplicable.

TÍTULO III

PATRIMONIO, RECURSOS Y TASAS

CAPÍTULO I

PATRIMONIO Y RECURSOS

Artículo 23.- Del patrimonio y recursos.- El patrimonio y recursos de la Dirección General de Aviación Civil están integrados por:

a) Los aeródromos de propiedad de la Dirección General de Aviación Civil;
b) Los ingresos provenientes por tasas aeroportuarias, aeronáuticas y demás servicios prestados para la actividad aeronáutica;
c) Las tasas por la administración y mantenimiento de los aeródromos civiles y civiles-militares establecidas conforme al artículo 24 de esta Ley;
d) Los demás bienes de su propiedad y los que ingresen a su patrimonio por cualquier concepto;
e) Las asignaciones provenientes del Presupuesto General del Estado;
f) Los ingresos que le corresponden por leyes especiales;
g) Los ingresos provenientes de autogestión;
h) Los ingresos provenientes de empréstitos internos y externos;
i) Los ingresos provenientes de arrendamiento, los intereses que genere el incumplimiento de los pagos y los demás no especificados anteriormente; y,
j) Los bienes y derechos que adquiera a título gratuito o donaciones o los recursos provenientes de instituciones y organismos nacionales e internacionales.

CAPÍTULO II

TASAS DE LA ACTIVIDAD AÉREA

Artículo 24.- De las tasas.- La actividad aérea genera las siguientes tasas:

a) Aeronáuticas, por los servicios para la navegación aérea, que comprenden la protección al vuelo antes, durante, después del vuelo y los sobrevuelos;

b) Aeroportuarias, que comprenden las actividades que se realizan dentro del área de movimiento y en las plataformas;

c) De uso de terminal nacional e internacional, servicios auxiliares y las facilidades que en él se brindan;

d) De seguridad contra los actos de interferencia ilícita;

e) Servicios de accidente, fuego y rescate; y,

f) Las demás que se establezcan de conformidad con la ley.

Los valores de las tasas previstos en este artículo serán fijados mediante acto normativo expedido por el ente rector de transporte aéreo, tratándose de aeródromos operados o administrados por la Dirección General de Aviación Civil; o por el Gobierno Autónomo Descentralizado correspondiente, tratándose de aeródromos operados o administrados por este, conforme a lo establecido en el literal e) del artículo 8 de esta Ley. En ambos casos, los valores se fijarán sobre la base de estudios técnicos y financieros que reflejen el costo de la prestación de los respectivos servicios y serán publicados en el Registro Oficial o en el medio de publicidad oficial que corresponda según el nivel de gobierno.

Artículo 25.- Exención del pago de tasas.- Quedan exentas del pago de tasas por servicios aeronáuticos y servicios aeroportuarios, las siguientes aeronaves:

a) Del Estado ecuatoriano o instituciones públicas o de otros Estados que concedan reciprocidad en casos similares, excepto las empleadas en servicio comercial;
b) Las aeronaves que se encuentren registradas bajo la propiedad de la autoridad aeronáutica civil;
c) De aeroclubes o escuelas de aviación, nacionales, reconocidas por la Dirección General de Aviación Civil, siempre que no realicen actividades de transporte aéreo comercial;
d) Las que efectúen vuelos de prueba, entrenamiento o demostración, realizados previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil;
e) Las que por encontrarse en peligro o por precaución realicen aterrizajes imprevistos;
f) Las que intervengan en operaciones de búsqueda y salvamento;
g) Las privadas, destinadas exclusivamente a misiones religiosas, culturales o sanitarias siempre que no realicen actividad comercial; y,
h) Las aeronaves que efectúen vuelos de asistencia humanitaria, por situación de emergencia local, nacional o internacional.

Artículo 26.- Exención de tasas para inspecciones de radioayudas.- La Dirección General de Aviación Civil estará exenta del pago de tasas y derechos por la utilización de instalaciones aeroportuarias concesionadas cuando sus aeronaves sean empleadas en actividades de inspección destinadas a la verificación, homologación y certificación de las señales emitidas por las radioayudas instaladas en el territorio nacional.

Artículo 27.- Del cobro de tasas.- La Dirección General de Aviación Civil recaudará, directamente o a través de agentes de percepción, las tasas establecidas en esta Ley.

Artículo 28.- Designación excepcional de agentes de percepción para el cobro de gravamen.- La Dirección General de Aviación Civil podrá designar, excepcionalmente, como agentes de percepción de los gravámenes establecidos en esta Ley a las empresas de aviación nacionales o extranjeras, sus agentes vendedores y las personas naturales o jurídicas que intervengan como intermediarias en transacciones aéreo-comerciales.

Artículo 29.- Obligaciones del pago mensual por servicios aeronáuticos y aeroportuarios.- Las personas naturales o jurídicas obligadas al pago de tasas por servicios aeronáuticos o aeroportuarios prestados por la Dirección General de Aviación Civil, deberán cancelar los valores que correspondan en los plazos y bajo las modalidades establecidos en esta Ley y la normativa aplicable, de acuerdo con la naturaleza del servicio.

Cuando corresponda el pago mensual, los valores causados serán declarados y pagados dentro del plazo establecido para el efecto.

Los agentes de percepción deberán declarar y transferir a la Dirección General de Aviación Civil los valores recaudados dentro de los diez primeros días del mes siguiente al de su percepción, a través de los mecanismos de pago habilitados para el efecto.

Artículo 30.- Mora en pagos y declaraciones inconsistentes.- La mora de treinta días o más en los pagos o determinada en declaraciones inconsistentes por los agentes de percepción, causará la imposición del máximo interés convencional fijado por la Junta de Política y Regulación Financiera y Monetaria y publicado por el Banco Central del Ecuador.

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

Artículo 31.- Del registro obligatorio de formas contables para empresas de transporte aéreo.- Las empresas de transporte aéreo público nacional o internacional que operen o mantengan agencias o representaciones en el país deberán registrar ante la Dirección General de Aviación Civil los documentos utilizados en la comercialización y operación del transporte aéreo de pasajeros y carga determinados en la normativa secundaria aplicable.

La Dirección General de Aviación Civil establecerá los documentos sujetos a registro, así como los procedimientos y mecanismos, físicos o electrónicos, para su cumplimiento.

Artículo 32.- Responsabilidades administrativas, civiles y penales por incumplimiento en la recaudación de fondos.- El servidor responsable de la recaudación de los fondos de la Dirección General de Aviación Civil que incumpla las

disposiciones previstas en esta Ley y su reglamento para garantizar su oportuna y eficaz recaudación será responsable administrativa, civil o penalmente, según corresponda, de conformidad con el daño ocasionado y la normativa aplicable.

Artículo 33.- Del cobro de tasas de aterrizaje para aeronaves civiles.- La Dirección General de Aviación Civil cobrará tasas de aterrizaje por el uso de los aeródromos de su propiedad, privados o pertenecientes a otras instituciones, que se encuentren bajo su administración o mantenimiento y sean utilizados por aeronaves civiles destinadas a la prestación de servicios aerocomerciales.

Artículo 34.- Obligación de pago por instalaciones y servicios de protección.- Las aeronaves civiles destinadas a actividades aéreas que operen en cualquier parte del espacio aéreo ecuatoriano pagarán por instalaciones y servicios de protección al vuelo en todas sus fases.

Artículo 35.- Pago por estacionamiento o albergue.- Las aeronaves que utilicen servicios de estacionamiento o albergue en los aeródromos, pagarán las tarifas o valores establecidos en la normativa secundaria aplicable.

Artículo 36.- Regulación del uso de las instalaciones aeronáuticas.- Las compañías de aviación y en general toda persona natural o jurídica que hubiere obtenido autorización de la Dirección General de Aviación Civil para el uso de edificios, terminales, hangares, terrenos, bodegas, oficinas o mostradores de su propiedad o de los que estén bajo su administración, pagarán como canon mensual de arrendamiento, la cantidad fijada por la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo a la normativa secundaria aplicable.

TÍTULO IV

AERONÁUTICA CIVIL

CAPÍTULO I

AERONAVES

Artículo 37.- Clasificación de las aeronaves.- Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas.

Las aeronaves públicas son aquellas destinadas al servicio de la función pública, incluyendo las aeronaves militares, aduaneras y policiales. Las demás aeronaves se considerarán privadas, independientemente de su titularidad.

La clasificación de una aeronave como pública o privada se determinará por el servicio para el que esté destinada, independientemente de su propiedad.

Artículo 38.- Nacionalidad de las aeronaves.- El otorgamiento de la matrícula ecuatoriana y su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional confieren a la aeronave la nacionalidad ecuatoriana. La inscripción de la matrícula ecuatoriana producirá la cancelación de cualquier matrícula anterior, independientemente del Estado en el que haya sido otorgada.

Artículo 39.- De las marcas indicativas de nacionalidad y matrícula.- Todas las aeronaves privadas matriculadas en el Ecuador exhibirán en su exterior las marcas indicativas de nacionalidad y matrícula, en la forma que señale la normativa secundaria aplicable.

Artículo 40.- Protección al medio ambiente.- La operación de aeronaves estará sujeta a las normas ambientales vigentes en Ecuador y a los estándares internacionales para reducir la contaminación atmosférica y acústica. Se fomentará el uso de las tecnologías y los combustibles más amigables con el medio ambiente.
La autoridad aeronáutica civil establecerá regulaciones específicas para controlar las emisiones contaminantes de las aeronaves y mitigar el impacto ambiental de su operación.

Artículo 41.- Exportación de una aeronave.- La exportación de una aeronave con matrícula ecuatoriana requerirá autorización previa de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con el procedimiento previsto en la normativa correspondiente, sin perjuicio del cumplimiento de las demás disposiciones que regulen dicha exportación.

Artículo 42.- Naturaleza jurídica de las aeronaves.- Las aeronaves son bienes muebles sujetos a registro, de conformidad con el régimen previsto en esta Ley.

Artículo 43.- Formalidades de los actos jurídicos relacionados con aeronaves.- Todo acto jurídico relacionado con una aeronave deberá constar en instrumento público o privado debidamente reconocido y, cuando corresponda, autenticado de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 44.- Registro de transferencias de aeronaves.- La transferencia de dominio de una aeronave, así como cualquier acto o hecho jurídico que afecte su condición jurídica, se perfeccionará entre las partes y surtirá efectos frente a terceros únicamente a partir de su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 45.- De la validez de los actos jurídicos extranjeros en aviación.- Los actos jurídicos celebrados u otorgados en el extranjero relacionados con aeronaves surtirán efectos en el Ecuador siempre que cumplan las solemnidades y formalidades exigidas por la legislación del lugar de su celebración u otorgamiento, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos previstos en el ordenamiento jurídico ecuatoriano para su reconocimiento.

Los documentos o instrumentos así extendidos y debidamente autenticados deberán ser inscritos en el Registro Aeronáutico Nacional.

CAPÍTULO II

REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL

Artículo 46.- Registro Aeronáutico Nacional.- La Dirección General de Aviación Civil tendrá a su cargo el Registro Aeronáutico Nacional, en el que se inscribirán los actos, contratos, resoluciones, matrículas, transferencias de dominio, gravámenes, limitaciones y demás actos o hechos que, de conformidad con esta Ley, incidan en la situación jurídica de las aeronaves de matrícula ecuatoriana.

La inscripción será obligatoria respecto de los actos y derechos que esta Ley determine y producirá los efectos jurídicos previstos en la normativa aplicable.

El registro de sistemas de aeronaves no tripuladas y, cuando corresponda, su matrícula, se sujetarán a las condiciones, categorías y requisitos establecidos en esta Ley y en la normativa técnica aplicable.

La Dirección General de Aviación Civil expedirá la normativa necesaria para la organización, administración y funcionamiento del Registro Aeronáutico Nacional, así como para los procedimientos de inscripción, modificación y cancelación registral y el otorgamiento de pasavantes y los derechos respectivos.

Artículo 47.- Inscripciones en el Registro Aeronáutico Nacional.- En el Registro Aeronáutico Nacional se inscribirán:

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

Artículo 48.- Inscripción de aeronaves en el Registro Aeronáutico Nacional.- En el Registro Aeronáutico Nacional solamente podrán ser inscritas las aeronaves de propiedad de:

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

Artículo 49.- Cancelación de la inscripción de una aeronave.- La inscripción de una aeronave se cancelará en los siguientes casos:

a) Cuando la aeronave haya sido destruida o presente un deterioro tal que la imposibilite permanentemente para el vuelo;
b) Cuando haya sido declarada abandonada o perdida, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley;
c) Cuando su propietario deje de cumplir los requisitos previstos en esta Ley para ser propietario de una aeronave de matrícula ecuatoriana;
d) Cuando la aeronave, luego de haber sido legalmente reexportada, sea matriculada en otro Estado;
e) Por pedido expreso del propietario o beneficiario del arrendamiento de una aeronave, siempre y cuando dicha aeronave no se encuentre sujeta a un proceso coactivo en la Dirección General de Aviación Civil; y,
f) Los demás casos establecidos en la presente Ley y en la normativa secundaria aplicable.

Artículo 50.- De los actos y contratos sobre aeronaves extranjeras.- Los actos y contratos relativos a la enajenación o constitución de gravámenes de aeronaves no matriculadas en el Ecuador que fueren celebrados válidamente en un país extranjero, producirán efectos en el país siempre que se encuentren debidamente autenticados y traducidos al español cuando corresponda y sean inscritos en el Registro Aeronáutico Nacional.

CAPÍTULO III

TRÁNSITO DE AERONAVES

Artículo 51.- Del tránsito de aeronaves privadas.- El tránsito de aeronaves privadas sobre el territorio nacional es libre, sujeto al cumplimiento de las condiciones, autorizaciones y demás requisitos previstos en esta Ley, en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, y en la normativa aeronáutica aplicable.

Artículo 52.- Limitaciones al derecho de propiedad frente al sobrevuelo de aeronaves y responsabilidad por daños.- El ejercicio del derecho de propiedad sobre un inmueble, no podrá impedir el sobrevuelo de aeronaves, de conformidad

con las condiciones y limitaciones previstas en esta Ley y la normativa aeronáutica aplicable.

Los daños causados por una aeronave a bienes de terceros en la superficie darán lugar a la indemnización correspondiente, de conformidad con el régimen de responsabilidad previsto en esta Ley y, con las disposiciones de la Codificación del Código Civil, en lo que fueren aplicables.

Artículo 53.- Restricción del tránsito aéreo en circunstancias excepcionales.- En circunstancias excepcionales y en defensa del interés público, el Estado ecuatoriano, a través de la Dirección General de Aviación Civil, podrá prohibir o restringir, en forma provisional o permanente, el tránsito de aeronaves en el territorio nacional con efecto inmediato, sin que sea aplicable responsabilidad por los daños o perjuicios que provengan de la ejecución de esta medida.

Artículo 54.- Del conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito aéreo por parte de los pilotos.- Todo piloto al mando de una aeronave que vuele sobre el territorio ecuatoriano deberá conocer las leyes y reglamentos que rigen el tránsito aéreo en Ecuador y cumplirlos.

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

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

Ninguna persona podrá pilotear una aeronave o actuar como miembro de su tripulación de vuelo, mientras esté bajo la influencia de bebidas alcohólicas o sustancias catalogadas sujetas a fiscalización que afecten su capacidad de ejercer sus funciones de manera segura.

Se prohíbe el transporte de personas que se encuentren bajo los efectos de bebidas alcohólicas o de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización que puedan comprometer la seguridad operacional, la seguridad de la aviación o la integridad de los pasajeros y miembros de la tripulación, de conformidad con la normativa técnica aplicable.

Artículo 55.- Entrada y salida de aeronaves del territorio ecuatoriano.-Salvo en los casos de emergencia determinados de conformidad con la normativa secundaria aplicable, las aeronaves únicamente podrán ingresar al territorio ecuatoriano o salir de este a través de los aeródromos internacionales habilitados por la autoridad competente.

La Dirección General de Aviación Civil establecerá, mediante normativa secundaria y con criterios técnicos, los procedimientos y requisitos aplicables al ingreso de aeronaves al territorio ecuatoriano y a su salida.

Artículo 56.- Operaciones aéreas en el territorio y aguas jurisdiccionales ecuatorianas.- Las aeronaves que despeguen, aterricen o acuaticen en el territorio o en las aguas jurisdiccionales ecuatorianas deberán hacerlo en aeródromos habilitados para el tránsito, salvo que cuenten con autorización especial de la autoridad competente o se presenten casos de emergencia manifiesta, de conformidad con lo previsto en la normativa secundaria.

Artículo 57.- Aeronaves en misiones no comerciales y de sanidad.- Las aeronaves en misión no comercial y las de sanidad podrán ser dispensadas de la obligación que prescribe el artículo anterior mediante autorización expresa de la autoridad aeronáutica civil.

Artículo 58.- Aterrizaje de emergencia.- En casos de aterrizaje de emergencia, en vuelo doméstico o internacional, el piloto al mando de la aeronave, el dueño del predio o las autoridades a cargo del aeródromo, en su orden, deberán comunicar el aterrizaje a la autoridad más cercana, con especificación de la matrícula de la aeronave y del nombre y domicilio del explotador y del comandante de la misma.

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

Artículo 59.- Sistemas de comunicación de aeronaves.- Las aeronaves deberán estar equipadas con sistemas adecuados de comunicación, de conformidad con las exigencias determinadas por la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 60.- Regulaciones del tránsito de aeronaves.- El tránsito de aeronaves dentro del territorio ecuatoriano deberá efectuarse en las condiciones establecidas por la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 61.- Expulsión de objetos desde aeronaves.- No podrán arrojarse desde una aeronave objetos que puedan causar daños en la superficie, salvo en situaciones de peligro grave.

Artículo 62.- Restricciones en el transporte aéreo de materiales peligrosos.- Ninguna aeronave podrá transportar mercancías peligrosas clasificadas como tales en la normativa secundaria expedida para el efecto, de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás instrumentos aplicables, salvo que cuente con autorización específica otorgada por la Dirección General de Aviación Civil conforme a dicha normativa.

Artículo 63.- Transporte de cadáveres y personas que requieran condiciones especiales de transporte.- El transporte aéreo de cadáveres, de personas con enfermedades transmisibles o de aquellas que, por su condición de salud, requieran medidas especiales se realizará de conformidad con las autorizaciones sanitarias y los demás requisitos previstos en la normativa secundaria aplicable.

Artículo 64.- Prohibición de fotografías aéreas en zonas restringidas.- Se prohíbe a los comandantes de aeronaves y tripulantes de cualquier aeronave que vuele sobre territorio ecuatoriano tomar fotografías de cualquier área o zona que haya sido declarada prohibida, restringida o peligrosa por la autoridad competente.

Artículo 65.- Prohibición de vuelos acrobáticos o maniobras peligrosas.- Se prohíbe realizar vuelos acrobáticos o maniobras peligrosas que puedan comprometer la seguridad operacional sobre ciudades, centros poblados, aeródromos, embarcaciones o concentraciones de personas al aire libre, salvo autorización expresa de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con las condiciones y requisitos previstos en la normativa secundaria aplicable.

Artículo 66.- Eficiencia y control en la circulación aérea.- La autoridad aeronáutica civil evitará todo retardo innecesario a aeronaves que vuelen en territorio ecuatoriano, así como a sus tripulantes, pasajeros, correo y carga. No obstante, podrán efectuarse por parte de las autoridades competentes las verificaciones relativas a personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje y durante su estacionamiento, para los efectos de inspección y control de la circulación aérea.

Artículo 67.- Publicación de cartografía aeronáutica.- Para facilitar el libre tránsito de las aeronaves, la Dirección General de Aviación Civil mantendrá la publicación de planos, mapas y cartas aeronáuticas de su territorio, de conformidad con lo establecido en la normativa secundaria aplicable.

Artículo 68.- De las regulaciones del tránsito aéreo para aeronaves públicas en espacios nacionales.- Las operaciones de aeronaves públicas en las aerovías nacionales, en las zonas de control de tránsito o en los aeródromos de servicio público estarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en las leyes y normativa secundaria aplicable. Igual sujeción tendrán las operaciones de aeronaves militares que se realicen fuera de los aeródromos o espacios aéreos de su jurisdicción.

Artículo 69.- Requisitos documentales para el tránsito y aterrizaje de aeronaves.- Las aeronaves que transiten y aterricen en territorio ecuatoriano deberán contar con la siguiente documentación, según el tipo de aeronave y operación:

a) Certificados de aeronavegabilidad y matrículas;
b) Licencias de cada miembro de la tripulación;
c) Libro de a bordo;
d) Licencia de la estación de radio de la aeronave cuando corresponda;
e) Manifiesto de los pasajeros o carga, dependiendo del servicio autorizado;
f) Copia auténtica certificada del certificado de operador aéreo;
g) Especificaciones relativas a las operaciones; y,

h) Certificado de homologación de ruido. Para el efecto, las tripulaciones de dichas aeronaves deberán llevar a bordo los certificados de competencia y licencias establecidas en esta Ley y la normativa aplicable.

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

CAPÍTULO IV

AERONAVES NO TRIPULADAS

Artículo 70.- De las aeronaves no tripuladas.- La Dirección General de Aviación Civil es responsable de regular la operación de sistemas de aeronaves no tripuladas privadas y públicas, con excepción de aquellas pertenecientes a las Fuerzas Armadas del Ecuador, Policía Nacional o Servicio Nacional de Aduana, esto incluye el registro, autorización, control y fiscalización de su uso y operación en el espacio aéreo ecuatoriano. Coordinará la seguridad de las operaciones de aeronaves no tripuladas con las entidades pertinentes para prevenir y mitigar los riesgos asociados con la seguridad operacional de la aviación civil, de acuerdo con la reglamentación vigente.

Artículo 71.- Control de operaciones de aeronaves no tripuladas.- Para garantizar el control, la seguridad y el orden en las operaciones de aeronaves no tripuladas en el territorio ecuatoriano, se establecen las siguientes responsabilidades:

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

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

3. **Autoridad Aeronáutica Civil:** La Autoridad Aeronáutica Civil coordinará de manera obligatoria y permanente con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, el Comité de Comercio Exterior y demás entidades competentes en materia de comercio exterior, la regulación, control e inspección para la importación e ingreso al territorio nacional de aeronaves no tripuladas.

   Ninguna aeronave no tripulada podrá ser nacionalizada, desembarcada o liberada por la autoridad aduanera sin la presentación previa del documento de homologación técnica, autorización o registro administrativo emitido por la

Autoridad Aeronáutica Civil, de conformidad con las características, los requisitos y procedimientos simplificados previstos en la normativa secundaria.

La incautación de aeronaves no tripuladas utilizadas en el cometimiento de una infracción penal se realizará mediante coordinación interinstitucional, con observancia de las competencias atribuidas a cada entidad conforme al ordenamiento jurídico vigente.

CAPÍTULO V

PERSONAL AERONÁUTICO

SECCIÓN PRIMERA

PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

Artículo 72.- Composición del personal técnico aeronáutico.- El personal técnico aeronáutico comprende a los miembros de la tripulación y al personal de tierra responsable de las actividades relacionadas con la operación de las aeronaves.

Artículo 73.- Licencias y certificados.- Los miembros del personal técnico aeronáutico deberán contar con licencias emitidas por la Dirección General de Aviación Civil y certificados médicos aeronáuticos emitidos por entidades públicas o privadas debidamente acreditadas por la autoridad aeronáutica civil.

Artículo 74.- De la tripulación.- La tripulación comprende a todo el personal que presta servicios a bordo de la aeronave.

Son miembros de la tripulación:

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

Artículo 75.- Tripulación de vuelo.- La tripulación de vuelo comprende a los miembros de la tripulación que prestan servicios esenciales para la operación de la aeronave durante el vuelo.

Artículo 76.- Tripulantes de cabina.- Los tripulantes de cabina son aquellos miembros de la tripulación que cumplen con tareas relacionadas con la seguridad de la aeronave y sus ocupantes.

Artículo 77.- Personal de tierra.- El personal de tierra comprende a los técnicos que apoyan directamente la navegación aérea.

Artículo 78.- Determinación de requisitos.- La autoridad aeronáutica civil determinará, a través de la normativa secundaria aplicable:

a) Las categorías de pilotos;
b) Las características de las licencias aeronáuticas y de los certificados de aptitud psicofísica;
c) Las condiciones generales de edad, nacionalidad y conducta requeridas para obtener las licencias aeronáuticas;
d) Las condiciones de capacidad, experiencia, aptitud física, pericia y exámenes necesarios para obtener las licencias aeronáuticas;
e) La vigencia, condiciones de renovación, revalidación, convalidación, conversión, suspensión y revocación de dichas licencias; y,
f) Otros elementos propios de la materia.

Artículo 79.- Regulación del personal técnico aeronáutico.- Para ejercer actividades aeronáuticas en el país, las personas jurídicas nacionales o extranjeras priorizarán la contratación de personal técnico aeronáutico ecuatoriano.

Artículo 80.- Comandante de una aeronave.- El piloto al mando ejercerá las funciones de comandante de la aeronave.

La identidad del comandante deberá constar en la documentación de la aeronave, física o electrónica, según corresponda. Cuando le hayan sido conferidas facultades especiales de representación para el ejercicio de sus funciones, estas deberán constar en la documentación correspondiente a bordo.

Artículo 81.- Sucesión en el mando.- El comandante es el representante del explotador y será designado por este. En caso de ausencia o imposibilidad para el cumplimiento de sus funciones, y siempre que el explotador no hubiere previsto su reemplazo o sucesión, tales funciones serán ejercidas por los demás miembros de la tripulación, conforme al orden establecido en los reglamentos técnicos emitidos por la autoridad aeronáutica civil.

Dentro de cada categoría el orden de sustitución o sucesión estará determinado por la jerarquía asignada a cada miembro por el explotador, y en ausencia de esta, por los reglamentos técnicos.

Artículo 82.- Obligaciones del piloto al mando y de los miembros de la tripulación.- Son obligaciones del piloto al mando, de los miembros de la tripulación y compartidas, las siguientes:

1. Obligaciones del piloto al mando:

a) Verificar, antes del inicio del vuelo, que la aeronave cuente con los documentos requeridos y actualizados a bordo, así como también, que la tripulación cuente con la licencia, anexo médico y habilitación requerida para la operación;

b) Verificar que la aeronave se encuentre aeronavegable;
c) Analizar la información meteorológica de la ruta y determinar el inicio, continuación o suspensión del vuelo, cuando las condiciones puedan comprometer su seguridad;
d) Verificar, a través de los documentos correspondientes, que la estiba de la carga se encuentre dentro de los límites establecidos y que las mercancías peligrosas sean transportadas de conformidad con la normativa aplicable;
e) Revisar la elaboración y presentación del plan de vuelo;
f) Adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad operacional durante el vuelo;
g) En caso de emergencia, adoptar las medidas necesarias para salvaguardar a los pasajeros, a la tripulación, a la aeronave y a la carga, así como para mitigar los daños en tierra; y,
h) Cumplir las demás obligaciones que le correspondan de conformidad con esta Ley y la normativa técnica aplicable.

2. Obligaciones de los miembros de la tripulación:

a) Contar con la licencia, anexo médico, certificados y demás documentación exigida para el ejercicio de sus funciones;
b) Cumplir las funciones y responsabilidades inherentes a su cargo;
c) Cumplir las instrucciones del piloto al mando relacionadas con la seguridad y operación de la aeronave;
d) En situaciones de emergencia, seguir instrucciones del piloto al mando y cumplir con el entrenamiento previo recibido para estas situaciones; y,
e) Cumplir las demás obligaciones previstas en la normativa técnica aplicable.

3. Obligaciones conjuntas del piloto al mando y tripulación:

a) Mantener vigente la documentación requerida por la autoridad aeronáutica, tales como: licencia, anexo médico y habilitaciones. Esta documentación deberá acompañarlos durante sus viajes en las aeronaves a las cuales han sido asignados; y,
b) Cumplir con los lineamientos establecidos por la autoridad aeronáutica y por el operador aéreo para el cual trabajan.

Artículo 83.- Autoridad del comandante.- El comandante de la aeronave, en su calidad de máxima autoridad a bordo, ejercerá las facultades disciplinarias sobre la tripulación y los pasajeros, así como las demás potestades que le correspondan respecto de la aeronave y la carga transportada, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 84.- Alcance de la autoridad disciplinaria.- El período durante el cual el comandante ejerce autoridad disciplinaria sobre la tripulación comienza con la reunión inicial o *brieffing* antes del vuelo y cesa al momento de la finalización del proceso de desembarque de los pasajeros.

El explotador, de manera justificada, podrá establecer un periodo mayor al dispuesto en el inciso anterior durante el cual el comandante ejercerá la autoridad disciplinaria sobre la tripulación.

Artículo 85.- Autoridad sobre los pasajeros.- La autoridad del comandante sobre los pasajeros inicia desde el momento de su ingreso en la aeronave hasta el desembarque total de los pasajeros.

Artículo 86.- Potestad sobre la aeronave y la carga.- La potestad del comandante sobre la aeronave y la carga se ejercerá desde el momento en que estas le sean entregadas para iniciar el viaje y cesará cuando, una vez concluido este, sean entregadas al representante del explotador o a otra persona autorizada para recibirlas.

Artículo 87.- Atribuciones del comandante.- En virtud de su autoridad, el comandante tiene las siguientes atribuciones:

a) Realizar las acciones necesarias para mantener el orden y la disciplina de todos los pasajeros y tripulantes a bordo;

b) Tomar las medidas necesarias respecto de las personas que se considera han cometido o intentan cometer un acto disruptivo a bordo, poniendo a las personas involucradas a disposición de la autoridad competente, conforme lo dispuesto en la normativa aplicable;

c) Certificar actas de los nacimientos, defunciones y demás hechos ocurridos a bordo que puedan tener efectos legales, registrarlos en la bitácora correspondiente y entregarlos a la autoridad competente de conformidad con la normativa aplicable;

d) En caso de fallecimiento de un tripulante o pasajero, adoptar las medidas necesarias para la custodia de sus pertenencias y entregarlas, bajo inventario, a la autoridad competente;

e) Separar temporalmente del ejercicio de sus funciones a bordo, por causa grave relacionada con la seguridad o disciplina, a un miembro de la tripulación. Cuando resulte necesario, le asignará temporalmente otras funciones para las que se encuentre debidamente habilitado;

f) Impedir el embarque o disponer el desembarque de tripulantes, pasajeros o carga cuando resulte necesario por razones de seguridad, de conformidad con la normativa técnica aplicable;

g) Adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las personas, la aeronave y los bienes transportados en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo de su ruta; y,

h) Modificar la ruta cuando resulte necesario por razones de seguridad, caso fortuito, fuerza mayor o emergencia.

Artículo 88.- Atribuciones sin mandato especial.- Aun sin mandato especial, el comandante de la aeronave estará facultado para adoptar las medidas y efectuar los gastos necesarios para garantizar la seguridad de los pasajeros y la tripulación, así como para salvaguardar la carga, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 89.- Responsabilidad de la navegación de una aeronave.- Las responsabilidades específicas del Comandante de una aeronave y de los proveedores de servicios de navegación se establecerán en las reglamentaciones técnicas emitidas por la autoridad aeronáutica civil, en aplicación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

SECCIÓN SEGUNDA

PERSONAL AERONÁUTICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Artículo 90.- Estándares nacionales e internacionales.- El personal aeronáutico deberá cumplir con estándares nacionales e internacionales que garanticen la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

Artículo 91.- Implementación de programas y planes de instrucción.- La autoridad aeronáutica civil, a fin de cumplir con los estándares nacionales e internacionales que garanticen la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, implementará los programas y planes de instrucción necesarios.

CAPÍTULO VI

SERVICIOS AÉREOS

Artículo 92.- Servicios aéreos comerciales dentro del Ecuador.- Los servicios aéreos comerciales dentro del territorio ecuatoriano podrán ser explotados por personas naturales nacionales, personas jurídicas nacionales legalmente constituidas; así como por personas jurídicas extranjeras domiciliadas en el Ecuador que cuenten con las autorizaciones y permisos otorgados por la autoridad competente.

Para el transporte aéreo en el territorio insular se deberá contar con el informe técnico favorable emitido por el Pleno del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, de conformidad con la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos.

Artículo 93.- Régimen bilateral y reciprocidad de oportunidades.- Los permisos para la explotación de servicios nacionales e internacionales de transporte aéreo público que se concedan a empresas extranjeras, deberán sujetarse a la normativa aplicable incluyendo los tratados y convenios de aviación civil que hayan sido ratificados por la República del Ecuador.

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

Artículo 94.- Explotador de la aeronave.- Se considera explotador de una aeronave a la persona natural o jurídica que la utilice legítimamente por cuenta propia, con o sin fines de lucro, y conserve su dirección técnica.

Cuando el explotador no conste inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, se presumirá que el propietario de la aeronave tiene tal calidad, salvo prueba en contrario.

Artículo 95.- Requisitos para la obtención de permisos para la explotación de servicios de transporte aéreo.- Los permisos de operación para la explotación de los servicios de transporte aéreo comercial doméstico e internacional, trabajos aéreos, actividades conexas, servicios aéreos privados, servicios de escala, venta y emisión de documentos y demás especies de transporte aéreo, se otorgarán a personas jurídicas cuyo objeto social sea la prestación de los servicios solicitados, con excepción de los servicios aéreos comerciales dentro del territorio ecuatoriano previstos en el artículo 92 de esta Ley, que podrán ser explotados por personas naturales, las cuales se comprometerán a constituirse como entidad comercial en el plazo previsto en el artículo 113 de esta Ley.

El capital social requerido para cada servicio, será definido en el reglamento general de aplicación de la presente Ley.

Artículo 96.- Autorización para la venta de pasajes internacionales.- Las personas jurídicas de transporte aéreo internacional que no operen en el Ecuador, pero que mantengan en el país agencias o representantes para venta de pasajes, deberán comunicar a la autoridad aeronáutica civil la identificación de la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, responsable de la venta y emisión de documentos, boletos, pasajes y demás especies de transporte aéreo.

La persona natural o jurídica responsable de esta actividad deberá obtener, previamente a su ejercicio en el Ecuador, el permiso de operación otorgado por la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 97.- Cumplimiento normativo de las operaciones aeronáuticas.- Las aeronaves deberán ser operadas de conformidad con las especificaciones y limitaciones que figuren en su certificado de operación y en el de aeronavegabilidad, de acuerdo con el manual de vuelo o su documento equivalente.

Artículo 98.- Uso de aeronaves según su categoría y permisos de operación.- Las aeronaves solo podrán ser utilizadas para el fin específico correspondiente a la categoría en la que se encuentren matriculadas, así como dentro de las condiciones que figuren en el permiso de operación o en los permisos especiales de vuelo.

Artículo 99.- Autorización para el uso de aeronaves en fines no correspondientes a su categoría.- Cuando una aeronave vaya a ser utilizada para fines distintos de aquellos correspondientes a la categoría en la que se encuentre

matriculada, deberá obtener previamente la autorización de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con la normativa técnica aplicable.

Artículo 100.- Determinación del equipamiento de aeronaves según características y operaciones.- Toda aeronave estará provista de los equipos de operación y seguridad que, de acuerdo con sus características y a las operaciones que realice, se determinen en la normativa secundaria.

Artículo 101.- Restricción de acceso a la cabina o sección de la tripulación de aeronaves comerciales.- Durante el vuelo será prohibido el ingreso o permanencia de pasajeros o personas extrañas a la tripulación en la cabina o sección de la tripulación de las aeronaves comerciales.

En las aeronaves comerciales pequeñas que cuenten con doble comando y dispongan de un asiento contiguo al del piloto, se prohíbe que dicho asiento sea ocupado por pasajeros o personas ajenas a la tripulación.

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

Artículo 102.- Transporte de animales en aeronaves.- El transporte de animales se realizará únicamente en aeronaves debidamente acondicionadas que garanticen las condiciones de seguridad requeridas para este tipo de servicio.

En el caso de transporte internacional de animales, se observarán los requisitos y procedimientos establecidos en la normativa aplicable.

Artículo 103.- Presentación de informes y datos estadísticos.- Toda persona natural o jurídica que brinde servicios de transporte aéreo en virtud de un permiso de operación, está obligada a presentar a la Dirección General de Aviación Civil los informes y datos estadísticos referentes al movimiento de pasajeros, carga y correo transportados a bordo de sus aeronaves, así como la demás información que sea requerida por la autoridad competente.

Artículo 104.- Registro de tarifas.- Las tarifas del transporte aéreo de las compañías nacionales y extranjeras que operen en el Ecuador se registrarán en la Dirección General de Aviación Civil.

Dentro del régimen de discrecionalidad de las tarifas aéreas y, bajo el principio de libre contratación, las comisiones se acordarán entre las aerolíneas nacionales e internacionales y las agencias de viaje legalmente establecidas en el país.

Anualmente, se incluirá el rango de porcentaje de dichas comisiones al momento de realizar el registro de las tarifas en la Dirección General de Aviación Civil.

CAPÍTULO VII

CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS

Artículo 105.- Clasificación de los servicios aéreos.- Los servicios aéreos se clasifican en:

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

Artículo 106.- Servicios de transporte aéreo.- Los servicios de transporte aéreo se clasifican en:

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

Artículo 107.- Clasificación de los servicios de transporte aéreo.- Los servicios de transporte aéreo determinados en el artículo anterior pueden ser:

a) Servicios de transporte aéreo regular: Son los servicios prestados con sujeción a frecuencias de vuelo uniformes y horarios e itinerarios fijos, aprobados por la autoridad aeronáutica civil; y,
b) Servicios de transporte aéreo no regular: Son los servicios que no reúnen los requisitos del transporte aéreo regular. Sus modalidades y condiciones se sujetarán a la política que emita el ente rector de transporte aéreo y lo dispuesto en la normativa secundaria.

Artículo 108.- Servicios de trabajos aéreos.- Los servicios de trabajos aéreos constituyen otros distintos del transporte aéreo, a los que las aeronaves particulares pueden ser destinadas comercialmente.

Se autorizará la utilización de aeronaves de matrícula extranjera en estos servicios, únicamente en condiciones especiales, de conformidad al reglamento técnico emitido por la autoridad aeronáutica civil.

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

Artículo 109.- Actividades conexas.- Se entiende por actividades conexas todas aquellas que guarden real y permanente relación o dependencia con el desenvolvimiento de los servicios aéreos, cualquiera que sea su naturaleza, de conformidad con la normativa que para el efecto expida la autoridad aeronáutica civil.

Se considerarán como actividades conexas las siguientes:

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

Artículo 110.- Servicios de escala.- Se entiende por servicios de escala al suministro de servicios de apoyo al transporte aéreo realizado por personas jurídicas debidamente autorizadas por la autoridad aeronáutica civil.

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

Artículo 111.- Permiso de Operación.- Para la explotación de cualquier servicio aéreo se requerirá de un permiso de operación otorgado por la autoridad aeronáutica civil mediante el acto administrativo correspondiente emitido por el Director General de Aviación Civil o su delegado.

Artículo 112.- Inicio de operaciones de transporte u otros servicios aéreos.- Ningún explotador podrá iniciar operaciones de transporte u otros servicios aéreos, sin estar en posesión de la autorización técnica correspondiente expedida o validada por la Dirección General de Aviación Civil conforme la normativa aplicable.

Para el caso de compañías extranjeras, la autoridad aeronáutica civil evaluará las instalaciones, facilidades y el personal técnico disponible para el desarrollo de sus operaciones en el país; así como, la documentación emitida por la autoridad aeronáutica competente del país de origen de la explotadora, luego de lo cual sustentará la expedición de la autorización técnica correspondiente.

Artículo 113.- Solicitud del permiso de operación.- Para solicitar permiso de operación, las empresas ecuatorianas deberán constituirse como entidades comerciales en cualquiera de las formas bajo las condiciones establecidas en el reglamento respectivo.

Para el caso de empresas extranjeras deberán estar domiciliadas en el Ecuador conforme la normativa correspondiente; y, cumplir los requisitos establecidos en el reglamento técnico emitido por la autoridad aeronáutica civil.

Las personas naturales, deberán cumplir con este requisito en el plazo que señale la autoridad competente, el cual no podrá ser menor de tres (3) meses ni mayor de seis (6) meses.

Artículo 114.- Duración de los permisos de operación.- El plazo de duración de los permisos de operación se establecerá en la normativa secundaria que la autoridad

aeronáutica civil expida para el efecto. Para la determinación del plazo, se tendrá en cuenta la conveniencia nacional y el interés público del servicio.

Artículo 115.- Restricciones de los permisos de operación aeronáutica.- El permiso de operación no es susceptible de negociación ni de transferencia alguna sin autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 116.- Prohibición de exclusividad de los permisos.- Ningún permiso de operación podrá otorgarse con carácter exclusivo a favor de una persona natural o jurídica, nacional o extranjera.

Artículo 117.- Petición para modificar permisos de operación.- Toda solicitud de modificación de las condiciones de un permiso de operación que implique un incremento de derechos se sujetará, en lo que corresponda, a los mismos requisitos y procedimientos previstos en la normativa secundaria expedida por la autoridad aeronáutica civil para su otorgamiento.

Artículo 118.- Utilización de recursos aéreos en situaciones de emergencia.- En los casos y bajo las condiciones previstas en la Constitución y en la legislación aplicable en materia de seguridad pública y del Estado, las aeronaves, equipos, materiales y demás recursos de los titulares de permisos de operación podrán ser objeto de movilización o requisición para atender las necesidades que motiven su disposición.

La movilización, requisición, prestación de servicios, devolución de bienes y compensación correspondiente se sujetarán a los procedimientos y condiciones establecidos en la normativa aplicable.

Artículo 119.- Obligación de contratar seguros.- Los titulares de permisos de operación deberán mantener vigentes, durante todo el período de sus operaciones, uno o varios seguros que cubran, según corresponda, los riesgos derivados de daños a tripulantes, pasajeros, carga, equipaje y terceros en la superficie.

Las coberturas, montos mínimos, condiciones, vigencia y mecanismos para acreditar su contratación ante la Dirección General de Aviación Civil se sujetarán a esta Ley, los instrumentos internacionales aplicables y la normativa secundaria aplicable.

Artículo 120.- Condiciones para el otorgamiento de un permiso de operación.- El permiso de operación se otorgará para cada uno de los servicios especificados en esta Ley y su Reglamento. No se podrá otorgar de manera conjunta permisos de operación para dos o más servicios.

Artículo 121.- Responsabilidad del permisionario por el cumplimiento de condiciones.- El permisionario deberá rendir una garantía suficiente, en favor de la Dirección General de Aviación Civil, para responder por las condiciones técnicas, económicas y operacionales establecidas en el permiso de operación u originadas por este.

Artículo 122.- Compromiso de cumplimiento normativo.- El otorgamiento de un permiso de operación implica, para su titular, la obligación de cumplir las condiciones bajo las cuales fue concedido, así como las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en materia de aeronáutica civil.

Artículo 123.- Del Contenido de los permisos de operación.- El contenido de los permisos de operación se establecerá en la normativa secundaria que para el efecto expida la Dirección General de Aviación Civil.

CAPÍTULO VIII

PROTECCIÓN A PASAJEROS

Artículo 124.- Derechos del pasajero ante la suspensión del vuelo en casos fortuitos o de fuerza mayor.- Cuando un vuelo se suspenda o se retrase en virtud de casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados, incluidos en ellos los casos que ocurrieran por condiciones meteorológicas que afecten la seguridad del vuelo, el explotador reconocerá al pasajero los derechos que le correspondan, conforme al ordenamiento jurídico vigente, la normativa secundaria que la autoridad aeronáutica civil expida para el efecto y los instrumentos internacionales aplicables en la materia.

El explotador quedará liberado de responsabilidad por los daños ocasionados por el retraso o la suspensión del vuelo, devolviendo el precio del boleto, únicamente si prueba que él y sus dependientes o agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitarlo, o que les fue imposible adoptarlas.

Artículo 125.- Derechos del pasajero ante la interrupción del viaje.- Si una vez iniciado el viaje, este se interrumpiera por fuerza mayor o caso fortuito, el transportador estará obligado a efectuar el transporte de los pasajeros y su equipaje por su cuenta. Para tal efecto utilizará el medio de transporte más rápido posible hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte proporcional del trayecto no recorrido.

El explotador también estará obligado a cubrir con los gastos de hospedaje y alimentación de los pasajeros que se deriven de la interrupción, únicamente en temas imputables al explotador.

Artículo 126.- Derecho a reembolso.- En caso de que la causa de no realización del viaje sea imputable al transportador, aplica el reembolso o la entrega de otro boleto aéreo en similares condiciones a las adquiridas por el pasajero.

En el resto de las situaciones deben aplicar las condiciones tarifarias, voluntariamente seleccionadas y contratadas por el pasajero.

Artículo 127.- Beneficios y trato preferencial para los adultos mayores y personas con discapacidad.- Las personas de la tercera edad y las personas con

discapacidad tienen derecho al descuento del cincuenta por ciento (50%) en todas las tarifas del transporte aéreo, conforme a la normativa aplicable a estos grupos.

Los explotadores deberán garantizar el trato preferencial y el cumplimiento de los derechos de las personas de la tercera edad; y, las personas con discapacidad de conformidad a lo prescrito en la normativa aplicable.

Para el cumplimiento de este artículo, los explotadores habilitarán mecanismos tecnológicos que permitan a las personas adultas mayores y a las personas con discapacidad acceder directamente a las tarifas preferenciales y adquirir sus pasajes a través de sus canales digitales de venta, sin necesidad de acudir presencialmente a oficinas o puntos de atención.

La verificación de los requisitos para acceder al beneficio deberá realizarse mediante mecanismos electrónicos, sin perjuicio de los controles posteriores que correspondan de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 128.- Responsabilidad del explotador aéreo por pérdida o daño del equipaje declarado.- En caso de pérdida, sustracción o deterioro del contenido de la valija de equipaje del pasajero, entregada para custodia y transporte del explotador aéreo, este responderá por el monto declarado de conformidad con la normativa secundaria aplicable.

Artículo 129.- Obligación de información al pasajero.- El explotador aéreo deberá proveer a los pasajeros de información relativa a los cambios de ruta y del número de escalas previstas, conforme la normativa secundaria que la autoridad aeronáutica civil expida para el efecto.

CAPÍTULO IX

AERÓDROMOS

Artículo 130.- Aeródromo.- Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Artículo 131.- Tipos de aeródromos.- Los aeródromos se clasifican en públicos, privados, policiales y militares.

Son públicos aquellos habilitados para el uso general. Su clasificación se determinará de acuerdo con su titularidad, finalidad y régimen de operación.

Artículo 132.- Aeródromos de uso internacional.- Se denominan aeródromos internacionales aquellos destinados a aeronaves de tránsito internacional y designados por la Dirección General de Aviación Civil como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de

sanidad pública, aduanas, migración, reglamentación veterinaria, fitosanitaria y procedimientos similares.

Artículo 133.- Habilitación de aeródromos.- Todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica civil, la cual establecerá las condiciones para su operación y funcionamiento, conforme a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y la normativa nacional aplicable.

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

CAPÍTULO X

CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN

Artículo 134.- Autorización para la construcción y operación de aeródromos.- La Dirección General de Aviación Civil autorizará la construcción y operación de aeródromos dentro del territorio nacional a personas naturales o jurídicas ecuatorianas y a compañías extranjeras que cumplan con los requisitos previstos en la legislación ecuatoriana. La autorización podrá ser revocada por razones de interés público.

La solicitud de autorización podrá ser negada por razones de interés público.

Artículo 135.- Modificación de aeródromos.- Cualquier modificación de las características de los aeródromos construidos requerirá autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 136.- Administración de aeródromos privados.- La administración, mantenimiento y operación de los aeródromos privados estarán a cargo de sus propietarios o de las personas legalmente facultadas para el efecto. La autoridad aeronáutica civil establecerá las condiciones aplicables a su uso.

Artículo 137.- Administración de aeródromos de uso público.- La administración y operación de los aeródromos de uso público estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 138.- Apertura del tráfico aéreo.- La apertura de un aeródromo de uso público para operaciones aéreas será autorizada por la Dirección General de Aviación Civil mediante resolución motivada, previa verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos, operacionales y de seguridad aplicables.

Artículo 139.- Aterrizaje de aeronaves privadas en aeródromos militares.- Las aeronaves privadas no podrán aterrizar en los aeródromos militares del país, a menos que obtengan para ello permiso especial de la autoridad competente.

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

CAPÍTULO XI

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Artículo 140.- Servidumbres aeronáuticas.- Se entiende por servidumbres aeronáuticas las restricciones y limitaciones del derecho de dominio a las que están sometidas las superficies de prevención, riesgo y peligro destinadas a la operación de tráfico aéreo y movilización en tierra.

Artículo 141.- Restricciones en zonas de protección y seguridad.- Las construcciones e instalaciones en los terrenos adyacentes o inmediatos a los aeródromos, comprendidos dentro de la zona de protección y seguridad, están sujetas a las restricciones, limitaciones y servidumbres aeronáuticas. En estas zonas no podrán efectuarse plantaciones de árboles, instalaciones o construcciones que obstaculicen la navegación aérea.

La Dirección General de Aviación Civil reglamentará la aplicación de esta disposición sin perjuicio del ejercicio de las competencias propias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Artículo 142.- Autorización para obras en zonas de protección.- Para la ejecución de obras 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 dicha autorización los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales se abstendrán de otorgar permisos de construcción.

Artículo 143.- Remoción de obstáculos.- Por seguridad de la navegación aérea, la Dirección General de Aviación Civil podrá disponer la destrucción de las plantaciones, obras y construcciones que constituyan peligro para las operaciones aéreas, previa indemnización establecida conforme la legislación vigente.

Se exceptúan de esta disposición relativa a indemnización, las construcciones, obras y plantaciones realizadas con transgresión de lo dispuesto en este Capítulo y demás normativa aplicable.

Artículo 144.- Obstáculos a la navegación aérea.- Quedan comprendidas dentro de las disposiciones a que se refiere este Capítulo las instalaciones de líneas eléctricas, telefónicas o de cualquier otra naturaleza, torres para servicio de radio, radar, telecomunicaciones y en general cualquier otra que pueda representar obstáculo a la seguridad de vuelo dentro de las zonas antes señaladas.

Artículo 145.- Expropiaciones para infraestructura aeronáutica.- Los bienes necesarios para el establecimiento de aeródromos de uso público y sus ampliaciones

podrán ser declarados de utilidad pública con fines de expropiación por la Dirección General de Aviación Civil, mediante resolución motivada.

Las expropiaciones que se realicen para los fines previstos en el inciso anterior se regirán por la normativa aplicable en materia de expropiación, con excepción de la declaratoria de utilidad pública prevista en este artículo.

Artículo 146.- Señalización de obstáculos.- La Dirección General de Aviación Civil ordenará la colocación de señales de peligro sobre las construcciones, áreas elevadas y en general sobre cualquier obstáculo que represente riesgo para la circulación aérea.

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

Artículo 147.- De la cancelación o restricción de vuelos en caso de emergencia.- Por razones de seguridad o de emergencia nacional, la Dirección General de Aviación Civil podrá cancelar o restringir las operaciones aéreas civiles en cualquier aeródromo de la República del Ecuador.

CAPÍTULO XII

ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS

Artículo 148.- Competencias aeroportuarias.- De conformidad con esta Ley, las competencias aeroportuarias serán ejercidas:

1. En los aeródromos operados y administrados por la Dirección General de Aviación Civil, directamente o mediante delegación de servicios aeroportuarios al sector privado, la planificación, control, regulación y supervisión aeroportuaria corresponderá a dicha Dirección, de conformidad a la política pública emitida por el ente rector de transporte aéreo. Los contratos de concesión u otros mecanismos de gestión establecerán las condiciones y obligaciones correspondientes; y,

2. En los aeródromos operados y administrados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hubieren obtenido u obtengan la autorización emitida por la o el Presidente de la República o su delegado, sea que lo hagan de forma directa o a través de delegación de servicios aeroportuarios, al sector privado, la planificación y supervisión aeroportuaria corresponderá a los citados Gobiernos, de conformidad a la política pública emitida por el ente rector de transporte aéreo, y, en el caso de contratos de gestión delegada, conforme conste en dichos instrumentos.

La Dirección General de Aviación Civil mantendrá, en todos los casos, las competencias de regulación, control y seguridad de la aeronáutica civil.

TÍTULO V

SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

CAPÍTULO I

DEFINICIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 149.- De los servicios de navegación aérea.- Los Servicios de Navegación Aérea comprenden el conjunto de prestaciones esenciales y estratégicas destinadas a garantizar la seguridad, eficiencia y regularidad de las operaciones y del tránsito aéreo en el espacio aéreo ecuatoriano.

Comprenden, entre otros, los siguientes servicios:

a) Servicio de Tránsito Aéreo (ATS);
b) Servicio de Información Aeronáutica (AIS) y Cartas Aeronáuticas (MAP);
c) Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR);
d) Servicio de Meteorología Aeronáutica (MET);
e) Servicio de Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS);
f) Servicio de Comunicaciones Operacionales Aeronáuticas;
g) Diseño de Procedimientos de Vuelo (IFPDS); y,
h) Servicios de Validación/Ensayos en vuelo.

CAPÍTULO II

PRESTACIÓN Y UNIFORMIDAD DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 150.- De la prestación de servicios de navegación aérea.- Es atribución del Estado a través de la Dirección General de Aviación Civil, la prestación de servicios de navegación aérea. Sin embargo, cuando convenga al interés público, podrá autorizar, vía delegación u otros mecanismos de gestión, a entidades técnicamente capacitadas la prestación de dichos servicios en condiciones uniformes a todas las aeronaves y bajo la vigilancia de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 151.- Uniformidad de la prestación de servicios de navegación aérea.- Los servicios de la navegación aérea se pondrán a disposición de quienes operen las aeronaves sobre bases, condiciones y tarifas uniformes, tanto dentro del servicio nacional como en el internacional.

TÍTULO VI

DELEGACIÓN DE SERVICIOS Y OTROS MECANISMOS DE GESTIÓN

CAPÍTULO I

DELEGACIÓN EXCEPCIONAL

Artículo 152.- Delegación de Servicios Aeronáuticos y Aeroportuarios.- La Dirección General de Aviación Civil, podrá delegar de manera excepcional a empresas nacionales o extranjeras, públicas o privadas la participación en las actividades del servicio aeroportuario y/o del servicio aeronáutico. Dicha delegación se realizará mediante concurso público de selección, observando los principios de transparencia, competencia, control estatal, continuidad y calidad, en cualquiera de los siguientes casos:

a) Cuando el Estado Central, a través de la Dirección General de Aviación Civil, carezca de la capacidad técnica, administrativa o financiera para prestar los servicios aeroportuarios o aeronáuticos requeridos, lo que deberá respaldarse en un informe motivado de la Dirección General de Aviación Civil;

b) Cuando la participación de empresas privadas, permita obtener condiciones económicas, financieras o de gestión de riesgos justificadamente más favorables para los servicios aeroportuarios o aeronáuticos que aquellas que el Estado Central y la Dirección General de Aviación Civil podría alcanzar con sus propios recursos;

c) Cuando una empresa privada presente una iniciativa para proyectos que generen mejoras verificables para la prestación de los servicios públicos aeroportuarios o aeronáuticos, conforme el informe motivado por la Dirección General de Aviación Civil.

La delegación de forma excepcional a empresas nacionales de capital privado o a empresas privadas o estatales extranjeras en cualquiera de los casos descritos en este artículo, deberá sustentarse en estudios técnicos, económicos y jurídicos que demuestren de manera objetiva y verificable la concurrencia de uno de los casos excepcionales señalados en este artículo.

La empresa que resulte adjudicataria deberá cumplir con los requisitos previstos en los pliegos con el objetivo de suscribir el contrato y dar cumplimiento a todas las obligaciones necesarias.

En todos los casos de delegación, el Estado mantendrá la rectoría, planificación, regulación, control y fiscalización del sector aeronáutico y aeroportuario, conforme lo establece la Constitución de la República del Ecuador.

La delegación no implicará en ningún caso la transferencia de la titularidad del servicio aeronáutico o aeroportuario ni la renuncia a las facultades de rectoría, regulación y control por parte del Estado.

Los mecanismos de aprobación y condiciones para la excepcionalidad, el proceso de la delegación, incluyendo si es iniciativa de la Dirección General

de Aviación Civil o iniciativa privada, entre otros aspectos, estarán regulados en el reglamento general de aplicación de la presente Ley.

Los contratos de delegación de servicio u otros mecanismos de gestión que se suscriban deberán garantizar el equilibrio económico y financiero de la operación, para lo cual, el ente rector de las finanzas públicas emitirá el respectivo dictamen de factibilidad riesgos y sostenibilidad fiscal.

Artículo 153.- Renegociación.- Los contratos de delegación de servicios u otros mecanismos de gestión suscritos al amparo de la presente ley, podrán ser renegociados durante su ejecución, previo acuerdo de las partes.

Toda renegociación deberá preservar el equilibrio económico financiero del contrato vigente, la continuidad, calidad y seguridad de los servicios y el interés general.

Previo a la suscripción de cualquier contrato de renegociación o modificación contractual, el ente rector de las finanzas públicas emitirá el respectivo dictamen de sostenibilidad y riesgos fiscales.

La modificación del plazo del contrato estará sujeta a la necesidad y proporcionalidad de las nuevas inversiones, prestaciones u obligaciones asumidas por el delegatario, la cual en ningún caso podrá superar el doble del plazo previsto en el contrato inicial. La renegociación prevista en este artículo no podrá tener por objeto ni por efecto eludir los procesos públicos de selección establecidos en esta Ley.

CAPÍTULO II

COMPETENCIAS CONCURRENTES Y EMPRESAS PÚBLICAS

Artículo 154.- Competencias Concurrentes.- De conformidad con la Constitución de la República del Ecuador, el ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno, quienes podrán planificar, construir, administrar y mantener aeródromos, cumpliendo los requisitos contemplados en la normativa aplicable.

Artículo 155.- Empresas Públicas.- La Función Ejecutiva para dinamizar y modernizar el sistema de aviación, podrá constituir empresas públicas para la gestión de servicios públicos aeronáuticos y aeroportuarios, conforme la Constitución de la República del Ecuador y la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

TÍTULO VII

INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo 156.- De las actuaciones previas a la iniciación de un procedimiento administrativo sancionador.- En forma previa a la iniciación formal de un procedimiento administrativo sancionador, se podrán realizar las actuaciones previas de investigación e inspección con el objeto de determinar con carácter preliminar si concurren circunstancias que justifiquen su inicio.

Artículo 157.- Sanciones administrativas en materia aeronáutica.- El Director o Directora General de Aviación Civil o su delegado, mediante el correspondiente procedimiento administrativo sancionador, impondrá las sanciones que correspondan a los explotadores de servicios aeronáuticos, explotadores, al personal aeronáutico, proveedores de servicios y a cualquier persona natural o jurídica que cometan violaciones a esta Ley, reglamentos y disposiciones de la autoridad aeronáutica civil.

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

Artículo 158.- Medidas correctivas y preventivas en la aplicación de sanciones por infracciones.- La aplicación de las sanciones por las infracciones previstas en esta Ley, incluye disposiciones que impidan la repetición de la conducta infractora, o prevean lo necesario para restituir las cosas a su estado anterior a la infracción.

Artículo 159.- De la competencia y jurisdicción.- El Reglamento General de aplicación de esta Ley, establecerá las autoridades de la Dirección General de Aviación Civil competentes para conocer y resolver los procesos generados por las infracciones, en cumplimiento a las disposiciones del Código Orgánico Administrativo.

Artículo 160.- Infracciones y sanciones aeronáuticas.- Es infracción aeronáutica cualquier tipo de incumplimiento de las disposiciones establecidas por la presente Ley, reglamentos de Aviación Civil y demás disposiciones de la autoridad aeronáutica civil.

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

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

CAPÍTULO II

INFRACCIONES Y SANCIONES A LOS EXPLOTADORES AÉREOS, TRABAJOS AÉREOS, ACTIVIDADES CONEXAS, SERVICIOS AÉREOS PRIVADOS, SERVICIOS Y PROVEEDORES DE SERVICIOS

Artículo 161.- De las infracciones leves.- Son infracciones leves, las cometidas por explotadores aéreos por quienes ejecuten trabajos aéreos, actividades conexas, servicios aéreos privados, servicios de escala o proveedores de servicios, y serán sancionadas con multa de tres (3) a seis (6) salarios básicos unificados, las siguientes:

1. No disponer de la documentación técnica y manuales, exigidos por la reglamentación técnica; o utilizar manuales desactualizados;
2. Tener registros de mantenimiento y operaciones incompletos o desactualizados;
3. Negarse a participar en operaciones de búsqueda y salvamento sin causa justificada;
4. Matricular la aeronave en el registro de otro Estado sin haber cancelado la matrícula ecuatoriana;
5. No registrar en sus libros los trabajos de mantenimiento realizados;
6. Realizar trabajos no autorizados por los manuales y las especificaciones técnicas en las aeronaves, motores, hélices y componentes;
7. Permitir que se transporte personas afectadas por enfermedades contagiosas o cadáveres, sin la correspondiente autorización sanitaria competente; o, negar su transporte cuando se encuentre debidamente autorizado;
8. Incumplir las normas de seguridad en el interior de las aeronaves;
9. No cumplir con las normas de seguridad establecidas para el abastecimiento de combustible de las aeronaves;
10. No registrar en la Dirección General de Aviación Civil las tarifas del transporte de pasajeros y de carga;
11. Incumplir las normas de despacho de aeronaves en su operación;
12. No informar, en el tiempo requerido en las regulaciones técnicas, a la Dirección General de Aviación Civil los incidentes leves relacionados con sus aeronaves, en territorio nacional;
13. No mantener registros actualizados de las mediciones de rozamiento de las pistas;
14. No colocar avisos de advertencia en áreas de movimiento del aeródromo para advertir riesgos potenciales;
15. No cumplir los procedimientos de mantenimiento de vallas, barreras o iluminación perimetral;
16. No presentar a tiempo el plan de implementación para la certificación o actualización de certificación del aeródromo según lo requerido por la autoridad;
17. Operar una aeronave no tripulada sin registro aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil;
18. No marcar la aeronave no tripulada con el número de identificación o QR otorgado por el sistema de registro aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil;
19. Operar aeronaves no tripuladas con fines comerciales o profesionales sin Permiso de Operación o Certificación Operacional vigentes, excediendo sus términos y condiciones, realizando actividades no autorizadas en dichos

títulos habilitantes u operando con autorizaciones especiales de vuelo vencidas o fuera de sus limitaciones, siempre que la conducta no configure infracción grave o muy grave conforme a esta Ley; y,

20. Incumplir las obligaciones establecidas en la reglamentación aeronáutica y en los permisos de operación.

Artículo 162.- De las infracciones graves.- Son infracciones graves, las cometidas por explotadores aéreos, por quienes ejecuten trabajos aéreos, actividades conexas, servicios aéreos privados, servicios de escala o proveedores de servicios, y serán sancionadas, conforme a los parámetros establecidos en el Reglamento General de aplicación a la presente Ley, según su gravedad con multa de once (11) a veinte (20) salarios básicos unificados, o la suspensión de hasta tres (3) meses del permiso de operación, certificado de operador aéreo o certificado de operación, las siguientes:

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

2. En el caso de transporte aéreo regular, realizar operaciones aéreas incumpliendo rutas, horarios o cancelando frecuencias de vuelo, aprobados por la autoridad aeronáutica civil, sin causa justificada;

3. En el caso de servicio aéreo no regular, anunciar o publicitar horarios y frecuencias de vuelo, sin la autorización previa que otorgue la autoridad aeronáutica civil en cumplimiento a la política pública para las operaciones no regulares;

4. En el servicio aéreo no regular, efectuar periódicamente vuelos en determinados días de la semana y con frecuencia tal que puedan constituir vuelos regulares; sin la autorización previa que otorgue la autoridad aeronáutica civil en cumplimiento a la política pública para las operaciones no regulares;

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

6. No cumplir con las directivas de aeronavegabilidad o datos de mantenimiento emitidos por la organización de diseño (fabricante) de la aeronave, motor, hélice y componente de aeronave, según corresponda y de la autoridad aeronáutica civil del Ecuador;

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

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

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

10. Operar una aeronave en aeródromos que no estén autorizados y listados en sus Especificaciones Relativas a las operaciones aéreas, sin previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil;
11. Obstaculizar las actividades de los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil;
12. Utilizar una aeronave que no se encuentre listada en sus Especificaciones Operacionales en servicios aéreos, o sin autorización emitida por la Dirección General de Aviación Civil;
13. Realizar operaciones excediendo los límites de tiempo de vuelo, períodos de descanso de las tripulaciones, determinados en los reglamentos técnicos;
14. Operar una aeronave sin cumplir con lo estipulado en la Lista Mínima de Equipo;
15. Permitir que se opere una aeronave sin tener debidamente señalizados los accesos, salidas y equipos de emergencia;
16. Permitir que una aeronave opere en un aeródromo que no se encuentren habilitados para la operación realizada, salvo caso de fuerza mayor;
17. Permitir el ingreso de personas o vehículos no autorizados a las áreas restringidas de un aeródromo, operaciones, calles de rodaje, pistas de aterrizaje o áreas de maniobra, ya sea que provoquen o no el cierre de las operaciones aéreas;
18. Operar una aeronave sin respetar las limitaciones especificadas en su manual de vuelo o manual de operaciones del piloto;
19. Permitir que una aeronave sea tripulada por personal que no tenga una licencia, certificado médico vigentes y apropiados para esa aeronave y operación, otorgados por la Dirección General de Aviación Civil o sin el entrenamiento requerido;
20. La falta de información a los pasajeros sobre la identidad de la compañía explotadora, o la información deficiente sobre las normas de embarque, o los medios de compensación en caso de denegación del embarque;
21. Incumplir con las obligaciones de compensación en caso de denegación de transporte al pasajero y al equipaje facturado, luego de la expedición del boleto aéreo;
22. La no inclusión en el contrato de transporte de las cláusulas relativas al régimen de responsabilidad del transportista en caso de accidente o el incumplimiento de la obligación de informar de forma clara y precisa a los pasajeros y a otras personas interesadas sobre dicho régimen;
23. La falta de información a los pasajeros de los cambios de ruta, del número de escalas previstas, por parte de las compañías aéreas o de sus agentes;
24. No otorgar el descuento del 50% para personas de la tercera edad y con discapacidad, en todas las tarifas comercializadas y aplicadas en el transporte aéreo;
25. No contar con un adecuado sistema de inspección propio que asegure un sistema de calidad satisfactorio;
26. No realizar oportunamente el mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia aérea a su cargo, incluyendo las inspecciones en tierra y en vuelo;

27. No cumplir las regulaciones respecto a las horas de trabajo, descanso y rotación de turnos del personal de los servicios de navegación aérea;
28. Permitir el uso, en las dependencias de los servicios de navegación aérea, de material de entretenimiento tales como equipos de audio, vídeo, teléfonos celulares y material de lectura no relacionado con el servicio;
29. Permitir que se proporcione servicios de control de tránsito aéreo sin la debida cobertura de personal en los puestos ejecutivos y de planificación, conforme se indica en los manuales de procedimientos o instructivos de trabajo;
30. Emplear la infraestructura aeroportuaria para actividades incompatibles con los servicios aeronáuticos y aeroportuarios prestados o que pongan en riesgo la seguridad operacional y seguridad de la aviación;
31. Operar una aeronave no tripulada en zonas de espacio aéreo restringidas para su vuelo, determinadas en el reglamento correspondiente, sin la autorización de la Dirección General de Aviación Civil o de la entidad responsable de dicho espacio aéreo restringido;
32. Operar una aeronave no tripulada para el transporte de carga o mercancías sin autorización de la Dirección General de Aviación Civil;
33. Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin contar con los seguros y garantías reglamentarios o que estén vencidos;
34. Operar una aeronave no tripulada excediendo las limitaciones operacionales de diseño o modificando las características funcionales de fábrica;
35. Intervenir o enviar mensajes en la frecuencia aeronáutica de una dependencia de los servicios de tránsito aéreo.
36. No realizar inspecciones periódicas del área de movimiento o no reportar adecuadamente sus condiciones y el estado de sus instalaciones;
37. No asegurar que el personal que evalúa y notifica el estado de la pista tenga la capacitación y competencia requerida;
38. No cumplir lo previsto en los programas y procedimientos de mantenimiento del aeródromo, pavimentos y ayudas visuales;
39. Construir, modificar o realizar operaciones de aeródromos sin contar con el certificado de operador de aeródromo emitido por la Dirección General de Aviación Civil o infringiendo los mismos;
40. No tomar las medidas para controlar el peligro aviario y de fauna de acuerdo con los procedimientos establecidos;
41. No cumplir requisitos de salvamento y extinción de incendios en cuanto a tiempos de respuesta, equipamiento del personal, agentes extintores, capacitación de personal y manutención de los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios;
42. No cumplir con los procedimientos establecidos para la gestión de la seguridad operacional y seguridad de la aviación;
43. Seguir operando con un certificado vencido sin haber solicitado la renovación;
44. No notificar a la autoridad los reemplazos en el personal clave declarado en el manual de aeródromo;
45. No actualizar el manual de aeródromo cuando sea necesario o cuando la autoridad lo solicite;

46. No comunicar a la autoridad toda enmienda o adición al manual de aeródromo;
47. No presentar un plan de acciones correctivas aceptable a la autoridad luego de una auditoría o inspección, dentro del plazo establecido en el reglamento correspondiente;
48. No mantener la iluminación, señalización y letreros según lo requerido;
49. No cumplir con los requisitos de mantenimiento de pavimentos o permitir operaciones en pavimentos que no cumplan con el nivel requerido de rozamiento;
50. Omitir o retardar indebidamente las acciones necesarias para el apoyo a aeronaves, en caso de emergencias, (accidentes o incidentes);
51. Permitir que se realicen operaciones de fumigación aérea inobservando la reglamentación y disposiciones de la autoridad aeronáutica civil;
52. Emplear la infraestructura aeroportuaria para actividades incompatibles con los servicios allí prestados o que pongan en riesgo la seguridad operacional;
53. El propietario de un aeródromo privado, por negar el acceso a este para actividades aéreas en general, cuando así lo disponga la o el Director; y,
54. No comunicar a la Dirección General de Aviación Civil las limitaciones temporales o permanentes que afecten el uso del aeródromo.

Artículo 163.- De las infracciones muy graves.- Son infracciones muy graves, las cometidas por explotadores aéreos, por quienes ejecuten trabajos aéreos, actividades conexas, servicios aéreos privados, servicios de escala o proveedores de servicios, y serán sancionadas, conforme a los parámetros establecidos en el Reglamento General de aplicación a la presente Ley, según su gravedad, con multa de veintiuno (21) hasta treinta (30) salarios básicos unificados o la suspensión temporal de entre tres (3) y seis (6) meses del permiso de operación, certificado de operador aéreo o certificado de operación, conforme corresponda, las siguientes:

1. Ingresar o internar al país o llevar al extranjero una aeronave, sin cumplir con los requisitos establecidos en la ley y reglamentación aeronáutica;
2. Modificar o alterar las marcas de nacionalidad y matrícula, sin autorización de la Dirección General de Aviación Civil; o permitir que opere sin dichas marcas o matrícula;
3. Operar una aeronave, sin la correspondiente Certificación de Conformidad de Mantenimiento (visto bueno de mantenimiento);
4. Operar sin los equipos de seguridad y de auxilio establecidos por la autoridad aeronáutica civil;
5. Explotar derechos aerocomerciales no concedidos por la autoridad aeronáutica civil competente;
6. Operar una aeronave sin contar con los seguros exigidos en esta Ley propios de la actividad de transporte aéreo;
7. Aceptar un certificado de conformidad de mantenimiento, en el que conste un trabajo no realizado;
8. Operar una aeronave excediendo los tiempos límite, otorgado por el fabricante, para equipos, productos y partes de las aeronaves;

9. Ocultar el mal funcionamiento de sistemas, componentes y accesorios de las aeronaves;
10. Agredir en forma verbal o física a la autoridad aeronáutica civil, por parte de un ejecutivo o empleado de la compañía;
11. Operar sin el permiso de operación o cualquier otro documento emitido por la autoridad aeronáutica civil del país de origen o cuando estos se encuentren caducados, suspendidos o cancelados;
12. Operar sin el certificado de aeronavegabilidad vigente u operar la aeronave sin cumplir los términos y condiciones establecidos en el mismo;
13. No efectuar en forma reglamentaria, el mantenimiento de las aeronaves;
14. Permitir que se transporte armas, explosivos, y mercancías peligrosas, inobservando la reglamentación aeronáutica y procedimientos correspondientes;
15. Permitir que un miembro de los servicios de navegación aérea realice labores, bajo la influencia del alcohol o substancias catalogadas sujetas a fiscalización;
16. No informar a la Dirección General de Aviación Civil, dentro del término de un día desde la ocurrencia, sobre el ingreso al espacio aéreo controlado y el aterrizaje de aeronaves que no cuenten con la debida autorización;
17. Desactivar temporal o permanentemente dependencias, equipos, sistemas e instalaciones de comunicaciones, navegación, vigilancia y meteorología, sin autorización expresa de la autoridad aeronáutica civil;
18. No facilitar el uso de sus sistemas, instalaciones y equipos en caso de emergencia o para fines de búsqueda y salvamento;
19. Operar servicios de navegación aérea sin tener sistemas e instrumentos de comunicaciones, navegación, vigilancia, seguridad y equipos auxiliares complementarios, en correcto estado de funcionamiento;
20. Operar una aeronave no tripulada en las zonas prohibidas circundantes a aeródromos;
21. Operar una aeronave no tripulada en espacios aéreos circundantes a incendios forestales, exceptuando aeronaves no tripuladas del servicio público que combaten el incendio;
22. No cumplir o implementar las disposiciones establecidas o limitaciones impuestas por la autoridad para la operación del aeródromo, cuando la autoridad lo considere necesario por razones de interés público o cuando identifique que se está atentando contra la seguridad operacional de las aeronaves;
23. No emplear personal calificado para las actividades críticas de operación y mantenimiento del aeródromo;
24. No realizar evaluaciones de seguridad operacional ante cambios en las características físicas, instalaciones o equipo del aeródromo;
25. Atentar contra la seguridad de los pasajeros y de las aeronaves retardando, obstaculizando u obstruyendo las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, helipuertos y otras áreas de operación;
26. No realizar la inspección de los pasajeros y equipaje de mano, usuarios y sus pertenencias y vehículos que acceden a la zona de seguridad restringida; y,
27. Utilizar en una aeronave partes, equipos, motores, hélices o cualquier otro componente que carezca de la documentación técnica o certificación exigidas,

cuando dicha utilización haya puesto en riesgo la seguridad operacional de la aeronave.

CAPÍTULO III

INFRACCIONES Y SANCIONES AL PERSONAL AERONÁUTICO

Artículo 164.- De las infracciones leves del Comandante de una aeronave.- Son infracciones leves del Comandante de una aeronave y serán sancionadas con multa de uno (1) a cinco (5) salarios básicos unificados, las siguientes:

1. Transportar cadáveres o personas afectadas por enfermedades contagiosas, sin el correspondiente permiso de la autoridad sanitaria competente previsto en el artículo 63 de esta Ley; o, negarse sin justificación alguna a su transporte cuando se encuentre debidamente autorizado;
2. Arrojar innecesariamente objetos desde la aeronave en vuelo;
3. Tomar fotografías de cualquier área o zona que haya sido declarada prohibida, restringida o peligrosa por la autoridad competente;
4. Utilizar manuales desactualizados;
5. Operar una aeronave sin portar la licencia, habilitación y certificado médico;
6. No comunicar a la Dirección General de Aviación Civil dentro del tiempo establecido en las regulaciones los incidentes que ocurran en la aeronave a su mando o aquellos otros que tenga conocimiento en razón de sus funciones;
7. Incumplir regulaciones técnicas y las condiciones relacionadas a su habilitación; y,
8. Adecuar conductas con las siguientes:

    a. Acciones que no cumplen con los procedimientos establecidos, pero que no ponen en riesgo inmediato la seguridad de la operación aérea según lo determinado en la reglamentación técnica emitida por la autoridad aeronáutica civil para el efecto.
    b. Acciones que no siguen las regulaciones técnicas de manera puntual, pero que no afectan la seguridad general del vuelo.
    c. Errores en la presentación o mantenimiento de documentos requeridos, como licencias o certificados, que no sean suficientemente graves como para justificar sanciones severas.
    d. No seguir instrucciones específicas que no impliquen un riesgo significativo para la aeronave o sus ocupantes.
    e. Errores en la comunicación con el control de tráfico aéreo que no resulten en situaciones de peligro.

Artículo 165.- De las infracciones graves del Comandante de una aeronave.- Son infracciones graves del Comandante de una aeronave y serán sancionadas conforme a los parámetros establecidos en el Reglamento General de aplicación a la presente Ley, con multa de seis (6) a veinte (20) salarios básicos unificados o, la suspensión de la licencia hasta por seis (6) meses, las siguientes:

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

Artículo 166.- Infracciones muy graves del Comandante de una aeronave.- Son infracciones muy graves del Comandante de una aeronave y será sancionado con suspensión de la licencia de seis (6) a doce (12) 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 bajo la influencia de bebidas alcohólicas o substancias catalogadas sujetas a fiscalización o medicamentos que produzcan la alteración física o psíquica del tripulante;
3. Permitir que un miembro del personal de vuelo participe en las operaciones de la aeronave mientras se encuentre en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización o medicamentos que disminuyan o alteren sus capacidades físicas o psíquicas;
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 civil;
6. Volar sobre zonas prohibidas, publicadas en los diferentes documentos aeronáuticos;
7. Transportar armas, municiones o materiales inflamables, explosivos, biológicos o radioactivos, contaminantes u otros semejantes sin autorización de la autoridad aeronáutica civil;
8. Realizar maniobras que pongan en peligro la seguridad de la aeronave y los pasajeros;
9. Operar una aeronave en condiciones que ponga en peligro evidente a pasajeros, carga y personas o bienes en la superficie; y,
10. Falsificar o alterar deliberadamente el reporte de peso y balance, el plan de vuelo o cualquier otro documento de vuelo que sirva de base para la operación segura de la aeronave.

Artículo 167.- Infracciones leves de los miembros de la tripulación.- Son infracciones leves de los miembros de la tripulación y serán sancionados con multa de uno (1) a cinco (5) salarios básicos unificados, las siguientes:

1. Arrojar objetos innecesariamente desde la aeronave en vuelo;
2. Tomar fotografías de cualquier área o zona que haya sido declarada prohibida, restringida o peligrosa por la autoridad competente;
3. No disponer de la documentación técnica y manuales de a bordo;
4. Utilizar manuales desactualizados; e,
5. Incumplir regulaciones técnicas y las condiciones relacionadas a su habilitación.

Artículo 168.- Infracciones graves de los miembros de la tripulación.- Son infracciones graves de los miembros de la tripulación y serán sancionados, conforme a los parámetros establecidos en el Reglamento General de aplicación a la presente Ley, con multa de seis (6) a veintidós (22) salarios básicos unificados o, la suspensión de la licencia hasta por seis meses, las siguientes:

1. Exceder el tiempo de vuelo, el tiempo de servicio, o no cumplir con los períodos de descanso, determinados en la regulación técnica;
2. Tripular sin el entrenamiento requerido;
3. No aplicar las medidas de seguridad antes, durante y después del vuelo; y,

4. Tripular una aeronave sin portar la licencia, habilitación y certificado médico, o que estos documentos no estén vigentes.

Artículo 169.- Infracciones muy graves de los miembros de la tripulación.- Son infracciones muy graves de los miembros de la tripulación y serán sancionados con suspensión de la licencia de seis (6) a doce (12) meses; las siguientes:

1. Tripular una aeronave en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización o de medicamentos que alteren las capacidades físicas o psíquicas del tripulante; y,
2. Transportar armas, municiones, materiales inflamables, explosivos, biológicos, radioactivos o contaminantes, sin autorización correspondiente.

Artículo 170.- Infracciones leves del personal técnico aeronáutico.- Son infracciones leves del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados con multa de dos (2) a seis (6) salarios básicos unificados, las siguientes:

1. Tener registros de mantenimiento u operacionales incompletos o desactualizados;
2. No aplicar los manuales y procedimientos técnicos en el ejercicio de sus funciones;
3. No remitir la documentación requerida por la Dirección General de Aviación Civil, dentro de los plazos señalados, formatos y demás condiciones, tales como reportes estadísticos o cualquier otra documentación establecida, con excepción del Plan de Acción Correctiva a las no Conformidades previsto en el numeral 12 del artículo 171 de esta Ley;
4. No mantener los archivos, documentos, mensajes, fajas de progreso de vuelo, registros, grabaciones de las comunicaciones y grabaciones de vídeo relacionados con las operaciones aéreas durante el plazo mínimo establecido en la reglamentación; e,
5. Incumplir regulaciones técnicas y las condiciones relacionadas a su habilitación.

Artículo 171.- Infracciones graves del personal técnico aeronáutico.- Son infracciones graves del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados, conforme a los parámetros establecidos en el Reglamento General de aplicación a la presente Ley, con multa de cuatro (4) a once (11) salarios básicos unificados o, suspensión de la licencia hasta por seis (6) meses, las siguientes:

1. Incluir o mantener de forma dolosa, información falsa o errónea en los registros, libros y demás documentos habilitantes en el ejercicio de sus funciones;
2. Certificar trabajos no realizados;
3. Realizar trabajos no autorizados en las aeronaves;
4. Ocultar el mal funcionamiento de componentes, sistemas y accesorios;
5. Realizar mantenimientos sin información técnica actualizada, así como herramientas, materiales y equipos apropiados conforme lo estipulado por la

organización de diseño (fabricante) de la aeronave, motor, hélice o componente de aeronave según corresponda y aprobados o aceptados por la autoridad aeronáutica civil del Ecuador;

6. Ejercer sus funciones sin licencia, o licencia suspendida, cancelada, sin certificado médico vigente o no poseer la habilitación correspondiente, así como no tener el entrenamiento requerido;
7. Interferir o hacer uso indebido de las instalaciones, equipos y sistemas utilizados para el desempeño de sus funciones;
8. No brindar las facilidades que correspondan a los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil, en el ejercicio de sus funciones de inspección, supervisión y control;
9. Incumplir con los manuales, procedimientos, cartas de acuerdo operacional suscritas entre dependencias nacionales e internacionales de los servicios de navegación aérea;
10. Utilizar o permitir el uso de material de entretenimiento tales como equipos de audio, vídeo, teléfonos celulares y material de lectura no relacionado con el servicio, en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo;
11. Utilizar manuales, procedimientos y documentación conexa desactualizados; y,
12. No presentar el Plan de Acción Correctiva a las no Conformidades detectadas en procesos de vigilancia dentro de los tiempos previstos en la reglamentación correspondiente.

Artículo 172.- Infracciones muy graves del personal técnico aeronáutico.- Son infracciones muy graves del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados con suspensión de la licencia de seis (6) a doce (12) meses, las siguientes:

1. Despachar una aeronave incumpliendo los requisitos de la Lista Mínima de Equipo;
2. Despachar una aeronave incumpliendo las normas determinadas en los reglamentos de aviación civil, así como los requisitos de las especificaciones operacionales y de Lista de Desviación de Configuración;
3. Ejercer actividades en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización o de medicamentos que alteren las capacidades físicas o psíquicas;
4. Manifiesta negligencia en la planificación y despacho de los vuelos;
5. Agredir en forma verbal o física a la autoridad aeronáutica civil, por parte de un ejecutivo o empleado de la compañía;
6. Omitir o retardar indebidamente las acciones necesarias para el apoyo a las aeronaves, en particular en casos de accidentes o incidentes;
7. No dar prioridad a las aeronaves con combustible mínimo o declaradas en emergencia;
8. No informar a la Dirección General de Aviación Civil, dentro del término de un día desde la ocurrencia de incidentes y accidentes de aviación que se susciten en su área de responsabilidad, o de los que tenga conocimiento por cualquier medio; y,

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

CAPÍTULO IV

OTRAS INFRACCIONES

Artículo 173.- Sanciones por incumplimiento de normas de seguridad de la aviación.- Siempre que la conducta no constituya delito, el incumplimiento de las normas de seguridad de la aviación civil será sancionado con multa de cuatro (4) a once (11) Salarios Básicos Unificados, cuando la acción u omisión:

1. Genere un riesgo para la seguridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves o el personal en tierra; u,
2. Obstaculice o interfiera las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, helipuertos, terminales u otras áreas destinadas a la operación aeroportuaria.

Artículo 174.- Sanciones por poner en peligro la seguridad de la aviación.- Las personas naturales o jurídicas que prestan los servicios de atención en tierra a las aeronaves serán sancionadas con multas de cuatro (4) a once (11) salarios básicos unificados, 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.

Artículo 175.- Cumplimiento de procedimientos de seguridad.- Toda persona que pretenda transportarse por vía aérea deberá ser inspeccionada junto con su equipaje y demás pertenencias de conformidad a los procedimientos de seguridad de la aviación establecidos por la autoridad aeronáutica civil. De negarse a la inspección no podrá acceder a las salas de preembarque, ni a la aeronave y no será transportada.

Artículo 176.- De otras sanciones.- Las sanciones económicas establecidas en el presente Título, se impondrán sin perjuicio de la acción civil o penal que podría instaurarse en contra de los responsables.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES COMUNES A LAS INFRACCIONES

Artículo 177.- Competencia para medidas cautelares.- La máxima autoridad de la Dirección General de Aviación Civil determinará las autoridades de la referida entidad que serán competentes para dictar medidas cautelares provisionales de protección a la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, proceso que estará acorde a lo establecido en el Código Orgánico Administrativo.

Artículo 178.- Prescripción del ejercicio de la potestad sancionadora.- El ejercicio de la potestad sancionadora prescribe según la gravedad de la infracción de la siguiente manera:

a) Infracciones leves, en un año desde el cometimiento de la infracción;

b) Infracciones graves, en tres años desde el cometimiento de la infracción; e,
c) Infracciones muy graves, en cinco años desde el cometimiento de la infracción.

Artículo 179.- Caducidad de la potestad sancionadora.- El procedimiento administrativo sancionador iniciado para el juzgamiento de las infracciones previstas en esta Ley caducará si la autoridad competente no expide y notifica la resolución correspondiente dentro del término de un año contado desde la fecha de inicio del procedimiento, sin perjuicio de la responsabilidad administrativa a que hubiere lugar.

Artículo 180.- La reincidencia de las infracciones.- La reincidencia en el caso de las infracciones constituirá agravante, en virtud de lo cual, el infractor será sancionado con el máximo de la sanción.

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

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

En los casos de infracciones que contemplen dos tipos de sanción alternativos, la agravante por reincidencia se aplicará al máximo previsto para el mismo tipo de sanción que se hubiere impuesto en la resolución que declaró la anterior infracción.

Artículo 181.- Principio de proporcionalidad en las sanciones aeronáuticas.- La autoridad aeronáutica civil observará el principio de proporcionalidad al determinar la sanción de conformidad con las atenuantes o agravantes existentes.

Artículo 182.- Acumulación de los procedimientos administrativos.- La acumulación de los procedimientos administrativos se realizará según su gravedad.

Artículo 183.- De las infracciones flagrantes.- De detectarse el cometimiento flagrante de una infracción que pueda afectar la seguridad operacional o la seguridad de la aviación, la autoridad aeronáutica civil podrá disponer, mediante acto motivado, cualquiera de las medidas provisionales de protección previstas en el Código Orgánico Administrativo. La medida adoptada deberá ser ratificada, modificada o dejada sin efecto en el acto de inicio del procedimiento administrativo sancionador, dentro del término de diez días contado desde su adopción, de conformidad con dicho Código.

Las medidas provisionales ordenadas quedarán sin efecto si no se inicia el procedimiento en el término previsto en el inciso anterior, o si la resolución de iniciación no contiene un pronunciamiento expreso acerca de las mismas.

Las medidas provisionales de protección se adoptarán garantizando los derechos amparados en la Constitución.

Artículo 184.- Responsabilidad solidaria del explotador y personal técnico.- El explotador de la aeronave, será solidariamente responsable con el comandante de la misma, y con el personal técnico aeronáutico en general, por la violación de esta Ley, su reglamento y cualquier norma aplicable.

Artículo 185.- Suspensión de certificados, licencias, permisos o autorizaciones.- El Director o Directora General de Aviación Civil está facultado para suspender con el carácter de temporal, preventivo y excepcional, certificados, licencias, permisos o autorizaciones, sin que se completen los procedimientos administrativos de rigor, con el fin de proteger la seguridad operacional o la seguridad de la aviación. Cuando esto suceda, en el término de un día, la referida autoridad iniciará todos los procedimientos e investigaciones para definir en primera instancia la responsabilidad, sin perjuicio del derecho del sancionado a recurrir en el ámbito jurisdiccional.

Artículo 186.- Procedimiento para la aplicación de infracciones.- El procedimiento administrativo sancionador para la aplicación de las infracciones previstas en esta Ley será el establecido en el Código Orgánico Administrativo, sin perjuicio de las particularidades propias de la materia aeronáutica que se determinen en el Reglamento General de aplicación de la presente Ley.

Artículo 187.- Jurisdicción.- Están sometidos a las leyes de la República del Ecuador y serán juzgados por sus tribunales y jueces:

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

Además, cuando una infracción sea cometida durante el vuelo de una aeronave privada extranjera, se aplicarán las leyes de la República del Ecuador y serán

competentes sus jueces y tribunales, siempre que el primer aterrizaje posterior al cometimiento de la infracción tenga lugar en territorio ecuatoriano, salvo los casos en que proceda una solicitud de extradición.

CAPÍTULO VI

PROCEDIMIENTO COACTIVO

Artículo 188.- Procedimiento Coactivo.- La Dirección General de Aviación Civil ejercerá la potestad coactiva para la recaudación y cobro de créditos tributarios y no tributarios, derechos de aterrizaje, tasas, cánones de arrendamiento, así como de los demás derechos, valores y obligaciones económicas que, por cualquier concepto, se le adeuden. Para el ejercicio de esta potestad se observará el debido proceso y las disposiciones previstas en la Constitución de la República, el Código Orgánico Administrativo, el Código Orgánico General de Procesos y, supletoriamente, las demás normas del ordenamiento jurídico que resulten aplicables.

El procedimiento coactivo se ejercerá adjuntando el respectivo título de crédito, que se respaldará en títulos ejecutivos; catastros y cartas de pago legalmente emitidos; asientos de libros de contabilidad, registros contables; y, en general, en cualquier instrumento público que pruebe la existencia de la obligación.

Artículo 189.- Titulares del Procedimiento de Ejecución Coactiva.- La potestad coactiva corresponde en el ámbito nacional a la o el Director General de la Dirección General de Aviación Civil, quien la ejercerá a través de los servidores públicos encargados de la recaudación de la institución.

El representante legal de la Dirección General de Aviación Civil, dentro del ámbito de sus competencias, podrá delegar mediante resolución motivada el ejercicio de la potestad coactiva a los servidores públicos que integran las diferentes circunscripciones territoriales en los que tenga presencia la institución.

Sin perjuicio de lo anterior, la Dirección General de Aviación Civil podrá contratar servicios profesionales especializados para el apoyo en la sustanciación del procedimiento coactivo, sin que ello implique la transferencia de la titularidad de la potestad coactiva, la cual corresponderá al Director o Directora General o a su delegado.

TÍTULO VIII

JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo 190.- Junta Investigadora de Accidentes.- La Junta Investigadora de Accidentes es una institución especializada en materia aeronáutica, adscrita al ente

rector del transporte aéreo y con sede en la ciudad de Quito. La Junta cuenta con personería jurídica y autonomía administrativa, operativa, financiera y decisoria para el cumplimiento de sus funciones, y actúa en el ámbito del derecho público con independencia de la Dirección General de Aviación Civil y de cualquier otra entidad.

La Junta Investigadora de Accidentes ejercerá sus atribuciones en todo el territorio nacional para investigar los accidentes e incidentes graves de aviación civil, de conformidad con el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la normativa nacional aplicable. Asimismo, podrá investigar otros incidentes de aviación civil cuando considere que su análisis pueda contribuir al fortalecimiento de la seguridad operacional, de conformidad con los parámetros establecidos en su Manual de Políticas y Procedimientos.

Las investigaciones realizadas por la Junta Investigadora de Accidentes no interferirán con aquellas que otros organismos del Estado desarrollen en el ámbito de sus competencias. La Junta ejercerá sus funciones con independencia respecto del ente rector del transporte aéreo, de la Dirección General de Aviación Civil, de las autoridades aeroportuarias, de los organismos responsables de la circulación y tránsito aéreo, de las autoridades judiciales y de cualquier otra autoridad o entidad cuyas funciones o intereses puedan interferir o entrar en conflicto con la misión, los objetivos o las atribuciones de la Junta.

La Junta Investigadora de Accidentes contará con los recursos económicos, humanos, materiales y de infraestructura necesarios para el ejercicio de sus funciones y atribuciones.

Artículo 191.- Obligación de investigar.- La Junta Investigadora de Accidentes, al tomar conocimiento de un accidente o incidente grave, instituirá inmediatamente una investigación, cuando el suceso se produzca:

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

Artículo 192.- Misión de la Junta Investigadora de Accidentes.- La Junta Investigadora de Accidentes tiene como misión investigar accidentes e incidentes de aeronaves civiles ocurridos en el territorio ecuatoriano; establecerá los hechos, circunstancias, sus causas o probables causas; identificará los problemas y deficiencias de seguridad operacional; y, efectuará recomendaciones conducentes a eliminar o reducir cualquier problema o deficiencia en esta materia y aumentar la seguridad operacional.

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

En aras de la prevención de accidentes e incidentes, la Junta Investigadora de Accidentes publicará el informe final lo antes posible y, de ser factible, dentro de un plazo de doce (12) meses, contado a partir del suceso, de acuerdo con lo que dispone el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

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

Artículo 193.- Objetivo de la investigación.- La investigación de accidentes e incidentes realizada al amparo de esta Ley tendrá como único objetivo su prevención y no estará destinada a determinar culpas o responsabilidades.

La investigación se desarrollará de manera independiente y separada de cualquier procedimiento judicial o administrativo destinado a determinar responsabilidades.

CAPÍTULO II

INDEPENDENCIA ORGÁNICA Y FUNCIONAL

Artículo 194.- Conformación de la Junta Investigadora de Accidentes.- La Junta Investigadora de Accidentes tendrá carácter permanente y estará integrada por su Presidente y, al menos, seis investigadores especializados en las distintas áreas aeronáuticas. Su estructura, funcionamiento, atribuciones, responsabilidades y demás aspectos relacionados con el ejercicio de sus funciones se regularán en su Reglamento Interno.

La Junta Investigadora de Accidentes podrá convocar, de acuerdo con la naturaleza del suceso investigado, a especialistas y expertos aeronáuticos de las dependencias técnicas de la autoridad de aviación civil o de otras entidades. Cuando el Estado no cuente con personal que reúna la especialidad requerida, la Junta podrá contratar servicios especializados de consultoría para el desarrollo de la investigación.

El Presidente y los investigadores de la Junta Investigadora de Accidentes deberán acreditar amplia experiencia en materia aeronáutica y la aprobación de uno o más cursos sobre investigación de accidentes de aviación impartidos por centros de formación reconocidos internacionalmente o por autoridades aeronáuticas de otros Estados.

El Presidente y los investigadores de la Junta Investigadora de Accidentes no podrán, al momento de su designación ni durante el ejercicio de sus funciones, mantener relaciones laborales, poseer participación accionaria ni ejercer funciones de

representación legal, administración o asesoría en instituciones o empresas, nacionales o extranjeras, vinculadas con los sectores aeronáutico o aeroportuario.

Artículo 195.- Cooperación Interinstitucional.- La Junta Investigadora de Accidentes contará con la colaboración necesaria para sus actividades, especialmente en los campos informativo, operativo y logístico, por parte de la Dirección General de Aviación Civil o de cualquier otra institución del Estado que a criterio de la Junta Investigadora de Accidentes sea necesaria para la investigación.

Artículo 196.- Atribuciones de la Junta Investigadora de Accidentes.- La Junta Investigadora de Accidentes tendrá las siguientes atribuciones:

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

Artículo 197.- Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes.- La o el Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes será designado por la o el Presidente de la República.

Para ocupar el cargo, deberá acreditar experiencia en materia aeronáutica y haber aprobado uno o más cursos sobre investigación de accidentes de aviación, impartidos

por centros reconocidos internacionalmente o por autoridades aeronáuticas de otros Estados. Asimismo, al momento de su designación y durante el ejercicio de sus funciones, no podrá mantener relaciones laborales, poseer participación accionaria ni ejercer funciones de representación legal, administración o asesoría en instituciones o empresas, nacionales o extranjeras, vinculadas con los sectores aeronáutico o aeroportuario.

Artículo 198.- Atribuciones de la o el Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes.- La o el Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes tendrá las siguientes funciones principales:

a) Ejercer la representación legal, judicial y administrativa de la Junta Investigadora de Accidentes;
b) Dictar, reformar, derogar reglamentos, resoluciones, procedimientos y disposiciones complementarias para el funcionamiento de la Junta Investigadora de Accidentes, garantizando el cumplimiento de esta Ley y de las mejores prácticas internacionales, particularmente las establecidas en el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
c) Iniciar investigaciones de accidentes, incidentes graves e incidentes de aviación civil;
d) Velar por el cumplimiento estricto de esta Ley, los reglamentos, normativas y procedimientos técnicos para la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil;
e) Proponer y administrar el presupuesto anual de la Junta Investigadora de Accidentes, controlando de manera responsable y oportuna su ejecución;
f) Fomentar la seguridad operacional en el Ecuador, a través de la emisión de Recomendaciones de Seguridad Operacional;
g) Autorizar con su firma los egresos regulares de los fondos de la Junta Investigadora de Accidentes, de acuerdo con el presupuesto aprobado;
h) Firmar y divulgar los informes finales de las investigaciones realizadas por la Junta Investigadora de Accidentes;
i) Designar al Investigador a cargo en función de sus cualificaciones, entre los investigadores de la Junta Investigadora de Accidentes;
j) Nombrar, contratar y fijar las remuneraciones u honorarios del personal de la Junta Investigadora de Accidentes;
k) Establecer los estándares de conocimientos y habilidades del personal de la Junta Investigadora de Accidentes, asegurando su capacitación continua mediante entrenamiento propio, contratado o becas;
l) Delegar sus funciones a uno de los investigadores de la Junta Investigadora de Accidentes cuando sea necesario; y,
m) Normar las actividades de la Junta Investigadora de Accidentes, elaborando y coordinando la aplicación de normas, procedimientos operacionales y manuales de orientación técnica.

CAPÍTULO III

ATRIBUCIONES Y DEBERES DE LOS INVESTIGADORES

Artículo 199.- Atribuciones y deberes de los investigadores.- El investigador a cargo, los investigadores, los especialistas y expertos que integren o formen parte del proceso investigativo, con libertad e independencia de criterio, tendrán las siguientes atribuciones y deberes:

a) Conceder acceso irrestricto al lugar del accidente o incidente y absoluto control del mismo, de la aeronave, su contenido o sus restos;
b) Conceder acceso sin restricciones y absoluto control sobre todo el material pertinente/pruebas, incluidos los registradores de vuelo y los registros del servicio de tránsito aéreo (ATS) o de cualquier otro registro o grabación directamente relacionados con el suceso investigado;
c) Llevar a cabo sin demora un examen detallado de todo el material o pruebas pertinentes;
d) Realizar entrevistas con testigos u otras personas que puedan contribuir a la investigación;
e) Adoptar las medidas necesarias para preservar los restos de los siniestros investigados, en coordinación con las autoridades militares, policiales, de aduana o políticas del lugar del accidente;
f) Informar los resultados de las evaluaciones médicas y psicológicas realizadas a los ocupantes de la aeronave y otras personas afectadas, así como a todo tipo de exámenes practicados y a las tomas de muestras realizadas en los cuerpos de las víctimas y de las personas implicadas en la operación de las aeronaves;
g) Solicitar la realización de pruebas sobre presencia de alcohol y substancias catalogadas sujetas a fiscalización, a los tripulantes de la aeronave o cualquier otra persona involucrada en la operación de la aeronave o con el suceso que se investiga;
h) Recabar cualquier información relevante para la investigación que esté en posesión del propietario, del explotador, del diseñador y del fabricante de la aeronave o de sus sistemas operativos, de las autoridades aeronáuticas, de los responsables de los aeródromos, y de testigos;
i) Recabar de cualquier fuente la información que resulte necesaria para el desarrollo de la investigación, sobre infraestructura, personal, material, operadores, servicios, procedimientos aeronáuticos, entre otros temas; y,
j) Las demás que se encuentren consignadas en las disposiciones legales y reglamentarias ecuatorianas, así como en las normas y métodos recomendados de la OACI.

Artículo 200.- Prohibición de participación en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios.- Los funcionarios que participen o hayan participado en una investigación conducida por la Junta Investigadora de Accidentes, no podrán emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios, relacionados con ese caso, por cuanto, conforme a las normas del Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes es la prevención de futuros accidentes e incidentes, y su propósito no es determinar la culpa o la responsabilidad.

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

CAPÍTULO IV

NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES, INCIDENTES GRAVES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Artículo 201.- Obligación de notificación de los propietarios, explotadores y pilotos de aeronaves.- Los propietarios, explotadores y pilotos de aeronaves están obligados a informar inmediatamente a la Dirección General de Aviación Civil y la Junta Investigadora de Accidentes o a la autoridad pública más cercana, los accidentes, incidentes graves e incidentes que sufran.

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

Artículo 202.- Obligación de notificación interinstitucional.- La autoridad que tenga conocimiento de un accidente, incidente grave o incidente de aviación deberá comunicarlo de inmediato a la Junta Investigadora de Accidentes y adoptar las medidas urgentes necesarias para asistir o salvaguardar a las víctimas, así como para impedir el acceso de personas no autorizadas al lugar del suceso.

Artículo 203.- Notificación de accidentes ocurridos en el extranjero.- Cuando una aeronave ecuatoriana sufra un accidente o incidente en el extranjero, el explotador, el comandante o, en su defecto, cualquier miembro de la tripulación deberá notificarlo de inmediato a la Junta Investigadora de Accidentes del Ecuador y a la autoridad aeronáutica civil, con la finalidad de que se cumplan los procedimientos establecidos para estos casos.

Artículo 204.- Obligación de cooperación.- Toda persona natural o jurídica está obligada a declarar y presentar los informes que le solicite la Junta Investigadora de Accidentes para los fines de la investigación de los accidentes e incidentes, así como a permitir el examen de la documentación y antecedentes que se consideren necesarios para el efecto.

Artículo 205.- Cumplimiento de acciones correctivas.- Los destinatarios de las recomendaciones de seguridad operacional emitidas por la Junta Investigadora de Accidentes, deberán comunicar a este organismo sobre la adopción de las acciones correctivas implementadas, dentro de los plazos establecidos en el Reglamento de Investigación, para lo cual la Junta Investigadora de Accidentes tendrá la atribución de verificar su cumplimiento.

Artículo 206.- Obligaciones especiales.- En caso de accidentes ocurridos en territorio de la República del Ecuador, el explotador y la Junta Investigadora de Accidentes tendrán, entre otras, las siguientes obligaciones:

1) El explotador de la aeronave involucrada en el accidente o incidente deberá remitir, al lugar que determine la Junta Investigadora de Accidentes, las partes o componentes objeto de investigación cuando se requiera la realización de pruebas, exámenes, análisis u otros trabajos especializados en simuladores, talleres o laboratorios, nacionales o extranjeros. Asimismo, asumirá los costos que, de ser el caso, se generen por dichas actuaciones;
2) La Junta Investigadora de Accidentes cubrirá con su presupuesto los gastos administrativos y logísticos que requiera la investigación, de acuerdo con las regulaciones vigentes aplicables.

Artículo 207.- Asistencia técnica internacional.- En caso de accidentes de gran magnitud o que, por sus características, repercusiones nacionales o internacionales, requieran asistencia especializada, el Estado ecuatoriano, a través de la Presidencia de la República o de la entidad pública competente, gestionará ante los Estados relacionados con el accidente u otros Estados la asistencia técnica o logística necesaria para localizar la aeronave o sus restos y recuperar las partes y demás elementos necesarios para la investigación, en el menor tiempo posible.

Artículo 208.- Informe y carácter no punitivo de la investigación.- El informe final sobre una investigación o cualquier parte del mismo, será utilizado exclusivamente para fines de prevención de accidentes y no podrá ser empleado como prueba ante tribunales nacionales o internacionales con el propósito de atribuir la culpa o responsabilidad del suceso investigado.

De igual manera, los funcionarios que participen o hayan participado en dicha investigación no podrán emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios relacionados con ese caso, conforme a las normas del Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Siendo el único objetivo la investigación de accidentes o incidentes la prevención de futuros accidentes e incidentes, y su propósito no es determinar la culpa o la responsabilidad.

Artículo 209.- Investigación sujeta a convenios internacionales.- Los accidentes e incidentes de las aeronaves de matrícula u operador ecuatoriano que ocurran en territorio o aguas jurisdiccionales extranjeras o en aguas internacionales, quedarán sujetos a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales de la materia.

Artículo 210.- Investigación dentro de un área militar, policial o aduanera.- La investigación de un accidente o incidente que involucre aeronaves civiles, ocurrido dentro de un área militar, policial o aduanera, será responsabilidad de la Junta Investigadora de Accidentes, en coordinación con las correspondientes autoridades militares, policiales o de aduana, con base en los acuerdos operacionales que se

suscriban o se hayan suscrito entre la Junta Investigadora de Accidentes y las citadas autoridades.

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

CAPÍTULO V

OBLIGATORIEDAD DE PRESERVAR LOS RESTOS, EL SITIO Y DE PROPORCIONAR TODA LA INFORMACIÓN

Artículo 211.- Preservación de restos y sitio a investigar.- Toda autoridad estatal con competencia en el lugar del accidente de aviación, así como los explotadores aéreos y propietarios de aeronaves, deberán adoptar todas las medidas razonables a su alcance para preservar la aeronave, sus restos y el lugar del accidente, hasta que el investigador a cargo determine que dichas medidas ya no son necesarias.

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

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

Artículo 212.- Resguardo y facilitación de información.- La Dirección General de Aviación Civil, explotadores aéreos, proveedores de servicios y propietarios de aeronaves, pondrán a resguardo y disposición de la Junta Investigadora de Accidentes toda documentación e información relacionada con un accidente o incidente de aviación.

Artículo 213.- Reserva de Información.- La información que se detalla a continuación tendrá carácter reservado cuando sea utilizada para fines distintos de la investigación de accidentes o incidentes:

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

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

1. Las declaraciones tomadas por la Junta Investigadora de Accidentes en el curso de la investigación;

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

3. La información de carácter médico o personal sobre las personas implicadas en el accidente o incidente;
4. Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
5. Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la Junta Investigadora de Accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y,
6. El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

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

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

Artículo 214.- Protección de Información.- La Junta Investigadora de Accidentes protegerá y no divulgará la información y documentación clasificada como reservada en el artículo precedente de la presente Ley.

Artículo 215.- Investigación de accidentes militares.- La investigación de un accidente que involucre exclusivamente aeronaves militares, de la policía o de aduana, que haya ocurrido en cualquier parte del territorio nacional, será responsabilidad de estas instituciones.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- En las instalaciones de telecomunicaciones que implemente la Dirección General de Aviación Civil para el desarrollo de sus operaciones, se deberán obtener las aprobaciones correspondientes de los organismos nacionales de control competentes.

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

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

TERCERA.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados que, a la fecha de publicación en el Registro Oficial de esta Ley, se encuentren legalmente facultados para administrar los servicios aeroportuarios, directamente o mediante delegación a la iniciativa privada, deberán celebrar un acuerdo de gestión concurrente con el Gobierno Central, a través del ente rector del transporte aéreo, de conformidad con el artículo 260 de la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, para continuar con la prestación de dichos servicios.

Este acuerdo no implicará la transferencia ni modificación de la competencia exclusiva del gobierno central prevista en el numeral 10 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador, ni de sus facultades de rectoría, planificación, regulación y control en materia aeronáutica y aeroportuaria.

El gobierno central, a través del ente rector del transporte aéreo y los Gobiernos Autónomos Descentralizados podrán acordar incluir en los acuerdos de gestión concurrente, otros aeródromos de la red aeroportuaria nacional del país, para que sean incorporados dentro de los contratos de concesión o gestión delegada vigentes, conforme las condiciones establecidas en la Disposición Transitoria Sexta.

La incorporación requerirá el acuerdo del gestor privado o concesionario. En cualquier caso, deberá resguardarse el equilibrio económico financiero de los contratos o instrumentos de delegación vigentes, la seguridad jurídica y el interés general.

CUARTA.- El Estado ecuatoriano a efectos de aplicar estándares internacionales que faciliten el cruce de información para el control de viajeros y que además coadyuven a la seguridad nacional, implementará el sistema de intercambio de información Anticipada de Pasajeros y Registro de Nombre de Pasajeros (API-PNR) para los pasajeros y tripulantes que ingresen y salgan del territorio ecuatoriano por vía aérea.

La transmisión de la información API y PNR deberá realizarse mediante sistemas electrónicos seguros e interoperables, conforme a las normas y prácticas recomendadas emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, la Organización Mundial de Aduanas y demás organismos internacionales.

La referida implementación se realizará con base a los recursos disponibles de las instituciones públicas intervinientes, sin que implique impacto presupuestario o comprometa recursos adicionales del Estado.

QUINTA.- Para la aplicación e interpretación de la presente Ley y sus reglamentos de aplicación, la normativa secundaria expedida por la Autoridad Aeronáutica Civil comprende a los reglamentos y regulaciones técnicas; guías u orientaciones técnicas y toda la documentación técnica e instrumentos normativos complementarios, tales como resoluciones, acuerdos, circulares reglamentarias o informativas, órdenes y directivas de aviación civil.

Toda la normativa secundaria emitida por la autoridad aeronáutica civil se expedirá en estricta conformidad y armonización con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los estándares fijados por la Organización de Aviación Civil Internacional y la normativa interna aplicable, con la finalidad de garantizar la seguridad, la protección y el desarrollo eficiente del transporte aéreo.

DISPOSICIÓN REFORMATORIA

ÚNICA.- Sustitúyase la Disposición Transitoria Segunda de la Ley Orgánica para el Fortalecimiento de las Actividades Turísticas y Fomento del Empleo, por la siguiente:

"**SEGUNDA.-** A partir del año 2024, 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 se reducirá en un punto porcentual por año, hasta llegar al cero por ciento (0%). Dicho valor será depositado en la Cuenta Única del Tesoro Nacional.

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Los permisos de operación, certificados de explotador, licencias del personal aeronáutico, certificados de aeronavegabilidad, autorizaciones y demás títulos habilitantes otorgados al amparo de la Codificación de la Ley de Aviación Civil y de la Codificación del Código Aeronáutico, mantendrán su vigencia hasta el vencimiento del plazo para el que fueron concedidos, sin perjuicio de la obligación de sus titulares de adecuarse a las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento General de Aplicación, en el término de ciento ochenta (180) días contado desde la publicación de dicho Reglamento en el Registro Oficial.

SEGUNDA.- Los procedimientos administrativos, incluidos los sancionadores, que se encuentren en trámite a la fecha de vigencia de esta Ley, continuarán sustanciándose y se resolverán conforme a la normativa vigente al momento de su inicio, salvo que la presente Ley resulte más favorable al administrado, en cuyo caso se aplicará esta última.

TERCERA.- Los contratos de concesión, delegación o gestión de servicios aeroportuarios y aeronáuticos vigentes a la fecha de publicación de esta Ley, mantendrán su validez y se ejecutarán conforme a los términos y condiciones pactados, sin perjuicio de que las partes puedan acordar su adecuación a las disposiciones de esta Ley.

CUARTA.- La Dirección General de Aviación Civil y el ente rector del transporte aéreo, en el ámbito de sus competencias, adoptarán las medidas necesarias para la migración y adecuación de los registros, bases de datos y trámites en curso al nuevo marco normativo, dentro de los plazos señalados en las Disposiciones Finales de esta Ley.

QUINTA.- Para la aplicación de los beneficios y trato preferencial para los adultos mayores y personas con discapacidad los explotadores aéreos deberán implementar

facilidades tecnológicas en el plazo de seis (6) meses, desde que entre en vigencia la presente Ley.

SEXTA.- Los contratos de delegación de servicios aeronáuticos o aeroportuarios u otros mecanismos de gestión que se encuentren en ejecución podrán ser renegociados, previo acuerdo de las partes, en un plazo máximo de cinco (5) años a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial.

En caso de que la modificación incluya la incorporación de aeródromos, reducción o aumento de servicios aeroportuarios y aeronáuticos a ser prestados por los contratantes, la Dirección General de Aviación Civil deberá sustentar dicha modificación en informes técnicos, económicos y jurídicos que acrediten el cumplimiento al menos una de las condiciones de excepcionalidad previstas en esta ley; y que, su modificación resulte técnica, operativa y económicamente más adecuada para la prestación del servicio que su gestión o delegación independiente.

La modificación del régimen de retribución deberá contar con el respectivo dictamen de factibilidad de riesgos y sostenibilidad fiscal emitido por el ente rector de las finanzas públicas.

En la modificación del instrumento se deberá resguardar el equilibrio económico financiero de los contratos de delegación vigentes, la seguridad jurídica y el interés general.

La modificación del plazo contractual estará sujeta a la necesidad y proporcionalidad de las nuevas inversiones, prestaciones u obligaciones asumidas por el delegatario, la cual en ningún caso podrá superar el doble del plazo previsto en el contrato inicial.

Las nuevas condiciones contractuales no afectarán a las situaciones jurídicas consolidadas, ni a los derechos adquiridos por las partes con anterioridad a la suscripción del instrumento modificatorio.

SÉPTIMA.- Los procedimientos administrativos, solicitudes y demás trámites de competencia del Consejo Nacional de Aviación Civil que se encuentren en sustanciación o que hayan sido presentados con anterioridad a la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial, continuarán su sustanciación y serán resueltos por la Dirección General de Aviación Civil, conforme a la normativa vigente al momento de su inicio.

Los procedimientos y solicitudes que se inicien a partir de la entrada en vigencia de esta Ley se sujetarán a sus disposiciones. Hasta la expedición del Reglamento General de aplicación de esta Ley y de la normativa secundaria correspondiente, continuarán aplicándose las disposiciones reglamentarias y administrativas vigentes, únicamente en aquello que no se oponga a la presente Ley.

Para la correcta aplicación de esta Disposición, la Dirección General de Aviación Civil asumirá los expedientes, archivos y demás documentos que correspondan y que

permitan garantizar la sustanciación y resolución de los procedimientos, trámites y solicitudes.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

PRIMERA.- Derógase la Codificación del Código Aeronáutico, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro. 435, de 11 de enero de 2007.

SEGUNDA.- Derógase la Codificación de la Ley de Aviación Civil, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro. 435, de 11 de enero de 2007.

TERCERA.- Derógase la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y al Código Aeronáutico, sobre la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aeronaves, publicada en el Registro Oficial Nro. 521, de 02 de julio de 2019.

CUARTA.- Derógase el párrafo segundo del artículo 1 de la Ley de Defensa Profesional de Tripulantes Aéreos del Ecuador.

QUINTA.- Quedan asimismo derogadas a la entrada en vigencia de la presente Ley, cualesquiera otras disposiciones de igual o inferior jerarquía en materia de aviación civil que se opongan a lo dispuesto en la misma.

DISPOSICIONES FINALES

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

SEGUNDA.- La Dirección General de Aviación Civil, en el término de noventa (90) días, a partir de la expedición del Reglamento General de aplicación, modificará los reglamentos vigentes, a fin de adecuarlos a los términos establecidos en la presente Ley.

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

Dada y suscrita en la Asamblea Nacional, en el Distrito Metropolitano de Quito, a los xx días, del mes de septiembre del año 2026.

12.- CERTIFICACIÓN

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DEL DESARROLLO ECONÓMICO, PRODUCTIVO Y LA MICROEMPRESA

En mi calidad de Secretaria Relatora de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa.

C E R T I F I C O:

Que el presente Informe para Segundo Debate del **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL"**, fue aprobado en la Sesión No. 190-2025-2027 el 20 de Septiembre de 2026, en el pleno de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, con la votación de las y los siguientes Asambleístas: Valentina Centeno Arteaga; Arias Montalvo David; Estefanía Elizabeth López Pico; Alex Morán Galarza; Jimmy Roberto Blacio Ochoa; Diego Salas Barriga; Sergio Peña Veloz; Mabel Méndez Rojas; Imaicela Camacho Glenda Vanessa; y, Diego Franco Hanze, con la siguiente votación: **AFIRMATIVO**: OCHO (8). **EN CONTRA**: DOS (2). **ABSTENCIÓN**: CERO (0) **BLANCO**: CERO (0) **ASAMBLEÍSTAS AUSENTES EN LA VOTACIÓN**: CERO (0)

Asimismo, CERTIFICO que, en cumplimiento del numeral 15 del artículo 30 del Reglamento de Técnica Legislativa, para el tratamiento, debate y aprobación del presente Informe para Segundo Debate del "**PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL**", la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa debatió el proyecto en las siguientes sesiones: Sesión Ordinaria No. 140-2025-2027, de 07 de abril de 2026; Sesión Ordinaria No. 141-2025-2027, de 14 de abril de 2026; Sesión No. 144-2025-2027, de 21 de abril de 2026; Sesión No. 146-2025-2027, de 30 de abril de 2026; Sesión No. 147-2025-2027, de 05 de mayo de 2026; Sesión No. 150-2025-2027, de 12 de mayo de 2026; Sesión No. 154-2025-2027, de 19 de mayo de 2026; Reinstalación de la Sesión No. 176-2025-2027, de 30 de julio de 2026; y, Sesión No. 190-2025-2027, de 20 de Septiembre de 2026, sesión en la que se conoció, debatió y aprobó el presente Informe para Segundo Debate.

No.	Asambleísta	Afirmativo	En Contra	Abstención	Blanco
1	Arias Montalvo Jesús David	X			
2	Blacio Ochoa Jimmy Roberto	X			
3	Centeno Arteaga Valentina	X			
4	Franco Hanze Diego Martín	X			

No.	Asambleísta	Afirmativo	En Contra	Abstención	Blanco
5	Imaicela Camacho Glenda Vanessa	X			
6	López Pico Estefanía Elizabeth	X			
7	Méndez Rojas Mabel		X		
8	Morán Galarza Alex	X			
9	Peña Veloz Sergio Jesús	X			
10	Salas Barriga Diego		X		
	Total	8	2	0	0

Quito, D.M., 20 de Septiembre de 2026.

Atentamente,

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
MONICA SOFFIA BONILLA SARMIENTO

Ab. Mónica Bonilla Sarmiento
SECRETARIA RELATORA

13.- DETALLE DE ANEXOS

- **Anexo No. I. –** Cuadro de observaciones generales presentadas en el marco del primer debate del proyecto de ley orgánica de aviación civil con detalle de aporte de intervenciones en el pleno.
- **Anexo No. II. -** Cuadro de sistematización de los criterios presentados en las sesiones de la Comisión de Desarrollo Económico Productivo y la Microempresa
- **Anexo No. III.-** Cuadro de sistematización de observaciones recibidas por la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa.

ANEXO NO. I

OBSERVACIONES GENERALES PRESENTADAS EN EL MARCO DEL PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

En el marco del Primer Debate del Informe del Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil, celebrado en la Sesión Plenaria No. 067-AN-2025-2029 del 05 de febrero de 2026, se expusieron diversas intervenciones que reflejan tanto la complejidad del sistema aeronáutico nacional como la urgencia de atender problemáticas vinculadas a la dispersión normativa, la desactualización institucional y la necesidad de modernización del sector. Las observaciones y recomendaciones vertidas por las y los asambleístas se articularon en torno a tres ejes principales: la seguridad operacional y la transparencia institucional, la redistribución de competencias técnicas y de control, y el reconocimiento de realidades territoriales y modalidades específicas de transporte aéreo.

En primer lugar, se subrayó la necesidad de fortalecer la independencia técnica de la Dirección General de Aviación Civil frente a decisiones de naturaleza política, configurando al transporte aéreo no solo como un servicio público sino también como un sector estratégico para la seguridad y la conectividad nacional. En esta línea, se planteó la urgencia de fortalecer el control tecnológico y la ciberseguridad de las radioayudas y sistemas de navegación aérea, garantizar la trazabilidad de los procesos de certificación y vigilancia, y asegurar que la fijación de tasas aeronáuticas y aeroportuarias responda a criterios técnicos y de sostenibilidad del sistema, y no a fines meramente recaudatorios.

En segundo lugar, se destacó la importancia de delimitar con claridad las competencias entre el ente rector del transporte aéreo, la Dirección General de Aviación Civil y los Gobiernos Autónomos Descentralizados respecto de la administración de aeródromos y la aprobación de tasas, así como de definir un esquema de control interinstitucional para la operación de aeronaves no tripuladas, en el que participen de manera coordinada la Policía Nacional, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y la autoridad aeronáutica. Se insistió, además, en la necesidad de dotar de un régimen especial de carrera al personal controlador de tránsito aéreo, en atención a la naturaleza técnica y la responsabilidad de sus funciones.

En tercer lugar, se evidenció la necesidad de reconocer particularidades regionales y modalidades emergentes de la actividad aérea. En este aspecto, se incluyó la demanda de un régimen especial de cabotaje aéreo y de chárteres internacionales de alto valor con tramo interno hacia Galápagos, con las debidas restricciones ambientales y de seguridad. Asimismo, se destacó la pertinencia de fortalecer el transporte aéreo de carga y la protección de los derechos de los pasajeros frente a demoras, cancelaciones y denegación de embarque, garantizando información oportuna y mecanismos ágiles de compensación. A ello se sumaron planteamientos relacionados con la exigencia de reciprocidad efectiva para las y los tripulantes ecuatorianos en convenios de cielos abiertos y cabotaje, la tipificación penal del uso indebido de aeronaves no tripuladas en zonas de seguridad o vuelo prohibido, y la delimitación conceptual entre actividades aeronáuticas y aeroportuarias, con el fin de evitar conflictos de competencia entre la autoridad de control y los operadores.

Las intervenciones en conjunto reflejan un consenso en torno a la necesidad de una reforma integral que supere la visión dispersa y desactualizada de la normativa vigente, orientándose hacia un marco legal que garantice seguridad operacional, transparencia, eficiencia institucional y desarrollo ordenado del sector. Este debate constituye, por tanto, un punto de inflexión en la política pública aeronáutica, en el que la Asamblea Nacional asume el compromiso de legislar no solo sobre la operación técnica de la aviación, sino sobre un sector estratégico para la conectividad, la seguridad y el desarrollo del país. En virtud de lo expuesto, se adjunta la tabla de intervenciones en la que se sistematizan las principales observaciones y recomendaciones de los señores asambleístas, las cuales han sido analizadas y valoradas en el presente informe como insumos fundamentales para el perfeccionamiento del texto legal en su segundo debate. A continuación, la tabla de intervenciones:

<table>
<tr><th colspan="2">PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL</th></tr>
<tr><td colspan="2">Intervenciones en el Pleno:

9. As. Diego Franco Hanze – Vicepresidente de la Comisión de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa (ponente del informe).
10. As. Alfredo Serrano.
11. As. Alejandro Vanegas.
12. As. Sergio Peña.
13. As. Comps Córdova.
14. As. Cristian Benavides.
15. As. Milton Aguas.
16. As. Juan Gonzaga.</td></tr>
<tr><th>Interviniente</th><th>Observaciones Generales</th></tr>
<tr><td>As. Diego Franco</td><td>Presentó el proyecto como una herramienta de desarrollo, no un lujo, necesaria porque la normativa vigente está desactualizada frente al crecimiento del sector turístico y aéreo. Resumió los tres objetivos del proyecto: ordenar, modernizar y dar estabilidad jurídica a la aviación civil. Destacó los arts. 1 (institucionalidad), 12 (inversión en aeropuertos), 169 (conectividad) y 223-224 (nuevas tecnologías). Puso como ejemplo el caso de Manabí, cuyo aeropuerto necesita más rutas, y pidió que el proyecto beneficie a todas las provincias, no solo a Quito y Guayaquil.

La intervención se basó en temas principales:

6. Aviación civil como infraestructura estratégica de desarrollo
7. Desactualización de la normativa vigente frente al crecimiento del sector
8. Objetivos del proyecto: orden, modernización, estabilidad jurídica
9. Desarrollo aeroportuario regional (caso Manabí/Manta)
10. Comparación con estándares regionales (Chile, Colombia, Perú)</td></tr>
</table>

As. Alfredo Serrano	Cuestionó que el art. 9 haga depender el nombramiento del director de Aviación Civil de una terna del subsecretario, en vez de que el presidente lo nombre directamente. Pidió poner fecha de caducidad a la reserva de investigaciones de accidentes (art. 230) y sumar al capítulo de protección de pasajeros la Decisión 619 de la CAN. El eje central de su intervención fue Galápagos: denunció que el descuento legal del 50% para residentes no se aplica en la práctica porque el Consejo de Gobierno de Galápagos no fija la tarifa base desde hace 11 años, lo que dispara los precios (hasta $820) y perjudica a una población sin acceso a salud en las islas. Cuestionó también la falta de regulación estatal del mercado aéreo.
As. Alejandro Vanegas	Pidió mantener y endurecer las sanciones de los arts. 75-76 vigentes (uso de sustancias/alcohol en tripulación, excesos de pasajeros). Expresó preocupación por la posible llegada de pilotos y mecánicos extranjeros (Perú, Bolivia) en desmedro del personal ecuatoriano. Señaló que los aeropuertos estatales (no concesionados) necesitan mejoras de infraestructura, como mangas de embarque. Pidió más incentivos a la inversión privada en rutas nacionales, citando el potencial de Manta, y mayor desarrollo profesional para pilotos ecuatorianos. Mencionó aeropuertos subutilizados (Santa Rosa, Santa Elena, Esmeraldas, Manta).
As. Sergio Peña	Explicó, como parte de la comisión, los ejes del proyecto: eliminación del Consejo Nacional de Aviación y traslado de la rectoría al Ministerio de Infraestructura y Transporte; independencia de la Junta Investigadora de Accidentes para evitar que la misma entidad sea juez y parte; nuevo capítulo para regular drones; y fortalecimiento del régimen sancionatorio (sanción máxima ante reincidencia, suspensión definitiva en infracciones graves). Señaló también la exigencia de un sistema de vigilancia basado en riesgos, en vez del control estático actual.
As. Comps Córdova	Denunció el abandono del aeropuerto de Lago Agrio (sin vuelos desde 2018-2019, salvo un breve período en 2021-2022) y también del aeropuerto de Tena, responsabilizando al Ministerio de Obras Públicas del mantenimiento. Reconoció la importancia del proyecto y anunció que presentará observaciones escritas para fortalecer la aviación amazónica en el segundo debate.
As. Cristian Benavides	Presentó datos comparativos de la OACI que ubican a Ecuador entre los peores países del mundo en estándares de aviación civil. Advirtió que la disposición derogatoria cuarta del proyecto,

	al derogar parte de la Ley de Defensa Profesional de Tripulantes Aéreos, podría desproteger a pilotos y personal técnico ecuatoriano frente a mano de obra extranjera más barata, y pidió que se reciba a los pilotos nacionales en comisión. Denunció que las tasas aeroportuarias en Ecuador son de las más caras del mundo (ejemplo: Quito-Guayaquil casi al precio de un vuelo a Miami) y pidió redistribuir esos recursos hacia aeropuertos regionales (mencionó El Coca y Tulcán). Finalmente pidió incorporar "libertades aeronáuticas" que la ley actual no contempla.
As. Milton Aguas	Señaló que los residentes de Galápagos viajan al continente por salud o representación deportiva, no por turismo, y que el art. 145 no contempla protección para pasajeros afectados por contingencias (fallas de vuelos). Denunció falta de puntos de venta de boletos en Santa Cruz y que comprar en línea hace perder el beneficio de tarifa de residente. Cuestionó que las aerolíneas prioricen turistas y carga sobre residentes, y que los descuentos de adulto mayor y de residente no sean acumulables. Propuso protocolos de vuelos internacionales directos a Galápagos ante contingencias en el continente.
As. Juan Gonzaga	Cuestionó el art. 14 literal o), que permite delegar certificación y vigilancia a entidades extranjeras, argumentando que el Ecuador tiene capacidad técnica propia. Criticó que los arts. 15 h) y 127 solo exijan "registrar" las tarifas aéreas sin facultad de control, lo que —advirtió— facilita la monopolización del mercado por grandes aerolíneas en desmedro de operadoras pequeñas. Propuso exigir que al menos el 51% del capital de las aerolíneas que operan en Ecuador sea nacional (art. 115). Cerró pidiendo tarifas diferenciadas para la Amazonía y Galápagos, en línea con mandatos ya existentes, aunque incumplidos, de la Ley Amazónica.

Fuente: Asamblea Nacional del Ecuador. (2026, febrero 05). Sesión No. 067-AN-2025-2029 del pleno de la Asamblea Nacional. Youtube. https://www.youtube.com/watch?v=1ATYr0akLtU

ANEXO NO. II

SISTEMATIZACIÓN DE LOS CRITERIOS PRESENTADOS EN LAS SESIONES DE COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO Y LA MICROEMPRESA – PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

SESIÓN AN-CDEP Nro.090-2025-2027 (29 de octubre de 2025)		
Interviniente	**Principales Aportes / Observaciones**	**Enfoque**
Marco Antonio Subía Martínez Presidente de la Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en el Ecuador (ARLAE), y; **Chester Salazar del Pozo** Representante de ADENA	- Plantearon suprimir el Consejo Nacional de Aviación Civil y trasladar sus atribuciones al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. - Pidieron manejar con cautela la apertura del cabotaje, para que la competencia sea pareja entre operadores. - Sugirieron revisar el registro de tarifas, los balances y el régimen de multas. - Propusieron repensar la designación y el fuero del Director General. - Solicitaron dar más fuerza al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.	Institucionalidad del ente rector y régimen de cabotaje
SESIÓN AN-CDEP Nro.095-2025-2027 (21 de noviembre de 2025)		
Dr. Javier Rosales Experto en Derecho Aeronáutico	- Solicitó dar jerarquía a los tratados internacionales (art. 23) y aplicar el Convenio de Montreal en la protección de pasajeros para vuelos internacionales (arts. 147 y siguientes). - Propuso retirar del proyecto el régimen de infracciones y sanciones (arts. 175 y siguientes), por duplicar al Código Orgánico Administrativo. - Recomendó reclasificar como leves varias infracciones administrativas menores, dejando “graves” y “muy graves” únicamente para lo que compromete la seguridad aeronáutica (arts. 180-182).	Jerarquía normativa y régimen sancionatorio
SESIÓN AN-CDEP Nro.096-2025-2027 (27 de noviembre de 2025)		
Dr. Nicolás Paulson Delegado del Ministerio de Producción ante el	- Cuestionó que el Consejo Nacional de Aviación Civil tuviera solo dos miembros, por debajo del mínimo de	Institucionalidad del Consejo Nacional de Aviación Civil

Consejo Nacional de Aviación Civil	tres que exige el Código Orgánico Administrativo.	
Jessica Alomía Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones	- Presentó cifras de conectividad y turismo. - Pidió eliminar el art. 55 (duplicidad de trámites contables), el art. 127 (registro de tarifas) y el art. 150 (beneficios a adultos mayores y personas con discapacidad, ya cubiertos por otra normativa).	Simplificación de trámites y no duplicidad normativa
Alberto López Condo Representante de la aerolínea Ecuacóndor	- Propuso sumar un tercer miembro al Consejo Nacional de Aviación Civil que representara a las aerolíneas de capital ecuatoriano. - Solicitó ajustar los arts. 10, 11, 14, 15 (h), 18, 22, 115 y 127 para priorizar capital y profesionales nacionales. - Pidió limitar a entidades extranjeras la delegación de certificación y vigilancia. - Propuso permitir hasta el 49% de capital extranjero en aerolíneas nacionales. - Solicitó controlar, no solo registrar, las tarifas mínimas, para evitar precios predatorios.	Protección del capital y talento nacional; control tarifario
SESIÓN AN-CDEP Nro.098-2025-2027 (03 de diciembre de 2025)		
Pablo Jiménez Ayora Vicepresidente Ejecutivo de la Cámara de Industria y Producción (CIP)	- Solicitó separar mejor las competencias institucionales y dar seguridad jurídica a los GAD con aeropuertos concesionados. - Pidió definir qué se entiende por “actividades aeroportuarias” y abrir un capítulo propio para regularlas. - Propuso ampliar el Consejo Nacional de Aviación Civil a tres miembros, uno de ellos delegado de la Presidencia, y crear un consejo consultivo del sector privado. - Sugirió mantener al Consejo como segunda instancia de reclamos. - Cuestionó que se declare a la aviación “sector estratégico” cuando la Constitución no la reconoce como tal.	Delimitación competencial, sector estratégico y empleo local

	- Solicitó revisar el fuero de Corte Nacional del Director General e incluir "radioayudas" en el art. 29. - Pidió ajustar la votación en los comités de seguridad y facilitación, y evitar que se dupliquen competencias ambientales (art. 61). - Propuso equilibrar la apertura de cielos abiertos y cabotaje con la obligación de que las empresas empleen un 35% de mano de obra local.	
SESIÓN AN-CDEP Nro.107-2025-2027 (17 de diciembre de 2025)		
David Dueñas Vicepresidente de la Junta Aeronáutica Civil de Chile	- Repasó el modelo chileno de cielos abiertos, vigente desde 1979. - Advirtió que los buenos resultados no dependen solo de la norma aeronáutica, sino de que otras políticas públicas acompañen.	Referencia comparada — cielos abiertos (Chile)
Hernán Adrián Gómez Subsecretario de Transporte Aéreo de Argentina	- Explicó cómo Argentina abrió sus cielos desde 2023, con reformas al Código Aeronáutico y varios incentivos. - Presentó cifras: 57 rutas nuevas y un salto en el índice de viajes por habitante, además de aerolíneas surgidas con esa liberalización (Humming, Newfly, Andes, American Jet).	Referencia comparada — liberalización (Argentina)
Jaime Binder Secretario General de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)	- Se detuvo en la diferencia entre regulación técnica y regulación económica, esta última la que libera mercados. - Sostuvo que cielos abiertos y defensa nacional no son incompatibles.	Referencia comparada — regulación técnica vs. económica
SESIÓN AN-CDEP Nro.112-2025-2027 (26 de enero de 2026)		
As. Sergio Peña Veloz y As. Alex Steven Morán Galarza Miembros de la Comisión	- Se pronunciaron a favor del informe para primer debate, destacando la modernización y la competitividad del proyecto. - El As. Morán mocionó, conforme al art. 135 de la LOFL, aprobar el informe.	Respaldo al proyecto — modernización y competitividad
As. Diego Enrique Salas Barriga Miembro de la Comisión	- Anunció su voto razonado en contra, señalando ambigüedades sobre operadores extranjeros domiciliados, el mantenimiento de fuero para la autoridad técnica, y	Garantías del debido proceso y fuero

	sanciones/suspensiones sin un procedimiento plenamente garantista.	
SESIÓN AN-CDEP Nro.140-2025-2027 (07 de abril de 2026)		
Ab. Mayra Quimbita Directora de Transporte Aéreo y Regulaciones (encargada), DGAC, y; **Ab. Juan Carlos Sánchez** Asesor institucional, DGAC	- Explicaron que el proyecto sube la normativa a rango orgánico y unifica en un solo cuerpo la Ley de Aviación Civil y el Código Aeronáutico. - Señalaron que el proyecto incorpora el cabotaje y las libertades octava y novena del aire, y permite delegar servicios de navegación aérea y aeroportuarios. - Indicaron que busca corregir lo señalado por las auditorías USOAP/USAP de la OACI. - Expusieron en detalle las nueve libertades del aire y lo que se espera de la política de cielos abiertos: nuevas rutas, más competencia y tarifas eventualmente más bajas.	Unificación normativa y política de cielos abiertos
SESIÓN AN-CDEP Nro.141-2025-2027 (14 de abril de 2026)		
Dra. Azucena Zelaya Directora General de Aeronáutica Civil de Guatemala	- Encontró paralelos entre la situación regulatoria de su país y la de Ecuador. - Insistió en fortalecer el marco normativo pensando en las auditorías de la OACI, en la liberalización de cielos como motor de competitividad, y en definir bien el modelo de administración aeroportuaria (público, privado o mixto). - Recomendó separar autoridad de operador, para no generar conflictos de interés. - Se refirió también al tratamiento de los drones.	Referencia comparada — Guatemala; separación autoridad/operador
Ab. Sebastián Reina, experto en Derecho Aeronáutico, y; **Melissa Hidalgo** **Equipo técnico**	- Propusieron que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sea la última instancia administrativa frente a las resoluciones del Director de Aviación Civil, ante la desaparición del Consejo Nacional de Aviación Civil. - Solicitaron quitar el registro mensual obligatorio de tarifas (art. 13) y permitir la convalidación de certificados OMA (art. 19). - Pidieron precisar las facultades de inspección (art. 20) y dejar claro que los	Depuración técnica articulada (trámites, régimen sancionatorio, protección al pasajero)

	certificados de matrícula (art. 22) son solo para aeronaves ecuatorianas. - Propusieron eliminar o alinear la obligación de registro contable (art. 53) con otros plazos existentes, y cambiar "autorización previa" por "notificación previa" en la exportación de aeronaves (art. 60). - Solicitaron permitir la digitalización de la documentación a bordo (art. 89). - Pidieron eliminar la duplicidad entre el art. 113 y la Ley Orgánica de Régimen Especial de Galápagos, y alinear el art. 114 al principio de reciprocidad real y efectiva. - Propusieron sacar de la ley el régimen de protección a pasajeros y dejarlo en una resolución de la DGAC alineada a la Decisión 619 de la CAN y al Convenio de Montreal de 1999 (arts. 148 y 149). - Solicitaron afinar el régimen sancionatorio (arts. 134, 178 y 179) y alinear la prescripción de infracciones (art. 197) al Código Orgánico Administrativo.	
SESIÓN AN-CDEP Nro.144-2025-2027 (21 de abril de 2026)		
Sra. Bernarda Franco Secretaria de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana	- Recomendó reforzar el objeto de la ley en materia de inspección y control, y precisar las atribuciones del Ministerio de Transporte (art. 9). - Solicitó definir qué ocurre con los fondos remanentes de tasas aeronáuticas y la responsabilidad personal del Director General (art. 10). - Propuso reubicar institucionalmente a la Comisión Investigadora de Accidentes, para que no exista conflicto de intereses. - Pidió revisar los artículos sobre tripulación (95 y 96), el registro de tarifas y la responsabilidad por daño de equipaje (art. 150).	Referencia comparada — República Dominicana; independencia de la investigación de accidentes
Dr. Juan Carlos Sánchez	- Presentó un comparativo con la normativa guatemalteca. - Recordó que buena parte del proyecto responde a lo señalado por la auditoría	Correspondencia con la auditoría OACI (USOAP 2023)

Asesor de la DGAC	USOAP 2023 de la OACI: seguridad operacional, derechos del pasajero, drones, sostenibilidad, competitividad y cielos abiertos.	
SESIÓN AN-CDEP Nro.147-2025-2027 (05 de mayo de 2026)		
Juan Pablo Franco Director General de Aviación Civil	- Expuso que la aviación civil ecuatoriana está atrasada 20 años. - Defendió la apertura del cabotaje y de cielos abiertos, y la creación de una Empresa Pública para la DGAC. - Detalló déficits presupuestarios y de personal técnico, así como la necesidad de regular los drones.	Modernización institucional y apertura de mercado
Dr. Rafael Echevarne Director de Airports Council International, Latin America & Caribbean (ACI-LAC)	- Presentó 14 recomendaciones en cinco ejes: separación de funciones de la DGAC; competencias municipales sobre aeropuertos (art. 158); régimen tarifario y mecanismo contra la mora; seguridad jurídica frente a revocatorias (art. 155); y seguridad operacional. - Citó el caso argentino como evidencia de los beneficios de la liberalización.	Gobernanza aeroportuaria y seguridad jurídica
Dr. Pablo Neira CEO de Jethandling Ecuador FBO	- Propuso una categoría de "operaciones chárter internacionales especiales de bajo volumen y alto valor", con ruta hacia Galápagos, sujeta a cupo anual e informe del Consejo de Gobierno de Galápagos.	Régimen especial de chárteres — Galápagos
Dr. Edward López Presidente de la Asociación de Agencias de Viajes y Empresas de Turismo (ASOTUR)	- Se opuso a que la certificación se otorgue solo por organismos ecuatorianos y al límite del 49% a la inversión extranjera en aerolíneas. - Alertó sobre el riesgo de tarifas predatorias. - Cuestionó el cabotaje exclusivo para empresas ecuatorianas y los vuelos directos a Galápagos.	Apertura de mercado y cabotaje
SESIÓN AN-CDEP Nro.150-2025-2027 (12 de mayo de 2026)		
Sra. Mariela Anchundia Vicepresidenta de la Asociación de Representantes de	- Señaló que la ley simplifica trámites y refuerza la seguridad operacional siguiendo estándares OACI, e incorpora el Perfilamiento Anticipado de Pasajero. - Pidió que el cabotaje se maneje con reciprocidad real y que se elimine el registro de tarifas ante la DGAC.	Simplificación normativa y reciprocidad en el cabotaje

Líneas Aéreas en Ecuador (ARLAE)	- Advirtió que el capítulo de derechos de usuarios se solapa con la Ley del Consumidor, la de Discapacidad y la de Tercera Edad. - Respaldó que desaparezca el Consejo de Aviación Civil, quedando la gobernanza en manos del Ministerio de Transporte y la DGAC. - Celebró los avances en digitalización y sostenibilidad.	
Sr. Max Naranjo Experto en Aviación Civil	- Coincidió en lo positivo de elevar la ley a rango orgánico y unificarla con el Código Aeronáutico. - Sobre el cabotaje, citó el art. 7 del Convenio de Chicago: no puede otorgarse con exclusividad, y como los convenios bilaterales vigentes de Ecuador lo prohíben expresamente, habría que reformarlos aplicando siempre reciprocidad. - Recomendó eliminar del art. 6 la categoría de aeronaves "públicas y privadas". - Propuso reducir de 12 a un máximo de 5 los miembros del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (art. 33). - Junto con el As. Sergio Peña, sugirió orientar las nuevas operaciones a rutas hoy desatendidas, como Latacunga, Santa Rosa o Tena.	Marco internacional del cabotaje (Convenio de Chicago) y reciprocidad
SESIÓN AN-CDEP Nro.154-2025-2027 (19 de mayo de 2026)		
David Hernández, Gerente de Área para Centroamérica, Ecuador y Venezuela (IATA); **Alejandro Muñoz,** Subdirector para Relaciones con Gobierno (IATA); **y Lina Quintero,** Jefa de Asuntos Gubernamentales (ALTA)	- Presentaron observaciones sobre los arts.: 55 (duplicidad de requisitos contables/documentales), 85 (distinguir "seguridad" de "mercancías peligrosas" conforme OACI/Chicago), 92 (requisito documental de tránsito y aterrizaje), 123 (ampliar la definición de "animales de compañía") y 125 (eliminar el registro obligatorio de tarifas). - Solicitaron que el capítulo noveno, sobre protección de pasajeros e infracciones, se regule vía reglamento y no en la ley orgánica.	Depuración técnica articulada — gremios internacionales (IATA/ALTA)

ANEXO NO. III

CUADRO DE SISTEMATIZACIÓN DE OBSERVACIONES RECIBIDAS POR LA COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE DESARROLLO ECONÓMICO, PRODUCTIVO Y LA MICROEMPRESA.

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL		
TITULO PRIMERO GENERALIDADES		
Texto Vigente	**Propuesta de Ley**	**Artículo 1**
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	**Artículo 1.- Objeto.** La presente Ley tiene por objeto regular y controlar la aviación civil en el territorio nacional para garantizar la seguridad, eficiencia y sostenibilidad de las actividades aéreas civiles y el uso del espacio aéreo. Corresponde al Estado la regulación, planificación, control y concesión aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Asimismo, le concierne la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos civiles, de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos servicios de navegación aérea, en forma directa o por delegación, según sean las conveniencias del Estado, con arreglo a las disposiciones de esta Ley, reglamentos y regulaciones técnicas, que deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional. De acuerdo con la Constitución de la República del Ecuador y a la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, y su Reglamento	**Memorando Nro. AN-SBDE-2026-0003-M, As. Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026.** **Sustitúyase el último inciso del artículo 1 por el siguiente:** De acuerdo con la Constitución de la República del Ecuador y a la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, y su Reglamento de aplicación, se podrá delegar a la iniciativa privada, a través de cualquier modalidad reconocida por la ley, los aeródromos existentes y la provisión de los servicios aéreos en el país a empresas nacionales o extranjeras, que presenten las condiciones más favorables al desarrollo, mantenimiento y mejoras de los actuales, sin excluir la posibilidad de la construcción y operación de nuevos aeródromos, conforme las disposiciones previstas en la presente Ley y demás normativa internacional aplicable. **Memorando Nro. AN-BFCA-2026-0015-M, As. Cristian Andrés Benavides Fuentes, 24 de Febrero de 2026.**

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.	de aplicación, se podrá delegar a la iniciativa privada, a través de cualquier modalidad reconocida por la ley, los aeródromos existentes y la provisión de los servicios aéreos en el país a empresas nacionales o extranjeras, que presenten las condiciones más favorables al desarrollo, mantenimiento y mejoras de los actuales, sin excluir la posibilidad de la construcción y operación de nuevos aeródromos.	Artículo 1.-Principio de prioridad nacional ▪ En las empresas aeronáuticas constituidas en e Ecuador, el ejercicio de actividades aeronáuticas técnicas remuneradas deberá ser realizado por personal aeronáutico de nacionalidad ecuatoriana, debidamente licenciado o convalidado conforme a la normativa vigente. **Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 1.- Objeto.** Esta ley tiene por finalidad regular y controlar la aviación civil en el Territorio Nacional con el fin de garantizar la seguridad operacional y seguridad de la aviación, eficiencia y sostenibilidad de las actividades aéreas civiles y el uso del espacio aéreo. Corresponde al Estado a través de la Dirección General de Aviación Civil la administración, regulación, planificación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Asimismo, le concierne la construcción, operación y

		mantenimiento de los aeródromos civiles, de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos servicios de navegación aérea, en forma directa o por cualquier modalidad permitida legalmente, según sean las conveniencias del Estado, con arreglo a las disposiciones de esta Ley, reglamentos y regulaciones técnicas, que deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional. De acuerdo con la Constitución de la República del Ecuador y la Ley, la iniciativa privada, a través de cualquier modalidad reconocida por el ordenamiento jurídico, podrá construir, administrar, operar o mantener los aeródromos nuevos o existentes y la provisión de los servicios aéreos, considerando las condiciones más favorables al desarrollo, mantenimiento y mejoras de los actuales.
		Artículo 2
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	**Artículo 2.- Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).** Corresponde al Estado a través de la Dirección General de Aviación Civil coordinar la implementación, el establecimiento, la operación y el mantenimiento del programa estatal de seguridad operacional (SSP), de conformidad con los requisitos adoptados en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.	**Memorando Nro. AN-BFCA-2026-0015-M, As. Cristian Andrés Benavides Fuentes, 24 de Febrero de 2026.** Artículo 2.- Excepción técnica debidamente motivada 1. De manera excepcional y debidamente motivada la Autoridad Aeronáutica Civil podrá autorizar la contratación temporal de personal técnico extranjero cuando:

la Aviación Civil (RDAC), emitidas por la autoridad aeronáutica.		a) Se demuestre insuficiencia o inexistencia de personal ecuatoriano calificado; b) Se trate de procesos de incorporación de nueva flota, certificación técnica especializada o transferencia tecnológica; o c) Sea necesario para garantizar la continuidad segura del servicio aéreo.
		Artículo 3
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;	**Artículo 3.- Ámbito.** Las disposiciones contenidas en la presente Ley son aplicables a todas las personas naturales y jurídicas, públicas o privadas, involucradas en la operación, gestión, o regulación de las actividades aéreas civiles dentro del territorio ecuatoriano.	**Memorando Nro. AN-BFCA-2026-0015-M, As. Cristian Andrés Benavides Fuentes, 24 de Febrero de 2026.** Artículo 3.-Temporalidad de la autorización 1. Las autorizaciones otorgadas conforme al artículo anterior tendrán una vigencia máxima de seis (6) meses, renovables por una sola vez por igual período, previo informe técnico que justifique la persistencia de la necesidad excepcional. 2. En ningún caso la autorización podrá superar doce (12) meses continuos

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.		3. Durante el período autorizado, el personal extranjero deberá cumplir un programa formal de transferencia de conocimientos y entrenamiento dirigido al personal ecuatoriano que lo sustituirá 4. En ningún caso la contratación de personal extranjero podrá afectar el derecho preferente al empleo del personal aeronáutico ecuatoriano debidamente habilitado. 5. La Autoridad Aeronáutica Civil establecerá mediante reglamento los requisitos, condiciones, límites porcentuales y procedimientos aplicables a estas autorizaciones, garantizando el equilibrio entre la seguridad operacional y la protección del empleo nacional.
		Artículo 4

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	**Artículo 4.- Finalidad.** La presente Ley tiene como finalidad garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, fomentar la cooperación interinstitucional y bilateral en materia de seguridad operacional, promover el desarrollo sostenible de la aviación civil en el país y garantizar el cumplimiento de los estándares Artículo 4 internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional a través del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.	**Memorando Nro. AN-BFCA-2026-0015-M, As. Cristian Andrés Benavides Fuentes, 24 de Febrero de 2026.** Artículo 4.- Plan obligatorio de transferencia de conocimiento 1. Todo explotador aéreo que solicite autorización para contratar pilotos extranjeros deberá presentar un Plan de Transferencia de Conocimiento que incluya: 2. a) Identificación de pilotos ecuatorianos en proceso de habilitación; b) Cronograma de entrenamiento; c) Horas mínimas de instrucción; d) Programa de sustitución progresiva. La renovación de la autorización estará condicionada al cumplimiento verificable del plan.

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.		
		Artículo 5
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	**Artículo 5.- Principios.** La aeronáutica civil en el Ecuador se rige por los siguientes principios: a) **Seguridad.** - La seguridad en la aviación civil es una prioridad fundamental, la Ley establece normas y regulaciones para garantizar la seguridad en las operaciones de las aeronaves. b) **Eficiencia**. - La Ley busca promover la eficiencia en las operaciones aéreas. c) **Legalidad y transparencia.** - La Ley establece que las actividades relacionadas con la aviación	**Memorando Nro. AN-BFCA-2026-0015-M, As. Cristian Andrés Benavides Fuentes, 24 de Febrero de 2026.** Artículo 5.- Requisitos técnicos obligatorios 1. Todo piloto extranjero autorizado deberá: a) Poseer licencia válida emitida por su Estado de origen; b) Obtener convalidación o validación por la

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.	civil deben realizarse de conformidad con la ley y con transparencia.	Autoridad Aeronáutica Civil del Ecuador; c) Cumplir con los requisitos médicos, lingüísticos y de competencia operacional exigidos por la normativa vigente; d) Estar incluido en el sistema de gestión de seguridad operacional del explotador.
		Artículo 6
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	**Artículo 6.- Actividades Aeronáuticas Civiles.** Es el conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con la operación de aeronaves privadas. Las aeronaves públicas estarán sujetas a las disposiciones de esta Ley solamente cuando normas expresas así lo preceptúen.	**Memorando Nro. AN-SBDE-2026 0003-M, As.Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026** **Sustitúyase el artículo 6 por el siguiente:** **Artículo 6.- Actividades Aeronáuticas Civiles. –** Se considera actividad aeronáutica civil la ejercida por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, vinculada a la operación de aeronaves civiles, comerciales y no comerciales, y a la prestación de servicios

acuerdos bilaterales sobre asuntos de aviación civil; c) Cumplir y hacer cumplir la ley, reglamentos y regulaciones técnicas; d) Presidir el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional y el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil; e) Aprobar, anualmente, el Plan de Desarrollo Aeronáutico y el Plan Operativo de la Dirección General de Aviación Civil; f) Vigilar y controlar las actividades relacionadas con la aeronáutica civil de las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que operen en el país; g) Fomentar el desarrollo de la aviación comercial y apoyar la constitución y funcionamiento de aeroclubes, centros de adiestramiento y formación de pilotos civiles, escuelas de pilotaje civil, clubes de aeromodelismo y, en general, las actividades de las instituciones que tengan la finalidad de contribuir al desarrollo aerocivil; y, controlar su operación y desenvolvimiento; h) Controlar la correcta recaudación e inversión de los fondos y administrarlos de acuerdo con la ley y el presupuesto debidamente aprobado por los órganos competentes; i) Autorizar, con su firma, los egresos regulares de los fondos de la Dirección General, de acuerdo con el presupuesto y sus disponibilidades;		aeronáuticos, aeroportuarios y de navegación aérea. Se excluyen las aeronaves de Estado, salvo cuando esta Ley expresamente disponga lo contrario. **Memorando Nro. AN-BFCA-2026-0015-M, As. Cristian Andrés Benavides Fuentes, 24 de Febrero de 2026.** Artículo 6.- Supremacía de la seguridad operacional 1. La contratación o autorización de pilotos extranjeros en ningún caso podrá comprometer la seguridad operacional. El comandante de aeronave mantendrá plena autoridad técnica para abstenerse de iniciar o continuar un vuelo cuando existan condiciones que comprometan la seguridad, incluyendo situaciones de fatiga o falta de competencia operacional **Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** Artículo 6.- Actividades Aeronáuticas Civiles y Actividades Aeroportuarias.- Se entenderá como **Actividades Aeronáuticas Civiles** el conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con la operación de aeronaves civiles, incluyendo los servicios de navegación aérea, conforme los preceptos

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:		establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Las aeronaves públicas estarán sujetas a las disposiciones de esta Ley solamente cuando normas expresas así lo preceptúen. Se entenderá como **Actividades Aeroportuarias** al conjunto de actividades vinculadas con la administración y operación de aeropuertos, incluida toda la infraestructura aeroportuaria, así como seguridad conforme los preceptos establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

a) Designar al Subdirector General y Subdirector del Litoral; nombrar o contratar a los funcionarios y empleados de la Dirección General de Aviación Civil; b) Nombrar o contratar y fijar las remuneraciones u honorarios del personal de inspectores que realicen tareas de certificación y de vigilancia continua, de ser necesario de los controladores de tránsito aéreo. Ningún funcionario, empleado o representante de la entidad, designado o contratado por la DAC, podrá tener acciones económicas en empresas aeronáuticas, aeroportuarias o actividades conexas; c) Establecer los estándares de conocimientos y habilidades del personal de funcionarios y empleados de la Dirección General de Aviación Civil y mantendrá esa calificación, mediante entrenamiento propio, contratado o becas; d) Delegar la ejecución de cualquier función dentro de esta Ley, a un funcionario, empleado o unidad administrativa bajo la jurisdicción del Director; y, e) Delegar las funciones de certificación y vigilancia, a cualquier persona privada apropiadamente calificada, quien estará sujeta a la regulación, supervisión y revisión del Director; 3. Regulatorias:		

a) Dictar, reformar, derogar regulaciones técnicas, órdenes, reglamentos internos y disposiciones complementarias de la aviación civil, de conformidad con la presente Ley, el Código Aeronáutico, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las que sean necesarias para la seguridad de vuelo y la protección de la seguridad del transporte aéreo; b) Emitir regulaciones que establezcan un programa de control en el uso de substancias adictivas como drogas y/o alcohol, requiriendo a los transportadores aéreos y operadores de aeropuerto a conducir pruebas de pre-empleo, durante el trabajo y posterior a un accidente de aquellas personas que realizan funciones sensitivas de seguridad aérea como tripulantes, mecánicos, personal de seguridad de un aeropuerto y de otras personas que el Director considere necesario; c) Adoptar las medidas de carácter precautelatorio en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas y de seguridad aeroportuaria, sin perjuicio de la acción legal que corresponda; 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 metereológica, que incidan en la seguridad y la eficiencia de la navegación aérea en el grado más alto posible; para el efecto deberá: i. Observar, medir, investigar y estudiar el fenómeno atmosférico y, mantener las estaciones y oficinas metereológicas que sean necesarias para determinar la condición actual e información sobre condiciones probables de tiempo; ii. Mantener y coordinar el intercambio de información metereológica internacional, requerida para la navegación aérea; iii. Cooperar con otras autoridades u organismos estatales ecuatorianos que participen en el desarrollo de la información metereológica; y, iv. Promover y mantener la estandarización de las observaciones, facilidades y de la documentación entregada a los usuarios de la navegación aérea; y,		

f) Publicar los mapas y cartas necesarias para el movimiento seguro y eficiente de las aeronaves en la navegación aérea, empleando sus recursos y la asistencia de otros organismos estatales ecuatorianos, por lo que: i. Definirá, actualizará, elaborará y publicará las cartas de rutas para navegación aérea, áreas del espacio aéreo terminal y cartas de la aproximación a un aeropuerto; 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 metereológica; y, 17. Las demás determinadas en la ley, Código Aeronáutico, Regulaciones Técnicas de Aviación Civil (RDAC) y más normativas. Las decisiones y resoluciones impugnables del Director General de Aviación Civil, se impugnarán en el ámbito administrativo, en lo que fueren aplicables, según los procedimientos establecidos en el Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva. El mismo procedimiento se observará para impugnar las resoluciones del Consejo Nacional de Aviación Civil.		
		Artículo 7
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;	**Artículo 7.- Soberanía.** Es el derecho exclusivo del Estado ecuatoriano a ejercer su autoridad y control sobre el espacio suprayacente que cubre su territorio continental, insular y marítimo, de conformidad con la Constitución de la República del Ecuador, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el internacional.	

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.		
TÍTULO SEGUNDO DEL SISTEMA DE LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL		
CAPÍTULO PRIMERO AUTORIDADES DE LA AERONÁTICA CIVIL		
		Artículo 8
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.	**Artículo 8.- Ministerio de Infraesctructura y Transporte.** El Ministerio de Infraestructura y Transporte, es el ente rector del Sistema Nacional de Transporte Multimodal en el país, tiene a su cargo la formulación, coordinación, seguimiento y evaluación de la política pública garantizando la aeronáutica, integración territorial, la seguridad operacional, la conectividad y competitividad, en armonía con los estándares y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).	
		Artículo 9
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;	**Artículo 9.- Consejo Nacional de Aviación Civil.** - El Consejo Nacional de Aviación Civil CNAC, es un cuerpo colegiado de alto nivel encargado de asesorar, coordinar y formular lineamientos estratégicos en materia de política aérea civil en el Ecuador.	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **Se sustituye el Artículo 9 (Consejo Nacional de Aviación Civil) por el siguiente:** **Artículo 9.- Atribuciones del Ministerio de Infraestructura y Transporte.** - Son atribuciones del Ministerio de Infraestructura y Transporte a

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.		través de la Subsecretaria de Transporte Aéreo: a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador en materia de transporte aéreo, la presente Ley, sus reglamentos, y las políticas emanadas del Ministerio rector, precautelando el interés colectivo, de conformidad con los principios y objetivos establecidos en esta Ley; b) Determinar las directrices para el diseño de aeronáutica; la política pública c) Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo Aeronáutico formulado por la Dirección General de Aviación Civil; d) Emitir la política mediante la cual se sustentarán las operaciones no regulares; e) Aprobar la creación, regulación de tasas y derechos por servicios aeroportuarios, por facilidades aeronáuticas y utilización de la infraestructura, de los aeródromos a pedido de la Dirección General de Aviación Civil que estén bajo su operación y administración. En los aeródromos que sean operados y administrados por los municipios, en forma directa, por delegación, concesión, o cualquier modalidad reconocida por la Ley, las tasas y derechos aeroportuarios serán fijados por las propias municipalidades, de conformidad con la Ley; f) Representar a la República del Ecuador en reuniones y conferencias de organismos internacionales relacionados al transporte aéreo;

		g) Conformar las delegaciones internacionales que integrarán las negociaciones internacionales bilaterales; h) Coordinar con la Dirección General de Aviación Civil la formulación de proyectos de iniciativas de leyes, reglamentos, acuerdos y resoluciones relacionados con la gestión del transporte aéreo; i) Asesorar, coordinar y formular lineamientos estratégicos en materia de política aérea civil en el Ecuador; j) Presentar una terna a la o el Presidente de la República para la designación del Director General de Aviación Civil. k) Otorgar los permisos de operación referidos en los artículos 127 y 128 de esta Ley a las compañías nacionales y extrajeras de transporte aéreo público y revocarlos, suspenderlos, modificarlos o cancelarlos. Para el efecto, deberá analizar y determinar la capacidad financiera del solicitante para conducir la operación propuesta en base a los informes generados en la Dirección General de Aviación Civil; l) Designar las comisiones de representación internacional permanentes. **Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 9.- Atribuciones del Ministerio de Infraestructura y Transporte.**

		- Son atribuciones del Ministerio de Infraestructura y Transporte a través de la Subsecretaria de Transporte Aéreo: a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador en materia de transporte aéreo, la presente Ley, sus reglamentos, y las políticas emanadas del Ministerio rector, precautelando el interés colectivo, de conformidad con los principios y objetivos establecidos en esta Ley; b) Determinar las directrices para el diseño de la política pública aeronáutica; c) Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo Aeronáutico formulado por la Dirección General de Aviación Civil; d) Emitir la política mediante la cual se sustentarán las operaciones no regulares; e) Aprobar la creación, modificación o extinción de tasas por servicios aeronáuticos, aeroportuarios, incluyendo la utilización de la infraestructura, de los aeródromos a pedido de la Dirección General de Aviación Civil que estén bajo su operación y administración, **sea de forma directa o a través** de delegación de servicios u otros mecanismos de gestión. f) En los aeródromos que sean operados o administrados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en forma directa, por delegación, concesión, o cualquier modalidad reconocida por la

		Ley, las tasas aeroportuarias serán presentadas por resolución del Consejo Municipal correspondiente para su aprobación al Ministerio de Infraestructura y Transporte; g) Representar a la República del Ecuador en reuniones y conferencias de organismos internacionales relacionados al transporte aéreo, de conformidad al ámbito de su competencia; h) Conformar las delegaciones que integrarán las negociaciones internacionales bilaterales; i) Coordinar con la Dirección General de Aviación Civil la formulación de proyectos de iniciativas de leyes, reglamentos, acuerdos y resoluciones relacionados con la gestión del transporte aéreo; j) Asesorar, coordinar y formular lineamientos estratégicos en materia de política aérea civil en el Ecuador; k) Presentar una terna a la o el Presidente de la República para la designación del Director General de Aviación Civil; y,
		Artículo 10
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,	**Artículo 10 Integración del Consejo Nacional de Aviación Civil.** - El Consejo Nacional de Aviación Civil estará conformado por los siguientes miembros: a) El Ministro de Infraestructura y Transporte, quien lo presidirá;	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **Se eliminan los artículos 10** **Artículo 10 Integración del Consejo Nacional de Aviación Civil.** - El Consejo Nacional de Aviación Civil estará

sanidad, aduana, salud pecuaria, turismo y otros análogos; y, el cumplimiento de los convenios internacionales sobre la materia.	b) El Ministro de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca; El Secretario del Consejo Nacional de Aviación Civil será el Director General de Aviación Civil. Los miembros no podrán, al momento de su designación tener relación laboral, participación accionaria o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacional o extranjeras que operen en el país.	conformado por los siguientes miembros: c) El Ministro de Infraestructura y Transporte, quien lo presidirá; d) El Ministro de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca; El Secretario del Consejo Nacional de Aviación Civil será el Director General de Aviación Civil. Los miembros no podrán, al momento de su designación tener relación laboral, participación accionaria o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacional o extranjeras que operen en el país. **Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 10.- Autoridad de Aviación Civil.** La Dirección General de Aviación Civil es el organismo técnico que regula, controla y administra la actividad aeronáutica y aeroportuaria, velando por la seguridad operacional y seguridad de la aviación de la aeronáutica civil ecuatoriana. La Dirección General de Aviación Civil es una entidad autónoma de derecho público, considerada como sector estratégico y desconcentrada, con personería jurídica, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión propia, adscrita al Ministerio de Infraestructura y Transporte.

		Tiene su sede en el Distrito Metropolitano de Quito y opera con jurisdicción nacional, gestionando su presupuesto, patrimonio y régimen administrativo de manera independiente.
		Artículo 11
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.	**Artículo 11.- Atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil.** – Son atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil las siguientes: a) Proponer directrices para el diseño de la política pública aeronáutica; b) Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo Aeronáutico formulado por la Dirección General de Aviación Civil; c) Otorgar, renovar, revocar, suspender y modificar los permisos de operación comercial a las compañías nacionales y extranjeras de transporte aéreo público; d) Analizar y determinar la capacidad financiera del solicitante para conducir la operación propuesta con base a los respectivos informes generados en la Dirección General de Aviación Civil; e) Aprobar la creación, regulación de tasas y derechos por servicios aeroportuarios, por facilidades aeronáuticas y utilización de la infraestructura, de los aeródromos a pedido de la Dirección General de Aviación Civil que estén bajo su operación y administración. En los aeródromos que sean operados y administrados por los municipios, en forma directa, por delegación, concesión, o cualquier	**Número de Tramite 475012, Asociación de Agencias de Viajes y Empresa de Turismo ASOTUR, 02 de diciembre de 2025.** **Agregar en el literal c) lo siguiente:** c) Otorgar renovar, y revocar, suspender y modificar los permisos de operación comercial a las compañías nacionales, domiciliadas y extranjeras de transporte aéreo público. **Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **Se eliminan los artículos 11** **Artículo 11.- Atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil.** - Son atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil las siguientes: a) Proponer directrices para el diseño de aeronáutica; b) la política pública Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo Aeronáutico formulado por la Dirección. c) General de Aviación Civil; d) Otorgar, renovar, revocar,

	modalidad reconocida por la Ley, las tasas y derechos aeroportuarios serán fijados por las propias municipalidades, de conformidad con la Ley. f) Presentar una terna a la o el Presidente de la República para la designación del Director General de Aviación Civil.	suspender y modificar los permisos de operación comercial a las compañías nacionales y extranjeras de transporte aéreo público; e Analizar y determinar la capacidad financiera del solicitante para conducir la operación propuesta con base a los respectivos informes generados en la Dirección General de Aviación Civil; e) Aprobar la creación, regulación de tasas y derechos por servicios aeroportuarios, por facilidades aeronáuticas y utilización de la infraestructura, de los aeródromos a pedido de la Dirección General de Aviación Civil que estén bajo su operación y administración. En los aeródromos que sean operados y administrados por los municipios, en forma directa, por delegación, concesión, o cualquier modalidad reconocida por la Ley, las tasas y derechos aeroportuarios serán fijados por las propias municipalidades, de conformidad con la Ley. f) Presentar una terna a la o el Presidente de la República para la designación del Director General de Aviación Civil.
Capítulo Segundo **Dirección General de Aviación Civil**		
		Artículo 12
Art.12.- La Junta Investigadora de Accidentes (JIA) es una institución especializada en esta temática, y	**Artículo 12.- Autoridad de Aviación Civil.** La Dirección General de Aviación Civil es el organismo técnico que regula, controla y administra la	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.**

funcionará como entidad adscrita a la Dirección General de Aviación Civil, con personería jurídica, autonomía administrativa, operativa, financiera y decisoria para el cumplimiento de sus funciones. La JIA tiene autoridad y competencia en todo el territorio del Ecuador, y actúa con independencia funcional respecto del ministerio responsable de la rectoría del sector aeronáutico y aeroportuario, de la Dirección General de Aviación Civil, de las autoridades aeroportuarias, de los organismos responsables de la circulación y tráfico aéreo, y de cualquier otra autoridad o entidad cuya función o intereses puedan entrar en conflicto con la misión, objetivos y potestades de la Junta Investigadora de Accidentes. Para el ejercicio de sus funciones y atribuciones, la JIA contará con los medios necesarios tanto económicos como de personal, materiales e infraestructura.	actividad aeronáutica y aeroportuaria, velando seguridad operacional por de aeronáutica civil ecuatoriana. la Dirección General de Aviación Civil es una entidad autónoma de derecho público, considerada como sector estratégico y desconcentrada, con personería jurídica, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión propia y está sujeta a la rectoría de la política aeronáutica emitida por el el Ministerio de Infraestructura y Transporte. Tiene su sede en el Distrito Metropolitano de Quito y opera con jurisdicción nacional, gestionando su presupuesto, patrimonio y régimen administrativo de manera independiente.	**Se modifica el artículo 12, respecto a la autoridad de Aviación CIVIL, incluyendo la palabra "ADSCRITA"** **Artículo 10.- Autoridad de Aviación Civil.** La Dirección General de Aviación Civil es el organismo técnico que regula, controla y administra la actividad aeronáutica aeroportuaria, seguridad velando operacional aeronáutica civil ecuatoriana. y por de la Dirección General de Aviación Civil es una entidad autónoma de derecho público, considerada como sector estratégico y desconcentrada, con personería jurídica, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión propia adscrita al Ministerio Infraestructura y Transporte. de Tiene su sede en el Distrito Metropolitano de Quito y opera con jurisdicción nacional, gestionando su presupuesto, patrimonio y régimen administrativo de independiente. manera **Asociación de Agencias de Viajes y Empresas de Turismo, 05 de Mayo de 2026** **RECOMENDACIÓN:** p) Delegar la funciones de certificación y vigilancia, a un organismo, empresa o profesional ecuatoriano, debidamente calificados, evaluados y certificados por la direccion general de aviacion civil.
		Artículo 13
Art.13.- La JIA investigará accidentes e incidentes de aeronaves civiles ocurridos en el territorio ecuatoriano; establecerá los hechos,	**Artículo 13.- Director General de Aviación Civil.** El Director General de Aviación Civil, es la máxima autoridad de la Entidad y será designado	**Memorando Nro. AN-SBDE-2026 0003-M, As.Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026.**

circunstancias, sus causas o probables causas; identificará los problemas y deficiencias de seguridad; y, efectuará recomendaciones conducentes a eliminar o reducir cualquier problema o deficiencia en esta materia. Las conclusiones sobre las causas o probables causas de los accidentes o incidentes de aviación a los que arribe la JIA, se tomarán sin ningún tipo de injerencia o intervención de autoridad alguna del Estado ecuatoriano, así como de cualquier otra entidad pública o privada, nacional o extranjera. En aras de la prevención de accidentes e incidentes, la Junta Investigadora de Accidentes publicará el informe final lo antes posible y, de ser factible, en un plazo de doce meses, contado a partir del suceso, de acuerdo con lo que dispone el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Hasta que se proceda a la publicación del informe final, la Junta Investigadora de Accidentes pondrá a disposición del público, informes trimestrales de avance de investigación del suceso, que indiquen los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que haya encontrado.	por la o el Presidente de la República, de una terna propuesta por el Consejo Nacional de Aviación Civil, su designación deberá ser por el período de cinco (5) años y gozará de fuero de Corte Nacional de Justicia, en las mismas condiciones que un ministro de Estado, a fin de garantizar la seguridad operacional y seguridad de la aviación de la aeronáutica civil del país; y, deberá cumplir con los siguientes requisitos: Ser de nacionalidad ecuatoriana, título de tercer nivel, con experiencia mínima de diez años en actividades de aviación y no podrán, al momento de su designación tener relación laboral, participación accionaria o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacionales o extranjeras que operan en el país.	**Sustitúyase el artículo 13 por el siguiente:** La máxima autoridad ejecutiva de la DGAC será la o el Director General, designado por la o el Presidente de la República por un periodo de cinco (5) años, de una terna propuesta por el Consejo Nacional de Aviación Civil a partir de un proceso público de méritos y oposición, con veeduría. La o el Director General podrá ser removido únicamente por causales expresas y taxativas previstas en la ley. La autoridad no gozará de fuero especial; su independencia se garantiza mediante estabilidad del periodo, causales taxativas de remoción y prohibiciones estrictas de conflicto de interés. Para ejercer el cargo de Director General de Aviación Civil deberá ser de nacionalidad ecuatoriana, contar con título de tercer nivel y experiencia mínima de diez años en actividades de aviación. No podrá, al momento de su designación tener relación laboral, participación accionaria desempeñar funciones o de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacionales o extranjeras que operan en el país. **Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **Sustituyase la frase "Consejo Nacional de Aviación" por "Ministerio de Infraestructura y Transporte"** **Artículo 11.- Director General de Aviación Civil.** El Director General de Aviación Civil, es la máxima autoridad de la Entidad

		y será designado por la o el Presidente de la República, de una terna propuesta por el Ministerio de Infraestructura y Transporte, su designación deberá ser por el período de cinco (5) años y gozará de fuero de Corte Nacional de Justicia, en las mismas condiciones que un ministro de Estado, a fin de garantizar la seguridad operacional y seguridad de la aviación de la aeronáutica civil del país; y, deberá cumplir con los siguientes requisitos: Ser de nacionalidad ecuatoriana, título de tercer nivel, con experiencia mínima de diez años en actividades de aviación y no podrán, al momento de su designación tener relación laboral, participación accionaria o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacionales o extranjeras que operan en el país.] **Memorando Nro. AN-CDSM-2026-0008-M, As. Segundo Manuel Choro Duchi, 04 de Febrero de 2026.** **Artículo 13- Atribuciones Generales de la Dirección General de Aviación Civil - DGAC (modificado) Texto sugerido:** La Dirección General de Aviación Civil tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones: a) Regular, controlar y supervisar las actividades aeronáuticas civiles en el territorio nacional;

		b) Garantizar el respeto a los derechos de los pasajeros, en especial aquellos en situación de vulnerabilidad, mediante la implementación de mecanismos de atención ciudadana y oficinas de defensa del usuario en todos los aeródromos públicos; c) Supervisar el cumplimiento de la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor por parte de los operadores aéreos; d) Fomentar la transparencia en la publicación de tarifas, condiciones del servicio y procesos de reembolso o compensación. **Asociación de Agencias de Viajes y Empresas de Turismo, 05 de Mayo de 2026** **RECOMENDACIÓN:** **Al numeral (n):** n) OTORGAR, RENOVAR, REVOCAR, SUSPENDER O MODIFICAR LOS PERMISOS DE OPERACIÓN COMERCIAL A LAS COMPAÑÍAS NACIONALES Y EXTRANJERAS. EN EL CASO DE LAS SOLICITUDES DE NUEVOS OPERADORES DEL SERVICIO REGULAR Y NO REGULAR, SE DEBERÁ CONTAR DENTRO DEL PROCEDIMIENTO QUE DEFINA LA DIRECCIÓN

		GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, CON UN INFORME FAVORABLE DEL ENTE RECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO. **RECOMENDACIONES:** **Al numeral (h):** h) REGISTRAR Y REVISAR, LOS PRIMEROS 10 DIAS DE CADA MES, LAS TARIFAS AEREAS DE AVIACION COMERCIAL QUE DEBEN PRESENTAR LAS COMPAÑIAS NACIONALES Y EXTRANJERAS, ASI COMO LAS TARIFAS MINIMAS QUE PRETENDAN REGISTRAR LAS AEROLINEAS EN RUTA DOMESTICAS, LAS MISMAS QUE DEBEN ESTAR ACORDE CON EL COSTO REAL DE LA OPERACIÓN EN LA RUTA VOLADA Y QUE DEBERAN SOMETERSE AL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACION NACIONAL VIGENTE EN MATERIA DE COMPETENCIA.
		Artículo 14
Art.14.- El Director General de Aviación Civil adoptará las acciones correctivas, con base en las recomendaciones de seguridad operacional emitidas como resultado de las investigaciones de los accidentes e incidentes realizados por la JIA. Igual obligación tendrán los destinatarios de cualquier recomendación de seguridad emitida por la Junta Investigadora de Accidentes.	**Artículo 14.- Atribuciones del Director General de Aviación Civil.** Son atribuciones del Director General de Aviación Civil las siguientes: a) Ejercer la representación administrativa, legal, judicial y extrajudicial de la entidad; b) Velar por el cumplimiento estricto de las convenciones internacionales y de los acuerdos bilaterales sobre asuntos de aviación civil; c) Velar por el cumplimiento, de la ley, reglamentos y demás normativa aplicable a la materia;	**Número de Tramite 475012, Asociación de Agencias de Viajes y Empresa de Turismo ASOTUR, 02 de diciembre de 2025.** **Agregar en el literal o) lo siguiente:** o) Delegar las funciones de certificación y vigilancia, a un organismo, empresa o profesional ecuatoriano, debidamente evaluados y certificados por el Consejo Nacional de Aviación Civil y por DGAC. **Memorando Nro. AN-SBDE-2026 0003-M, As.Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026**

	d) Designar al Subdirector General y autoridades de desconcentradas; las unidades. e) Designar, contratar y desvincular al personal de la Dirección General. de Aviación Civil, de acuerdo con las necesidades de servicio y de conformidad con las leyes y reglamentos; f) Delegar la ejecución de cualquier función dentro de esta Ley, a un funcionario, empleado o unidad administrativa bajo la jurisdicción del Director; g) Suscribir contratos y convenios nacionales e internacionales, en el ámbito de competencia de la Dirección General de Aviación Civil; h) Autorizar el gasto público de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad a la ley; i) Controlar la correcta recaudación e inversión de los y administrarlos de acuerdo con la ley; fondos j) Aprobar el Plan Estratégico, Planes y Programas de la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo a la reglamentación nacional e internacional vigente; k) Presentar el informe de rendición de cuentas a la ciudadanía, de conformidad a la Constitución de la República y la Ley; l) Supervisar, vigilar y controlar la actividad aeronáutica civil;	**Sustitúyase el literal o) por el siguiente:** o) Podrá habilitar organismos técnicos, públicos o privados, para actividades auxiliares específicas, exámenes, auditorías técnicas e inspecciones bajo supervisión, siempre que exista acreditación y control permanente; se garantice independencia respecto de los regulados; y, la decisión final de certificación, suspensión o revocatoria permanezca en la DGAC. En ningún caso se delegará la responsabilidad estatal supervisión de la seguridad operacional. **Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **En el literal ñ del artículo 14 agréguese la siguiente frase:** **Artículo 12.- Atribuciones del Director General de Aviación Civil.** Son atribuciones del Director General de Aviación Civil las siguientes: **(...)** ñ) Emitir credenciales oficiales a los servidores de la institución y del Ministerio de Infraestructura y Transporte del área de transporte aéreo; y;

	m) Emitir los reglamentos que se consideren necesarios para dar efecto a esta Ley, regular en general la navegación aérea, el transporte aéreo y cumplir las obligaciones de Ecuador en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sus Anexos y otros acuerdos de los que sea parte; n) Representar a la República del Ecuador en reuniones y conferencias de organismos internacionales relacionados con la aviación civil; ñ) Emitir credenciales oficiales a los servidores de la institución; o) Delegar las funciones de certificación y vigilancia, a cualquier Estado; organismo regional; o, persona pública o privada debidamente calificada, quien estará sujeta a la regulación, supervisión y revisión del Director; y, p) Las demás determinadas en la ley, reglamentos Técnicos de Aviación Civil y demás normativas.	
Capítulo Tercero **Atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil**		
		Artículo 15
Art.15.- Los destinatarios de las recomendaciones de seguridad operacional emitidas por la Junta Investigadora de Accidentes, deberán comunicar a este Organismo sobre la adopción de las acciones correctivas implementadas, dentro de los plazos establecidos en el Reglamento y Normas Técnicas de la JIA.	**Artículo 15.- De las Atribuciones Generales.** Son atribuciones generales de la Dirección General de Aviación Civil las siguientes: a) Elaborar el Plan Estratégico y Planes Anuales de la Dirección General de Aviación Civil de acuerdo a la reglamentación nacional vigente;	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **En el artículo 15 se agrega el siguiente literal n):** **Artículo 13.- De las Atribuciones Generales.** Son atribuciones generales de la Dirección General de Aviación Civil las siguientes:

La Junta Investigadora de Accidentes tendrá la atribución de verificar este cumplimiento, independientemente del que lo puedan realizar los órganos de control e inspección de la Dirección General de Aviación Civil. Cuando sea necesario esta verificación se realizará de manera conjunta.	b) Vigilar y controlar las actividades relacionadas con la aeronáutica civil de las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que operen en el país; c) Fomentar el desarrollo de la aviación comercial; trabajos aéreos; actividades conexas; y, en general, las actividades de las instituciones que tengan la finalidad de contribuir al desarrollo aeronáutico civil; d) Celebrar convenios en materia aeronáutica ya sean nacionales o internacionales; e) Emitir la política institucional de la Dirección General de Aviación Civil y proponer su modelo de gestión para su posterior aprobación por parte de las Instituciones competentes; f) Recaudar de manera eficiente los recursos y administrarlos de acuerdo con la ley y el presupuesto debidamente aprobado por los órganos competentes; g) Ejercer jurisdicción coactiva para la recaudación de créditos tributarios, derechos de aterrizaje, tasas, arrendamiento y demás obligaciones económicas en favor de la misma o derivadas de su actividad, que se adeuden a la institución dentro del ámbito de su competencia, comprendiendo en ellos los intereses, multas y otros recargos como costas de ejecución, para lo cual tendrá la facultad de emitir los correspondientes títulos de crédito; h) Registrar los primeros diez (10) días de cada mes, las	a) Elaborar el Plan Estratégico y Planes Anuales de la Dirección General de Aviación Civil de acuerdo a la reglamentación nacional vigente; b) Vigilar y controlar las actividades relacionadas con la aeronáutica civil de las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que operen en el país; c) Fomentar el desarrollo de la aviación comercial; trabajos aéreos; actividades conexas; y, en general, las actividades de las instituciones que tengan la finalidad de contribuir al desarrollo aeronáutico civil; d) Celebrar convenios en materia aeronáutica ya sean nacionales o internacionales; e) Emitir la política institucional de la Dirección General de Aviación Civil y proponer su modelo de gestión para su posterior aprobación por parte de las Instituciones competentes; f) Recaudar de manera eficiente los recursos y administrarlos de acuerdo con la ley y el presupuesto debidamente aprobado por los órganos competentes; g) Ejercer jurisdicción coactiva para la recaudación de créditos tributarios, derechos de aterrizaje, tasas, arrendamiento y demás obligaciones económicas en favor de la misma o derivadas de su actividad, que se adeuden a la institución dentro del ámbito de su competencia, comprendiendo en ellos los intereses, multas y otros recargos como costas de

	tarifas aéreas de aviación comercial que deben presentar las compañías nacionales y extranjeras. Las tarifas que registren las aerolíneas se someterán al cumplimiento de la legislación nacional vigente en materia de competencia; i) Conocer y aprobar los acuerdos comerciales en modalidades; j) Intercambiar con las autoridades correspondientes de otros países, la información pertinente relacionada con la actividad aeronáutica; k) Emitir dictamen previo no vinculante a la celebración de convenios o acuerdos de transporte aéreo; l) Establecer los estándares de conocimientos, habilidades y aptitudes del personal de los servidores de la Dirección General de Aviación Civil, manteniendo la competencia, mediante entrenamiento propio, contratado o becas, a través de convenios; y, m) Conformar comités institucionales e interinstitucionales para el cumplimiento de sus atribuciones y responsabilidades.	ejecución, para lo cual tendrá la facultad de emitir los correspondientes títulos de crédito; h) Registrar los primeros diez (10) días de cada mes, las tarifas aéreas de aviación comercial que deben presentar las compañías nacionales y extranjeras. Las tarifas que registren las aerolíneas se someterán al cumplimiento de la legislación nacional vigente en materia de competencia; i) Conocer y aprobar los acuerdos comerciales en modalidades; sus diferentes j) Intercambiar con las autoridades correspondientes de otros países, la información pertinente relacionada con la actividad aeronáutica; k) Emitir dictamen previo no vinculante a la celebración de convenios o acuerdos de transporte aéreo; l) Establecer los estándares de conocimientos, habilidades y aptitudes del personal de los servidores de la Dirección General de Aviación Civil, competencia, manteniendo la mediante entrenamiento propio, contratado o becas, a través de convenios; y, m) Conformar comités institucionales e interinstitucionales para el cumplimiento de sus atribuciones y responsabilidades. n) Otorgar, renovar, revocar, suspender o modificar los permisos de operación comercial a las compañías nacionales y extranjeras, previa solicitud

		realizada al Ministro de Infraestructura y Transporte.
		Artículo 16
Art.16.- La Junta Investigadora de Accidentes tendrá el carácter de permanente y estará integrada por un presidente y un equipo de investigadores especialistas en las diferentes áreas aeronáuticas, cuyas funciones y responsabilidades estarán reguladas en el Reglamento de la JIA y en los documentos técnicos que emita la Junta para facilitar el desarrollo de sus actividades. Cualquier otro personal que requiera la JIA para un proceso investigativo, podrá ser seleccionado por la propia Junta de las dependencias técnicas de la Dirección General de Aviación y de otras entidades, de acuerdo con la naturaleza del suceso; o podrá ser contratado a través de consultorías, cuando el estado no cuente con el personal específico y especializado para efectuar la investigación. Tanto el Presidente como los demás miembros de la JIA deberán tener amplia experiencia aeronáutica y acreditar haber aprobado uno o más cursos sobre investigación de accidentes de aviación en centros reconocidos a nivel internacional o impartidos por autoridades aeronáuticas de otros países.	**Artículo 16.- De las Atribuciones Regulatorias.** Son atribuciones regulatorias de la Dirección General de Aviación Civil las siguientes: a) Elaborar, expedir, reformar y derogar programas nacionales, reglamentos técnicos y orientaciones técnicas en las áreas de licencias, operaciones, mercancías peligrosas, aeronavegabilidad, servicios de aeródromos, navegación aérea, seguridad operacional, seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo, entre otros; documentación técnica y demás disposiciones complementarias de aviación civil, como resoluciones, acuerdos, circulares, órdenes y directivas de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para la seguridad y protección del transporte aéreo; b) Emitir regulaciones que establezcan un programa de control en el uso de substancias adictivas como drogas y alcohol, requiriendo a los transportadores aéreos y operadores de aeropuerto a conducir pruebas de pre-empleo, durante el trabajo y posterior a un accidente de aquellas personas que realizan funciones sensitivas de seguridad aérea como tripulantes, mecánicos, personal de seguridad de un aeropuerto y de otras personas que el Director considere necesario; c) Tomar las medidas de carácter precautelatorio en	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **En el literal h) se elimina el “Ministerio de Infraestructura” y Transporte por el “Consejo Nacional de Aviación Civil”** **Artículo 14.- De las Atribuciones Regulatorias.** Son atribuciones regulatorias de la Dirección General de Aviación Civil las siguientes: a) Elaborar, expedir, reformar y derogar programas nacionales, reglamentos técnicos y orientaciones técnicas en las áreas de licencias, operaciones, mercancías peligrosas, aeronavegabilidad, aeródromos, servicios de navegación aérea, seguridad operacional, seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo, entre otros; documentación técnica y demás disposiciones complementarias de aviación civil, como resoluciones, acuerdos, circulares, órdenes y directivas de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para la seguridad y protección del transporte aéreo; b) Emitir regulaciones que establezcan un programa de control en el uso de substancias adictivas como drogas y alcohol, requiriendo a los transportadores aéreos y operadores de aeropuerto a conducir pruebas de pre-empleo, durante el trabajo y posterior a un accidente de aquellas personas que realizan

Los miembros de la JIA no podrán, al momento de su designación ni durante el ejercicio de sus funciones, tener relación laboral alguna, participación accionaria o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en instituciones o empresas, nacionales o extranjeras, vinculadas a los sectores aeronáuticos o aeroportuarios. El Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes será designado por la máxima autoridad del ente rector del sector aeronáutico y aeroportuario.	beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas y de seguridad de la aviación, sin perjuicio de la acción legal que corresponda; d) Prohibir al piloto u operador de una aeronave navegar en los espacios aéreos en las siguientes situaciones: 1. La aeronave no se encuentra aeronavegable; 2. El piloto no esté calificado; 3. El piloto no esté capacitado física o mentalmente para el vuelo; 4. No se cuente con la cobertura de seguros reglamentarios; y, 5. La operación podría causar un peligro inminente a personas o propiedades en tierra. e) Adoptar las acciones necesarias para impedir la operación de la aeronave o del piloto por justa causa; f) Modificar, suspender, cancelar, restringir o revocar parcial o totalmente, cualquier certificado, autorización, permiso de operación o licencias, emitidos por la Dirección General de Aviación Civil, si como resultado de la inspección, reinspección, reexaminación, o de cualquier otra investigación, se determina que la seguridad operacional, seguridad de la aviación civil o del transporte aéreo comercial y el interés público lo requiere; g) Tomar las medidas necesarias para superar emergencias que comprometan	funciones sensitivas de seguridad aérea como tripulantes, mecánicos, personal de seguridad de un aeropuerto y de otras personas que el Director considere necesario; c) Tomar las medidas de carácter precautelatorio en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas y de seguridad de la aviación, sin perjuicio de la acción legal que corresponda; d) Prohibir al piloto u operador de una aeronave navegar en los espacios aéreos en las siguientes situaciones: 6. La aeronave no se encuentra aeronavegable; 7. El piloto no esté calificado; 8. El piloto no esté capacitado física o mentalmente para el vuelo; 9. No se cuente con la cobertura de seguros reglamentarios; y, 10. La operación podría causar un peligro inminente a personas o propiedades en tierra. e) Adoptar las acciones necesarias para impedir la operación de la aeronave o del piloto por justa causa; f) Modificar, suspender, cancelar, restringir o revocar parcial o totalmente, cualquier certificado, autorización, permiso de operación o licencias, emitidos por la Dirección General de Aviación Civil, si como resultado de la inspección, reinspección, reexaminación, o de cualquier otra investigación, se determina que la seguridad operacional, seguridad de la aviación civil o

	la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil; h) Aprobar los itinerarios presentados por las compañías nacionales y extranjeras de transporte aéreo para servicios aéreos regulares, los mismos que deberán guardar conformidad con los permisos de operación otorgados por el Consejo Nacional de Aviación Civil; y, i) Disponer la suspensión temporal o degradación de un producto, servicio, radioayuda, equipo, sistema o facilidad de Navegación Aérea, si como resultado de cualquier inspección o investigación realizada por las áreas pertinentes para tal efecto, se determina que existe un nivel riesgo a la seguridad operacional de la aviación civil.	del transporte aéreo comercial y el interés público lo requiere; g) Tomar las medidas necesarias para superar emergencias comprometan la que seguridad operacional y seguridad de la aviación civil; **h) Aprobar los itinerarios presentados por las compañías nacional y extranjeras de transporte aéreos para servicios aéreos regulares, los mismos que deberán guardar conformidad con los permisos otorgados"** i) Disponer la suspensión temporal o degradación de un producto, servicio, radioayuda, equipo, sistema o facilidad de Navegación Aérea, si como resultado de cualquier inspección o investigación realizada por las áreas pertinentes para tal efecto, se determina que existe un nivel riesgo a la seguridad operacional de la aviación civil.
		Artículo 17
Art.17.- El ente rector del sector aeronáutico y aeroportuario emitirá el reglamento inherente a la estructura, funcionamiento, actividades, atribuciones y responsabilidad de la JIA. La Junta Investigadora de Accidentes preparará el proyecto de reglamento, y lo someterá a consideración del Ministerio rector.	**Artículo 17.- Atribuciones en materia de gestión de la seguridad operacional.** Son atribuciones en materia de seguridad operacional de la Dirección General de Aviación Civil las siguientes: a) Coordinar la implementación, operación y mantenimiento del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP); b) Establecer indicadores para medir y vigilar el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema de aviación civil y el logro de sus objetivos;	

	c) Proveer capacitación en seguridad operacional al personal aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil con funciones en aviación para el cumplimiento de sus tareas; d) Exigir la implantación, operación, mantenimiento y mejora continua del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) por parte de los proveedores de servicios aeronáuticos, de conformidad a la reglamentación vigente; e) Mantener un sistema de vigilancia de la seguridad operacional basado en riesgos; f) Requerir información de seguridad operacional a los proveedores de servicio y garantizar el uso adecuado de la misma; g) Establecer un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del Estado, que genere datos e información de seguridad operacional proveniente de bases de datos de la Junta Investigadora de Accidentes (Junta de Investigación de Accidentes), en los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), en los registros almacenados de los proveedores de servicios aéreos, en los esquemas de intercambio y compartición de información, que incluyen, pero no limitan: 1. Datos e información relativos a las investigaciones de accidentes e incidentes; 2. Datos e información relativos a las investigaciones	

	de seguridad operacional efectuadas por las autoridades de aviación o los proveedores de servicios de aviación; 3. la Datos e información relativos a vigilancia operacional; 4. de la seguridad Sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional; 5. Sistemas de notificación voluntaria de seguridad operacional; y, 6. Sistemas de auto notificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos, tales como, FDA, CVR, FDR, entre otros; así como sistemas manuales de captura de datos. h) Declarar como reservada los datos e información sobre seguridad operacional precisada en el letra g) y su calificación; los procedimientos para su protección y utilización se establecerán en el reglamento que se expida para el efecto; i) No podrán ser utilizados los datos e información sobre seguridad operacional para procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos o penales, divulgación pública, ni para fines ajenos a la mejora de la seguridad operacional, salvo que, sean utilizados únicamente para prevenir riesgos, evaluar y mejorar los niveles de seguridad operacional, quedando prohibido su uso para medidas desfavorables o procedimientos sancionatorios, bajo las siguientes excepciones:	

	1. Se determine que los hechos sugieren que el evento pudo haber sido causado por negligencia grave, dolo o actividad criminal según las leyes nacionales; y, 2. Se considera que la divulgación es necesaria para la administración de justicia, para mantener o mejorar la seguridad operacional sus beneficios superen las repercusiones y adversas para la recopilación futura de datos. j) No podrá ser objeto de represalias legales, salvo negligencia manifiesta en su actuación cualquier empleado que reporte: accidentes, incidentes, deficiencias o relacionadas amenazas con la seguridad operacional; k) Propender al intercambio y la distribución de información de seguridad operacional entre la autoridad de aviación civil, autoridad de investigación de accidentes y proveedores de servicios, así como con otros Estados y la industria; y, l) Elaborar, aprobar y revisar periódicamente el marco reglamentario de seguridad operacional.	
		Artículo 18
Art.18.- La Junta Investigadora de Accidentes contará con la colaboración necesaria para sus actividades, especialmente en los campos informativo, operativo y logístico, por parte de la Dirección General de Aviación Civil o de cualquier otra institución del Estado que a criterio de la JIA sea	**Artículo 18.- De las Exenciones.** La Dirección General de Aviación Civil es la encargada de otorgar, en situaciones excepcionales, exenciones temporales al cumplimiento de regulaciones o programas nacionales siempre que no se atente a la seguridad operacional aérea; seguridad de la aviación; y, la ley no lo prohíba.	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **En el tercer inciso sustituir el "Consejo Nacional de Aviación Civil" por "Ministerio de Transporte Infraestructura y Transporte".** **Artículo 16.- De las Exenciones.** La Dirección General de Aviación Civil es la

necesaria para la investigación.	Los requisitos y procedimientos serán los que se establezcan en los reglamentos respectivos. Estas exenciones deberán ser conocidas por el Consejo Nacional de Aviación Civil, que podrá revocarlas si a su juicio lesionan actividades aerocomerciales.	encargada de otorgar, en situaciones excepcionales, exenciones temporales al cumplimiento de regulaciones o programas nacionales siempre que no se atente a la seguridad operacional aérea; seguridad de la aviación; y, la ley no lo prohíba. Los requisitos y procedimientos serán los que se establezcan en los reglamentos respectivos. Estas exenciones deberán ser conocidas por el Ministerio de Infraestructura y Transporte, que podrá revocarlas si a su juicio lesionan actividades aerocomerciales. **Asociación de Agencias de Viajes y Empresas de Turismo, 05 de Mayo de 2026** **RECOMENDACIONES:** **Artículo 16.- De las Exenciones.** La Dirección General de Aviación Civil es la encargada de otorgar, en situaciones excepcionales, exenciones temporales al cumplimiento de regulaciones o programas nacionales siempre que no se atente a la seguridad operacional aérea; seguridad de la aviación; y, la ley no lo prohíba. EXCEPCIONALMENTE Y DE MANERA TEMPORAL, PARA COMPAÑIAS DE CAPITAL NETAMENTE ECUATORIANO, QUE SE ENCUENTREN EN EL PROCESO DE OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE OPERADOR AEREO (AOC), SE LE AUTORICE, OPERAR TEMPORALMENTE BAJO LA MODALIDAD DE nWET LEASE (ACMI), CON UNA EMPRESA EXTRANJERA.

		Los requisitos y procedimientos serán los que se establezcan en los reglamentos respectivos. Estas exenciones deberán ser conocidas por: El Comité de Normas de la Dirección General de Aviación Civil, El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, que podrá revocarlas si a su juicio lesionan actividades aerocomerciales.
		Artículo 19
Art.19.- El Director General de Aviación Civil emitirá las directivas que sean requeridas por la JIA, referentes a la notificación de accidentes, incidentes graves, incidentes y peligros operacionales, en los que estén involucradas aeronaves y todos los elementos que conforman el sistema aeronáutico nacional.	**Artículo 19.- Atribuciones para la navegación aérea.** Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil para la navegación aérea las siguientes: a) Reglamentar el uso del espacio aeronavegable bajo los términos, condiciones limitaciones necesarios para garantizar la seguridad operacional de las aeronaves y el uso eficiente de dicho espacio aéreo; b) Aprobar los sistemas normalizados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación en aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; c) Emitir, según sea necesario para la seguridad operacional, los reglamentos, normas y procedimientos de tránsito aéreo, con los siguientes objetivos: 1. Controlar el tránsito aéreo para vuelo seguro de las aeronaves; 2. Navegación, protección identificación de una aeronave;	

	3. Protección de las personas y propiedades en tierra; 4. Estudio, diseño, elaboración, aprobación y actualización de los espacios aéreos, procedimientos instrumentales de aproximación y salida para todos los aeródromos del país; y, 5. Eficiente utilización del espacio aeronavegable, incluyendo normas de altitud segura de vuelo y reglas para la prevención de colisiones entre aeronaves; entre aeronaves y vehículos terrestres o marítimos y objetos; y, entre aeronaves y objetos que vuelan. d) Coordinar con la autoridad competente en el área de telecomunicaciones, la gestión del espectro radioeléctrico asignado para los servicios de navegación aérea en el ámbito nacional, a fin de proteger los servicios institución; que presta la e) Certificar la correcta operación de los sistemas de ayudas a la navegación aérea (visuales, y no visuales); f) Emitir el certificado de no afectación a los sistemas de ayudas a la navegación aérea; g) Publicar los mapas y cartas necesarias para el movimiento seguro y eficiente de las aeronaves en la navegación aérea, empleando sus recursos y la asistencia de otros organismos estatales ecuatorianos; h) Definirá, actualizará, elaborará y publicará las	

	cartas de navegación aérea en ruta, cartas de área, cartas de salida normalizada, carta de llegada normalizada, carta de aproximación por instrumentos a un aeropuerto; carta de altitud mínima de vigilancia ATC; y las demás establecidas a través de los Anexos de la OACI; y, i) Implementar el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en los servicios de tránsito aéreo.	
		Artículo 20
Art.20.- La Junta Investigadora de Accidentes tendrá las siguientes potestades: a) Investigar los accidentes o incidentes ocurridos en el territorio del Ecuador que involucren aeronaves civiles; b) Participar en la investigación de accidentes o incidentes que involucran aeronaves matriculadas en el Ecuador u operadas por explotadores ecuatorianos, con matrícula extranjera, que ocurran en el territorio de otro país, acorde con lo dispuesto en convenios, acuerdos o cualquier otro arreglo suscrito con el país en cuyo territorio ocurrió el accidente; c) Llevar a cabo el correspondiente proceso investigativo en caso de accidentes o incidentes, con la asistencia de entidades nacionales y de otros Estados; d) Solicitar la asistencia de entidades nacionales y de otros Estados, directamente o a través de entidades del Estado u	**Artículo 20.- De las Atribuciones para la seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo.** Son atribuciones de la seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo las siguientes: a) Elaborar, Implementar, mantener y actualizar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y demás reglamentación complementaria que deberán ser aprobados por el Director General de Aviación Civil y velar por su cumplimiento; b) Establecer políticas de Seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo con arreglo a las disposiciones de los Anexos 9, 17 y otros anexos al Convenio sobre Aviación Civil aplicables; Internacional, c) Promulgar órdenes, circulares o directivas que requieran la aplicación inmediata de medidas de seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo;	

organizaciones o entidades particulares, en el caso de procesos investigativos de accidentes de gran magnitud; y, e) Emitir recomendaciones de seguridad dirigidas a la Dirección General de Aviación Civil y demás entidades del gobierno, así como a entidades privadas de cualquier índole, y vigilar y evaluar su cumplimiento.	d) Proporcionar vigilancia en la aplicación de políticas y requisitos de seguridad de la aviación; e) Exigir que cada operador de aeropuerto cuente con un Programa de Seguridad Aeroportuaria escrito, adecuado para la seguridad de los pasajeros, equipaje, carga y de las operaciones aéreas, cumpliendo los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.	
		Artículo 21
Art.21.- Los miembros de la Junta Investigadora de Accidentes desarrollarán sus funciones, bajo las exclusivas directrices de la Presidencia de la JIA, con libertad e independencia de criterio y tendrán las siguientes atribuciones y deberes: a) Acceso libre al lugar del accidente o incidente, a la aeronave, su contenido o sus restos para efectuar comprobaciones, anotaciones y análisis; b) Acceso inmediato al contenido de los registradores de vuelo o de cualquier otro registro o grabación directamente relacionados con el suceso investigado; c) Adopción de las medidas necesarias para preservar los restos de los siniestros investigados, en coordinación con las autoridades militares, policiales, de aduana o políticas del lugar del accidente; d) Derecho a ser informados de los resultados de las evaluaciones médicas y	**Artículo 21.- De la atribución para la convalidación y aceptación.** Es atribución la siguiente: 1. Convalidar o convertir las licencias del personal aeronáutico; 2. Aceptar o validar certificados de tipo, certificados de suplementarios, certificados tipo de matrícula, certificados de aeronavegabilidad, certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) o certificación de personal de seguridad de la aviación emitidas por la autoridad aeronáutica civil de otro Estado, en lugar de tomar la acción propia, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido tales licencias o certificados, sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en cumplimiento de las responsabilidades de certificación e inspección; y, 3. Reconocer certificado Organización Mantenimiento Aprobado, siempre que exista	

psicológicas realizadas a los ocupantes de la aeronave y otras personas afectadas, así como a todo tipo de exámenes practicados y a las tomas de muestras realizadas en los cuerpos de las víctimas y de las personas implicadas en la operación de las aeronaves; e) Solicitar la realización de pruebas sobre presencia de alcohol, drogas u otra sustancia, a los tripulantes de la aeronave o cualquier otra persona involucrada en la operación de la aeronave o con el suceso que se investiga; f) Acceso y derecho a recabar cualquier información relevante para la investigación que esté en posesión del propietario, del explotador, del diseñador y del fabricante de la aeronave o de sus sistemas operativos, de las autoridades aeronáuticas, de los responsables de los aeropuertos y aeródromo, y de testigos; g) Recabar de cualquier fuente la información que resulte necesaria para el desarrollo de la investigación, sobre infraestructura, personal, material, operadores, servicios, procedimientos aeronáuticos, entre otros temas; y, h) Las demás que se encuentren consignadas en las disposiciones legales y reglamentarias ecuatorianas, así como en las normas y métodos recomendados de la OACI.	un acuerdo con el Estado que emitió dicho certificado, en concordancia con las normas y métodos recomendados por la OACI. Los requisitos de convalidación, conversión, validación o aceptación deben ser establecidos en los reglamentos pertinentes, cumplimiento de en las responsabilidades de certificación e inspección. Se establece restricciones: las siguientes 1. Para acciones sobre licencias del personal aeronáutico o certificados de aeronavegabilidad, el otro Estado tiene que ser signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y estar cumpliendo sus obligaciones con respecto a la emisión y vigencia de dichos certificados; y, 2. Para las acciones aplicables a operadores aéreos, la DGAC debe asegurarse que, cuando la validación o aceptación está basada en las acciones de otra autoridad de aviación civil, no exista información que indique que dicho país no cumple con sus obligaciones bajo el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con respecto de la certificación y convalidación continua de sus operadores aéreos.	
		Artículo 22

Art.22.- En caso de accidentes ocurridos en territorio de la República del Ecuador, el Operador y la Junta Investigadora de Accidentes tendrán, entre otras, las siguientes obligaciones: a) El operador de la aeronave que sufrió el accidente/incidente: Cuando la Junta Investigadora requiera efectuar pruebas, exámenes, análisis o cualquier otro trabajo especializado en simuladores, talleres o laboratorios especializados del país o en el exterior, el operador tiene la obligación de enviar hasta el lugar determinado por la JIA las partes o componentes por investigar, y cubrir los costos que se generan por la realización de dichos exámenes o pruebas si los hay. b) La Junta Investigadora de Accidentes cubrirá con su presupuesto los gastos administrativos y logísticos que requiera la investigación, de acuerdo con las regulaciones vigentes aplicables.	**Artículo 22.- De las Atribuciones de inspección para certificación y vigilancia**. Son atribuciones de inspección para certificación y vigilancia las siguientes: a) Autorizar a los inspectores acceso irrestricto e ilimitado a las aeronaves e instalaciones aéreas para cumplir con sus funciones y responsabilidades, conforme a la legislación aeronáutica vigente. Este acceso deberá garantizarse verificando el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias aplicables. Esta autorización prevé el acceso, pero no limita, a: aeronaves, aeródromos, instalaciones servicios de navegación aérea; hangares; organismos de mantenimiento aprobados (OMA); talleres; plataformas; depósitos de combustible; oficinas de explotadores de servicios aéreos; zonas de manipulación de mercancías; e, instalaciones de organizaciones de aeronáutica; instrucción b) Autorizar a los inspectores el acceso a la documentación de aviación de acuerdo a sus funciones y no responsabilidades, que incluye, pero limita certificados, autorizaciones a: manuales; aprobaciones, y permisos; procedimientos; fichas técnicas; legajos del personal; y licencias del personal; c) Autorizar a los inspectores el acceso a los operadores aéreos de la República del Ecuador o realizar cualquier prueba, para determinar que sus operaciones se realicen de	**Memorando Nro. AN-SBDE-2026 0003-M, As.Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026** **Sustitúyase el literal a) por el siguiente:** a) Autorizar a los inspectores de la DGAC acceso inmediato, razonable y proporcional a aeronaves, áreas operacionales y documentación vinculada a la actividad aeronáutica cuando sea necesario para verificar cumplimiento. La inspección se documentará con acta y trazabilidad. El acceso a instalaciones fuera del aeródromo se sujetará a límites constitucionales y, cuando corresponda, a autorización judicial. La DGAC preservará confidencialidad de información técnica y comercial obtenida. **Asociación de Agencias de Viajes y Empresas de Turismo, 05 de Mayo de 2026** **RECOMENDACIÓN:** m) Delegar las funciones de vigilancia de seguridad operacional a UNA PERSONA NATURAL O JURÍDICA, PROFESIONALES DE AVIACIÓN, ECUATORIANOS, DEBIDAMENTE EVALUADOS Y CERTIFICADOS POR LA DIRECCION GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

	conformidad con esta Ley, reglamentos y demás disposiciones complementarias aplicables; d) Inspeccionar aeronaves, motores de aeronaves, hélices e instrumentos usados por cualquier operador de aeronaves civiles, para determinar que los operadores estén manteniendo éstos en condiciones seguras para la operación en la cual son utilizados, e informar a cada operador sobre la inspección y mantenimiento; e) Notificar al operador que una aeronave, motor de aeronave, hélice, instrumento o componente de aeronave, usado o que pretenda utilizarse por un operador aéreo, no está en condiciones de operar con seguridad, y no deberá utilizarlos, hasta que la Dirección General de Aviación Civil verifique que se encuentren aptos para operar con seguridad; f) Reinspeccionar o reexaminar cualquier aeronave civil, motor, hélice, instrumento o componente de aeronave; escuela u organización aprobada de mantenimiento a los proveedores de servicios, o a cualquier personal aeronáutico que posea una licencia emitida bajo esta Ley; g) Validar el entrenamiento en una escuela calificada o chequeo realizado por un inspector designado y calificado; h) Solicitar a los explotadores la entrega de toda información o documentación técnica, administrativa, legal y	

	económico financiera relacionada con sus actividades aeronáuticas que les sea requerida formalmente, debiendo la Institución preservar la confidencialidad de la misma, de acuerdo a la ley; i) Facultar a los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil adoptar medidas precautelatorias por la seguridad en materia de aeronáutica civil, conforme las atribuciones especificadas en esta Ley; j) Facultar a los inspectores prohibir por justa causa el ejercicio de los privilegios de una licencia, certificado u otro documento de aviación, de conformidad con el reglamento correspondiente; k) Autorizar a los inspectores acceso irrestricto e ilimitado a aeronaves a cualquier parte o área en cualquier aeródromo, cualquier terreno o zona fuera del aeródromo que sea utilizado por las empresas que operan en el mismo, o que esté en las zonas de seguridad restringidas. Este acceso deberá garantizarse verificando el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias aplicables en materia de seguridad de la aviación. Esta autorización prevé el acceso, pero no limita, a: ingresar a los terrenos, instalaciones o inmuebles de cualquier aeródromo del Estado con el propósito de desarrollar actividades de control de calidad, o terrenos fuera de un aeropuerto que se usen con fines comerciales vinculados a un explotador de aeropuerto o de aeronaves,	

	incluyendo instalaciones de agentes acreditados, expedidores de carga reconocidos, proveedores acreditados y proveedores reconocidos de suministros de a bordo y aeroportuarios; ingresar a una aeronave matriculada o que preste servicios en el Estado con fines de control de calidad. Requerir que un explotador de aeronave, administrador de aeródromo u ocupante de un terreno fuera del mismo que se use con fines comerciales vinculados al aeródromo proporcione información pertinente para una auditoría, inspección, prueba o investigación; entrevistar a cualquier persona para evaluar el nivel de seguridad o la aplicación de los procedimientos de seguridad; inspeccionar y someter a prueba la eficacia de los procedimientos y medidas de seguridad y el desempeño de los equipos de seguridad; e introducir y usar en un aeropuerto, zona de la parte aeronáutica o SRA designada el equipo necesario para llevar a cabo sus tareas, incluyendo aparatos de radio, cámaras, grabadoras (audio y video) y Artículos restringidos o prohibidos que se autoricen especialmente, tales como réplicas de armas o artefactos explosivos simulados; l) Autorizar a los inspectores, para que en el ejercicio de sus funciones puedan imponer el cumplimiento para: dar aviso de deficiencias y recomendaciones, según corresponda; aplicar medidas correctivas, exigir la inmediata rectificación de cualquier deficiencia o aplicar medidas sancionatorias; y; exigir el	

	cumplimiento de todos los requisitos nacionales de seguridad de la aviación pertinentes; m) Delegar las funciones de vigilancia de seguridad operacional a un Estado, una organización regional o supranacional, cuando la Institución no pueda realizar estas funciones, quien estará sujeta a la supervisión y control de la Autoridad; y, n) Autorizar el acceso a los aeródromos, facilidades y dependencias de los Servicios de Navegación Aérea sin restricciones dentro del Ecuador, con el propósito de inspeccionar y verificar que dichos servicios y facilidades se encuentren disponibles y que sean brindadas de conformidad con los reglamentos emitidos al amparo de esta Ley y, en los anexos aplicables de la Organización de Aviación Civil Internacional.	
		Artículo 23
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	**Artículo 23.- De las Obligaciones internacionales.** Son obligaciones internacionales las siguientes: a) Realizar convenios para cooperación en los propósitos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, con otras autoridades de aviación de Estados signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; b) Podrá la Dirección General de Aviación Civil transferir a un Estado, todas o parte de las funciones y obligaciones que tiene como Estado de	

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.	matrícula, de conformidad con un acuerdo bilateral. Cuando una aeronave civil ecuatoriana de sea matrícula operada comercialmente en otro Estado, mediante un contrato de utilización de aeronaves o por cualquier otro acuerdo similar, la Dirección General de Aviación Civil, en este caso, el Estado ecuatoriano quedará exento de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiere; c) Se procederá de la misma forma cuando una aeronave de matrícula extranjera sea comercialmente en operado territorio ecuatoriano, para el transporte aéreo internacional. En tal caso, la Dirección General de Aviación Civil podrá asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula de la aeronave; d) Reconocer los tratados o convenios de este género, celebrado entre otros Estados y que afecten a aeronaves que operen en Ecuador, siempre que se hayan registrado ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional y hechos públicos por éste, o cuando su existencia y alcance hayan sido notificados directa y oficialmente por un Estado Parte; e) Podrá exigir la Dirección General de Aviación Civil el aterrizaje en un aeródromo o aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio	

	sobre Aviación Civil Internacional; asimismo, puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación, observando lo establecido en el Artículo 3 bis del mencionado Convenio y Anexos 2 y 6; f) Correlativamente, toda aeronave civil matriculada en el Ecuador o explotada por un operador aéreo cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre territorio en ecuatoriano tiene la obligación de acatar dicha orden de conformidad con lo establecido en la reglamentación.	
		Artículo 24
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.	**Artículo 24.- De la emisión de certificados de matrícula.** Es atribución de la Dirección General de Aviación Civil emitir certificados de matrícula de las aeronaves.	
		Artículo 25
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.	**Artículo 25.- De las licencias del personal aeronáutico certificación al y personal de seguridad de la aviación.** Son las siguientes: a)Emitir licencias de personal aeronáutico, especificando la capacidad en la cual sus poseedores estarán autorizados a servir como personal aeronáutico, después	

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.	de verificar que tal persona posee las calificaciones apropiadas y se ha determinado que es físicamente capaz para realizar las tareas y privilegios que le permite la licencia de personal aeronáutico. La licencia deberá contener los términos, condiciones y limitaciones de conformidad con la reglamentación técnica vigente para garantizar la seguridad operacional; b) Emitir la certificación al personal de seguridad de la aviación, especificando la capacidad en la cual sus poseedores estarán autorizados a servir, después de verificar que tal persona posee las calificaciones apropiadas y se ha determinado que tiene las condiciones físicas, psicológicas y médicas para realizar las tareas y privilegios que le permite la certificación del personal de seguridad de la aviación; c) Reconocer en todo o en parte una licencia de personal aeronáutico por un Estado extranjero miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, tomando como evidencia satisfactoria, las calificaciones y habilidad física que dicho personal posee para ejecutar tareas pertinentes a la función para lo cual se busca la licencia de personal aeronáutico; d) Reconocer en todo o en parte una certificación al personal de seguridad de la aviación por un Estado extranjero miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, tomando	

	evidencia satisfactoria, como las calificaciones y habilidad física que dicho personal posee para ejecutar tareas pertinentes a su función; e) Registrar por especialidad y clase las licencias de personal aeronáutico y los certificados médicos; y, f) Cada licencia de personal aeronáutico debe cumplir con la información requerida en los reglamentos aplicables.	
		Artículo 26
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	**Artículo 26.- De la aeronavegabilidad**. Son atribuciones de la Dirección de Aviación Civil en materia de aeronavegabilidad las siguientes. a) Establecer en los reglamentos técnicos, los requisitos para la aceptación de un certificado tipo (TC); b) Aceptar un Certificado Tipo (TC) para una aeronave, motor de aeronave o hélice, cuando cumplen los reglamentos de aviación civil; c) Aceptar un certificado tipo suplementario para una modificación en el diseño de una aeronave, motor de aeronave o hélice, si: 1. El certificado contiene la modificación en el diseño de una aeronave, motor de aeronave, hélice en relación al certificado tipo original; y, 2. Si la persona que modifica es poseedor o certificado o titular tiene una autorización del propietario del certificado.	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 26.- De los permisos de operación**. Es función específica y privativa de la Dirección General de Aviación Civil lo siguiente: a) Conceder, modificar, renovar, suspender o revocar los permisos de operación comercial a las compañías nacionales y extranjeras. b) Conceder, modificar, renovar, suspender o revocar permisos de operación para trabajos aéreos, actividades conexas, servicios aéreos privados, servicios de escala; venta y emisión de documentos y demás especies de transporte aéreo.

misiones de socorro, culturales o sanitarias.	d) Emitir un certificado de aeronavegabilidad a una aeronave registrada en el Ecuador, si se verifica que la aeronave está de acuerdo al certificado tipo y, después de una inspección y prueba, la Dirección General de Aviación Civil encuentra que la aeronave está en condiciones para una operación segura: Emitir un certificado 1. aeronavegabilidad especial; 2. Emitir licencias de estación de radio; 3. Emitir o validar certificados de homologación de ruido.	
		Artículo 27
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.	**Artículo 27.- De los certificados de operador aéreo y del certificado de operación.** Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil la emisión de certificados: a) Establecer los siguientes estándares aceptables de seguridad operacional que demuestre que el solicitante se encuentre apropiado y adecuadamente equipado y haya comprobado su idoneidad para conducir una operación segura de acuerdo con los requerimientos de esta Ley, los reglamentos técnicos y estándares prescritos en la misma; b) Emitir Certificados de Operador Aéreo (AOC), Certificados Operación, de Autorizaciones, Especificaciones Operacionales o similares; centros c) Emitir certificados y habilitaciones a de instrucción de aeronáutica civil o centros	

	de entrenamiento aeronáutico civil y a organizaciones de mantenimiento o talleres de reparación, después de verificar que cumplen los estándares del reglamento correspondiente; y, técnico d) Certificar proveedores de servicios de navegación aérea, públicos, privados o concesionados, que realicen sus actividades en el territorio nacional y establecer estándares mínimos de seguridad para el eficiente funcionamiento de los mismos. El Director emitirá este certificado si se verifica que dicho proveedor de servicios está adecuadamente equipado y ha demostrado su idoneidad para la provisión de servicios en el marco de la seguridad operacional de acuerdo con los requerimientos de esta Ley, las regulaciones técnicas y estándares prescritos en las mismas. Cada certificado operacional de proveedor de servicios de navegación aérea debe establecer los términos, condiciones y limitaciones como sea razonable y necesario para garantizar la seguridad operacional de la navegación aérea; sin embargo, no se limitarán a la operación y mantenimiento de infraestructura adecuada para la provisión de los servicios de navegación aérea.	
		Artículo 28
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.	**Artículo 28.- De los permisos de operación para Servicios de Trabajos Aéreos, Conexas, Actividades Servicios Aéreos Privados y Servicios de Escala**. Es función específica y privativa de la Dirección	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 28.- De la certificación de aeródromos y aeropuertos.** Son atribuciones

	General de Aviación Civil lo siguiente: Conceder, modificar, renovar, suspender o revocar permisos de operación para trabajos aéreos, actividades conexas, servicios aéreos privados, servicios de escala; venta y emisión de documentos y demás especies de transporte aéreo.	de la Dirección General de Aviación Civil para certificar aeródromos y aeropuertos las siguientes: a) Emitir requisitos para el diseño, operación y certificación de aeródromos y aeropuertos que contengan los elementos para cumplir con los parámetros de seguridad de las operaciones aéreas y la seguridad de la aviación para la protección de los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra, aeronaves, instalaciones y público en general; b) Autorizar la construcción y operación de aeródromos y aeropuertos en el país; c)Autorizar la construcción de obras en los aeródromos y aeropuertos; d) Autorizar las construcciones, instalaciones, plantaciones y demás obras en las zonas de servidumbre aeronáutica; e) Certificar aeródromos y aeropuertos públicos, privados, de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, delegados o concesionados, en los que se realicen operaciones regulares y no regulares de un operador aéreo nacional o extranjero, de conformidad con la reglamentación vigente; Cada certificado de aeródromo y aeropuertos deberán establecer los términos, condiciones y limitaciones como sean razonables y necesarios para garantizar la seguridad operacional y el interés público en el transporte aéreo comercial; tales términos, condiciones y limitaciones deberán incluir, pero no serán limitadas a:

		1. La operación y mantenimiento de equipo adecuado de seguridad, incluyendo servicio de salvamento y extinción de incendios, equipo de rescate de rápido acceso a cualquier sector de ese aeródromo usado para aterrizaje, despegue y rodaje de una aeronave; y, 2. La condición y mantenimiento de pistas principales y secundarias como la Dirección General de Aviación Civil lo determine necesario. f)Habilitar helipuertos, verti puertos y pistas fijando las condiciones de operación y funcionamiento; y, g)Controlar la aplicación de los procedimientos establecidos para mitigar el peligro aviario y de fauna dentro del respectivo aeródromo. Fuera del aeródromo, la mitigación corresponderá al Ministerio de Ambiente y Energía.
		Artículo 29
Art. 29.- Las aeronaves que utilizaren servicios de estacionamiento o albergue en los aeropuertos, helipuertos o aeródromos, pagarán los derechos establecidos en el correspondiente reglamento.	**Artículo 29.- De la administración de aeródromos.** La Dirección General de Aviación Civil tendrá atribución para: Administrar categorías y los clasificar por aeródromos, incluyendo todos sus servicios de acuerdo con el plan de desarrollo aeronáutico, comercial y privado. Los aeródromos de propiedad municipal y delegados a la iniciativa privada tendrán su administración y propia operación comercial, excluyendo los servicios de navegación aérea.	

		Artículo 30
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.	**Artículo 30.- De la certificación de aeródromos y aeropuertos.** Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil para certificar aeródromos y aeropuertos las siguientes: a) Emitir requisitos para el diseño, operación y certificación de aeródromos y aeropuertos que contengan los elementos para cumplir con los parámetros de seguridad de las operaciones aéreas y la seguridad de la aviación para la protección de los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra, aeronaves, instalaciones y público en general; b) Autorizar la construcción y operación de aeródromos aeropuertos en el país; y c) Aceptar y autorizar la construcción de obras en los aeródromos y aeropuertos; d) Autorizar las construcciones, instalaciones, plantaciones y demás obras en las zonas de servidumbre aeronáutica; e) Certificar aeródromos y aeropuertos públicos, privados, de los Gobiernos Descentralizados, Autónomos delegados o concesionados, en los que se realicen operaciones regulares y no regulares de un operador aéreo nacional o extranjero; de conformidad con la reglamentación vigente; Cada certificado de aeródromo y aeropuertos deberán establecer los términos, condiciones y limitaciones como sean razonables y necesarios para garantizar la seguridad operacional y el interés público en el transporte aéreo comercial; tales términos, condiciones y	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **Agréguese el siguiente literal b)** **Artículo 30.- Integrantes del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.** El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo estará integrado por los siguientes miembros: a) El Director General de Aviación Civil, quien lo presidirá; **b) Un representante del Ministerio de Infraestructura y Transporte.**

	limitaciones deberán incluir, pero no serán limitadas a: 1. La operación y mantenimiento de equipo adecuado de seguridad, incluyendo servicio de salvamento y extinción de incendios, equipo de rescate de rápido acceso a cualquier sector de ese aeródromo usado para aterrizaje, despegue y rodaje de una aeronave; y, 2. La condición y mantenimiento de pistas principales y secundarias como la Dirección General de Aviación Civil lo determine necesario. f) Habilitar helipuertos, verti puertos y pistas fijando las condiciones de operación y funcionamiento; y, g) Controlar la aplicación de los procedimientos establecidos para mitigar el peligro aviario y de fauna.	
Capítulo Cuarto **Comité Nacional de Facilitación de Transporte Aéreo**		
		Artículo 31
Art. 31- El cinco por ciento (5%) sobre el valor de cada galón de combustible y lubricantes de aviación que se expendan en el país para el uso de toda aeronave en servicio comercial internacional será depositado en la Cuenta Única del Tesoro Nacional.	**Artículo 31.- Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.** Corresponde al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo la recopilación, estudio, análisis y expedición de actos normativos que se relacionen con el desenvolvimiento de la actividad aérea nacional o internacional y que regulen aspectos relativos a migración, extranjería, sanidad, aduana, salud, turismo, antinarcóticos y otros análogos; y, el cumplimiento de los convenios	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 30.- Integrantes del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.** El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo estará integrado por los siguientes miembros: a) El Director General de Aviación Civil, quien lo presidirá;

	internacionales sobre la materia.	b) Un representante del Ministerio de Infraestructura y Transporte. c) Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana; d) Un representante del Ministro de Agricultura y Ganadería; e) Un representante del Ministro del Interior (Control Migratorio); f) Un representante del Ministro de Salud Pública; g) Un representante del Ministro de Turismo; h) Un representante del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador; i) Un representante de las compañías nacionales de aviación de servicio internacional; j) Un representante de las compañías extranjeras de aviación que operanb regularmente en el país; k) Un representante de cada aeropuerto que no esté operado o administrado por la Dirección General de Aviación Civil; y, l) El servidor a cargo de Seguridad de la Aviación de la Dirección General de Aviación Civil. Los integrantes del Comité Nacional de Facilitación, tendrán derecho a voz y voto, a excepción de su Secretario quien actuará únicamente con voz informativa. Los Representantes de los aeródromos concesionados, durante la votación de cualquier

		tema que amerite seguir este procedimiento democrático, tendrán derecho a votar de manera individual en representación de su aeródromo. Los representantes tendrán su respectivo suplente. El Secretario General del Comité será designado por el Director General de Aviación Civil. Para el desarrollo de sus actividades, el Comité contará con su reglamentación interna. **Memorando Nro. AN-LPLA-2026-0168-M, As. Lenin Alejandro Lara Pérez, 06 de junio de 2026.** El artículo 31 citado podría sustituirse por el siguiente: **Artículo 31.- De los sistemas de inhibición y/o neutralización de sistemas de aeronaves no tripuladas. -** Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional ejercerán el control de las zonas de seguridad del Estado y zonas de vuelo prohibidas establecidas en la Ley Orgánica de Aviación Civil para la restricción de la operación de sistemas de aeronaves no tripuladas, aplicando el derecho de inhibición o cualquier otra acción para su neutralización, de conformidad con lo establecido en el reglamento a la presente Ley. En el marco del ejercicio de las responsabilidades de seguridad ciudadana, la Policía Nacional podrá inhibir o neutralizar los sistemas de aeronaves no tripuladas que constituyan una amenaza a la seguridad individual o colectiva, previa

		notificación a la autoridad nacional de defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo.
		Artículo 32
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.	**Artículo 32.- Integrantes del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.** El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo estará integrado por los siguientes miembros: a) El Director General de Aviación Civil, quien lo presidirá; b) Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana; c) Un representante del Ministro de Agricultura y Ganadería; d) Un representante del Ministro del Interior (Control Migratorio); e) Un representante del Ministro de Salud Pública; f) Un representante de las compañías nacionales de aviación de servicio internacional; g) Un representante de las compañías nacional de aviación de servicio internacional; h) Un representante de las compañías extranjeras de aviación que operan regularmente en el país; i)Un representante de cada aeropuerto que no esté administrado por la Dirección General de Aviación Civil; y,	**Memorando Nro. AN-AMJD-2025 0055-M, As. Jesús David Arias Montalvo, 02 de diciembre de 2025.** El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo estará integrado por los siguientes miembros: a) El Director General de Aviación Civil, quien lo presidirá; b) Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana; c) Un representante del Ministro de Agricultura y Ganadería; d) Un representante del Ministro del Interior (Control Migratorio); e) Un representante del Ministro de Salud Pública; f) El servidor a cargo de Seguridad de la Aviación de la Dirección General de Aviación Civil. g) Un representante del Concejo de Gobierno de Galápagos Los integrantes del Comité Nacional de Facilitación, tendrán derecho a voz y voto, a excepción de su Secretario quien actuará únicamente con voz informativa. Los Representantes de los aeródromos concesionados, durante la votación de cualquier tema que amerite seguir este procedimiento democrático,

	j) El servidor a cargo de Seguridad de la Aviación de la Dirección General de Aviación Civil. Los integrantes del Comité Nacional de Facilitación, tendrán derecho a voz y voto, a excepción de su Secretario quien actuará únicamente con voz informativa. Los integrantes del Comité Nacional de Facilitación, tendrán derecho a voz y voto, a excepción de su Secretario quien actuará únicamente con voz informativa. Los Representantes de los aeródromos concesionados, durante la votación de cualquier tema que amerite seguir este procedimiento democrático, tendrán derecho a votar de manera individual en representación de su aeródromo. Los representantes tendrán su respectivo suplente. El Secretario General del Comité será designado por el Director General de Aviación Civil. Para el desarrollo de sus actividades, el Comité contará con su reglamentación interna.	tendrán derecho a votar de manera individual en representación de su aeródromo. Los representantes tendrán su respectivo suplente. El Secretario General del Comité será designado por el Director General de Aviación Civil. Para el desarrollo de sus actividades, el Comité contará con su reglamentación interna.
		Artículo 33
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.	**Artículo 33.- De la conformación y funcionamiento del Comité de Facilitación aeroportuaria.** La conformación y funcionamiento de los comités de Facilitación de los aeródromos, se regirán de acuerdo al respectivo reglamento.	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **Agréguese en el último inciso, la siguiente frase:** **Artículo 33.- De la conformación y funcionamiento del Comité de Facilitación aeroportuaria.** La conformación y funcionamiento de los comités de Facilitación de los aeródromos, se regirán de acuerdo al respectivo reglamento y sus resoluciones serán de obligatorio cumplimiento.

Capítulo Quinto Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil		
		Artículo 34
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.	**Artículo 34.- Del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.** El Comité Nacional de Seguridad de Aviación Civil (AVSEC) tiene como función principal asesorar a las siguientes entidades: 1. Presidente de la República; 2. Ministerio de Infraestructura y Transporte; 3. Dirección General de Aviación Civil; y, 4. Industria aeronáutica. Su asesoramiento se centra en las medidas de seguridad necesarias para la aviación civil, con el objetivo de prevenir y enfrentar posibles actos de interferencia ilícita que puedan afectar a personas, instalaciones aeroportuarias, servicios aeroportuarios en el Ecuador.	
		Artículo 35
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	**Artículo 35.- De los integrantes del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación.** El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil estará integrado por los siguientes miembros: a) El Director General de Aviación Civil, quien actuará como Presidente;	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **Agréguese el siguiente literal b)** **Artículo 33.- De los integrantes del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación.** El Comité Nacional

resolver la suspensión de las actividades de las empresas, compañías de aviación civil y de las personas naturales que se encuentren en mora. Los documentos de cobro emitidos por la Dirección de Aviación Civil constituyen títulos ejecutivos, de conformidad con las disposiciones del Código Orgánico General de Procesos. El valor de las multas y los intereses de mora, irán a beneficio de la Dirección de Aviación Civil, que se destinará para la infraestructura aeronáutica.	b) Un delegado del Ministro de Defensa; c) Un delegado del Ministro del Interior; d) Un delegado del Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana; e) Un delegado del Secretario de Inteligencia; f) Un delegado del Presidente del Comité de Operadores Aéreos; g) Un Representante por cada aeródromo que no esté administrado por la Dirección General de Aviación Civil; h) El Director Distrital del Servicio Nacional de Aduanas o su delegado; i) El Secretario del Comité Nacional de Facilitación de la Dirección General de Aviación Civil; y, j) El servidor responsable de Seguridad de la aviación de la Dirección General de Aviación Civil, quien actuará como Secretario. Los integrantes del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, tendrán derecho a voz y voto, a excepción de su Secretario quien actuará únicamente informativa. Los Representantes con de voz los aeródromos concesionados, durante la votación de cualquier tema que amerite seguir este procedimiento democrático, tendrán derecho a votar de manera individual en representación de su aeródromo.	de Seguridad de la Aviación Civil estará integrado miembros: por los siguientes a) El Director General de Aviación Civil, quien actuará como Presidente; b) Un delegado del Ministro de Infraestructura y Transporte;

	Para el desarrollo de sus actividades, el Comité contará con su reglamentación interna.	
		Artículo 36
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.	**Artículo 36.- Integración y funcionamiento de los comités de seguridad aeroportuaria.** La integración y funcionamiento de los comités de Seguridad de los aeródromos se regirán de acuerdo al respectivo reglamento.	
Capítulo Sexto **Búsqueda y Salvamento SAR**		
		Artículo 37
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	**Artículo 37.- De la búsqueda y salvamento.** La salvamento en búsqueda y accidentes de aeronaves civiles o declaradas en emergencia es de interés público y las autoridades, poseedores, propietarios, concesionarios, permisionarios y miembros de la tripulación de vuelo estarán obligados a	

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.	participar en las acciones que se lleven a cabo. Las operaciones de búsqueda y salvamento estarán bajo la dirección y control de la Dirección General de Aviación Civil, y los costos directos que se originen por la búsqueda y el rescate de las víctimas será por cuenta del permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor accidentada de la aeronave. Las disposiciones del presente Capítulo serán de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de víctimas de aeronaves accidentadas realizados por medios terrestres, marítimos y aéreos. Para las operaciones de búsqueda y salvamento la Dirección General de Aviación Civil efectuará todas las coordinaciones que sean necesarias con las autoridades que se estimen convenientes.	
		Artículo 38
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.	**Artículo 38.- Participación en operaciones de búsqueda y salvamento.** Los propietarios de aeronaves, poseedores certificados de operación, de las entidades del Gobierno designadas en el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil, y miembros de la tripulación, estarán obligados a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, previa disposición del Director.	
		Artículo 39
Art. 39.- La autoridad responsable de la correcta recaudación de los fondos	**Artículo 39.- Obligación de auxilio en accidentes aéreos.** Los explotadores y	

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.	comandantes de aeronaves públicas y privadas están obligados, en la medida de sus posibilidades, a prestar colaboración y asistencia a las aeronaves y personas en situación de peligro. Así mismo, todo armador o capitán de buque y cualquier persona en tierra están obligados a prestar asistencia a quien se encuentre en peligro o estado de desvalimiento a consecuencia de un accidente aéreo	
		Artículo 40
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.	**Artículo 40.- Excepciones a la obligación de asistencia en emergencias.** La obligación de prestar asistencia en situaciones de emergencia no aplica en los siguientes casos: a) Cuando de ella se derive peligro grave para el obligado o cualquier clase de peligro para las personas bajo su cuidado o dependencia; b) Cuando el obligado tenga conocimiento certero de que tal asistencia ha sido prestada por otros; y, c) Cuando el objeto de la búsqueda y salvamento esté asegurado en mejores condiciones.	
		Artículo 41
Art.41.- En el procedimiento coactivo actuará como Secretario un funcionario del Departamento Jurídico, nombrado por el Jefe de Rentas de su respectiva jurisdicción	**Artículo 41.- Responsabilidad por movilización indebida de recursos de búsqueda y salvamento**. Todo aquel que por imprudencia, impericia, negligencia o transgresión de disposiciones reglamentarias motivare la movilización de los medios de búsqueda y salvamento, responderá de los daños y perjuicios derivados de esta circunstancia, aun	

	cuando no hubiere solicitado el socorro y sin perjuicio de la responsabilidad penal a que hubiere lugar.	
		Artículo 42
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.	**Artículo 42.- declaración Protocolo de aeronaves desaparecidas**. En caso de que una aeronave con sus tripulantes y pasajeros se pierda y pese a los esfuerzos de búsqueda no se la encuentre, ésta será considerada y declarada desaparecida, transcurridos cuarenta y cinco días de la fecha de la última noticia.	
Título Tercero **Patrimonio y Recursos**		
		Artículo 43
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.	**Artículo 43.- Del patrimonio y recursos**. El patrimonio y recursos de la Dirección General de Aviación Civil consiste en: a) Los aeródromos de propiedad de la Dirección General de Aviación Civil; b) Los ingresos provenientes por tasas aeroportuarios, aeronáuticos y demás servicios prestados para la actividad	**Memorando Nro. AN-SBDE-2026 0003-M, As. Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026** **Sustitúyase el literal e) y agréguese un inciso después de literal j):** e) Las asignaciones del Presupuesto General del Estado que correspondan conforme a planificación, metas de seguridad y disponibilidad

	aeronáutica; c) Las tasas por la administración y mantenimiento de los aeródromos civiles y civiles-militares, según los convenios respectivos; d) Los demás bienes de su propiedad y los que ingresen a su patrimonio por cualquier concepto; e) Las asignaciones que hicieren en el Presupuesto, equivalentes a los ingresos generados en el ejercicio económico inmediatamente anterior; f) Los ingresos que le corresponden por leyes especiales; g) Los ingresos provenientes de servicios prestados por ella; h) Los ingresos provenientes de empréstitos internos y externos; i) Los ingresos provenientes de arrendamiento, los intereses que genere el incumplimiento de los pagos y los demás no especificados anteriormente; y, j) Los bienes y derechos que adquiera a título gratuito o donaciones o los recursos provenientes de instituciones y organismos nacionales e internacionales.	fiscal, sin obligación automática de equivalencia con ingresos del ejercicio anterior. j) Los bienes y derechos que adquiera a título gratuito o donaciones o los recursos provenientes instituciones y de organismos nacionales e internacionales. Las tasas y derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea se fijarán con metodología pública, relación costo-servicio, consulta con usuarios y discriminación criterios y de no transparencia, observando las recomendaciones aplicables.
		Artículo 44
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	**Artículo 44.- Del cobro de derechos de aterrizaje aeronaves civiles.** La Dirección General de Aviación Civil cobrará derechos de aterrizaje a las aeronaves civiles empleadas en servicios aerocomerciales, cuando utilicen los siguientes aeródromos o aeropuertos: de	

que laboren en los mismos y en general sobre toda persona dentro de los límites de la instalación.	su propiedad, privados o de otras instituciones en donde se realicen actividades civiles y que estén bajo la administración o mantenimiento de la Dirección General de Aviación Civil.	
		Artículo 45
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.	**Artículo 45.- De las tasas.** La actividad aérea genera las siguientes tasas y derechos: a) Aeronáuticos, por los servicios para la navegación aérea, que comprenden la protección al vuelo antes, durante, después del vuelo y los sobrevuelos; b) Aeroportuarios, que comprenden las actividades que se realizan dentro del área de movimiento y en las plataformas; c) Uso de terminal nacional e internacional y las facilidades que en él se brindan; d) Seguridad contra los actos de interferencia ilícita.	
		Artículo 46
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.	**Artículo 46.- Exención del pago de tasas.** Quedan exentas del pago de tasas por servicios aeronáuticos y servicios aeroportuarios, siguientes aeronaves: las a) Del Estado ecuatoriano o de otros estados que concedan reciprocidad en casos similares, excepto las empleadas en servicio comercial; b) Las aeronaves que se encuentren registradas bajo la propiedad de la autoridad aeronáutica; c) De aeroclubes o escuelas de aviación, nacionales,	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **En el literal a) del artículo, corríjase "Estados"** **Artículo 44.- Exención del pago de tasas.** Quedan exentas del pago de tasas por servicios aeronáuticos y servicios aeroportuarios, siguientes aeronaves: las a) Del Estado ecuatoriano o de otros Estados que concedan reciprocidad en casos similares, excepto las empleadas en servicio comercial;

	reconocidas por la Dirección General de Aviación Civil, siempre que no realicen actividades de transporte aéreo comercial; d) Las que efectúen vuelos de prueba o entrenamiento y demostración, realizados previa autorización; e) Las que por encontrarse en peligro o por precaución realicen aterrizajes imprevistos; f) Las que intervengan en operaciones de búsqueda y salvamento; g) Las privadas, destinadas exclusivamente a misiones religiosas, culturales o sanitarias siempre que no realicen actividad comercial; y, h) Las aeronaves que efectúen vuelos de asistencia humanitaria, por situación de emergencia local.	
		Artículo 47
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.	**Artículo 47.- Exención de tasas para inspecciones de radioayudas.** Ninguna aeronave de la Dirección General de Aviación Civil pagará tasas, derechos por la utilización de instalaciones aeroportuarias concesionadas, mientras ejecuten actividades propias de inspección para verificación, homologación y certificación de las señales emitidas por las radioayudas instaladas a nivel nacional u otros servicios institucionales.	
		Artículo 48
Art. 48.- Las concesiones y permisos de operación para la explotación de los servicios de transporte aéreo público, interno e	**Artículo 48.- Obligación de pago por instalaciones y servicios de protección.-** Las aeronaves civiles destinadas a actividades aéreas que operen	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.**

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.	en cualquier parte del espacio aéreo ecuatoriano pagarán por instalaciones y servicios de protección al vuelo en todas sus fases.	**Artículo 48.- Del cobro directo de tasas.** La Dirección General de Aviación Civil cobrará directamente o a través de los agentes de percepción, las tasas establecidas en esta Ley de acuerdo con el procedimiento determinado en el literal e) del artículo 9 de este cuerpo normativo.
		Artículo 49
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.	**Artículo 49.- Pago por estacionamiento o albergue. -** Las aeronaves que utilicen servicios de estacionamiento o albergue en los aeródromos, pagarán lo establecido en el correspondiente reglamento.	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 49. - Designación excepcional de agentes de percepción para el cobro de gravamen.** Por excepción, la Dirección General de Aviación Civil podrá constituir a las empresas de aviación, nacionales o extranjeras, o a sus agentes vendedores, así como a las personas naturales o jurídicas, intermediarias en cualquier transacción aéreo-comercial, como agentes de percepción para el cobro de los gravámenes determinados en esta Ley.
		Artículo 50
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.	**Artículo 50.-** Establecimiento de tasas para el uso de instalaciones aeroportuarias en aeródromos no concesionados. En los aeródromos no concesionados, los pasajeros de los vuelos internacionales y nacionales pagarán por el uso de las instalaciones, servicios auxiliares y facilidades de los terminales aéreos, las tasas que determine el Consejo Nacional de Aviación Civil.	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **Sustitúyase "Consejo Nacional de Aviación Civil" por "Dirección General de Aviación Civil"** **Artículo 48.- Establecimiento de tasas para el uso de instalaciones aeroportuarias en aeródromos no concesionados.** En los aeródromos no concesionados, los pasajeros de los vuelos

		internacionales y nacionales pagarán por el uso de las instalaciones, servicios auxiliares y facilidades de los terminales aéreos, las tasas que determine el Dirección General de Aviación Civil **Memorando Nro. AN-CDSM-2026-0008-M, As. Segundo Manuel Choro Duchi, 04 de Febrero de 2026.** **Artículo 50- Agentes de Percepción (modificado)** **Texto sugerido:** La Dirección General de Aviación Civil podrá designar a los operadores aéreos, agentes de ventas o intermediarios como agentes de percepción de tasas, tarifas y derechos previstos en esta Ley. Dichos agentes deberán depositar lo recaudado en cuentas oficiales de la Dirección General de Aviación Civil - DGAC dentro de los plazos establecidos. El incumplimiento de esta obligación generará responsabilidad administrativa y pecuniaria, y podrá dar lugar a la suspensión temporal del permiso de operación. La Dirección General de Aviación Civil establecerá mecanismos de auditoría

		permanente sobre los valores percibidos y transferidos.
		Artículo 51
Art. 51.- El explotador está obligado a constituir los seguros, cauciones y cumplir con los demás requisitos establecidos en la ley y sus reglamentos.	**Artículo 51.- Del cobro directo de tasas.** La Dirección General de Aviación Civil cobrará directamente las tasas establecidas en esta Ley de acuerdo con el reglamento que el Consejo Nacional de Aviación Civil dicte para el efecto.	
		Artículo 52
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.	**Artículo 52.- excepcional de Designación agentes de percepción para el cobro de gravamen**. Por excepción, la Dirección General de Aviación Civil podrá constituir a las empresas de aviación, nacionales o extranjeras, o a sus agentes vendedores, así como a las personas naturales o jurídicas, intermediarias en cualquier transacción aéreo-comercial, como agentes de percepción para el cobro de los gravámenes determinados en esta Ley.	
		Artículo 53
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	**Artículo 53.- Obligaciones del pago mensual por servicios aeronáuticos y aeroportuarios.** La persona natural o jurídica obligada al pago de tasas por servicios aeronáuticos o aeroportuarios prestados por la Dirección General de Aviación Civil, cancelará y depositarán mensualmente los valores causados por tales servicios, conjuntamente con la declaración respectiva. Los agentes de percepción para el cobro de los valores mencionados depositarán los valores dentro de los diez primeros días de cada mes. La Dirección General de Aviación Civil establecerá y notificará la	

de la expresada interrupción.	cuenta respectiva para los depósitos.	
		Artículo 54
Art. 54.- De no realizarse el viaje contratado habrá derecho al reembolso, sin perjuicio de las indemnizaciones a que tendrá derecho el pasajero.	**Artículo 54.- De las sanciones por mora en pagos y declaraciones falsas.** La mora de 30 días o más en los pagos o falsa declaración por los agentes de percepción causará la imposición del máximo interés convencional fijado por el Banco Central del Ecuador. El Director General de Aviación Civil hará efectiva la caución o podrá resolver las actividades suspensión de las de las empresas, compañías de aviación civil y de las personas naturales que se encuentren en mora, observando el procedimiento que se emita para el efecto.	
		Artículo 55
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.	**Artículo 55.- Del registro obligatorio de formas contables para empresas de transporte aéreo.** Toda persona jurídica dedicada al transporte aéreo público de servicio doméstico o internacional que opere en el país y las que mantengan agencias o representaciones, incluidas las off line, presentarán en la Dirección General de Aviación Civil para su registro, previamente Artículo 55 a su circulación, todas las existencias de formas contables aplicadas al tráfico de pasajeros y carga, de conformidad a la reglamentación complementaria que se emita para el efecto.	
		Artículo 56
Art. 56.- El transportador responderá por el monto declarado, en caso de pérdida, sustracción o	**Artículo 56.- Regulación del uso de las instalaciones aeronáuticas.** Las compañías de aviación y en general toda	

deterioro del contenido de su valija de equipaje entregada para su custodia y transporte.	persona natural o jurídica que hubiere obtenido autorización de la Dirección General de Aviación Civil para el uso de edificios, terminales, hangares, terrenos, bodegas, oficinas o mostradores de su propiedad o de los que estén bajo su administración, pagarán como canon mensual de arrendamiento, la cantidad fijada por la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo a la reglamentación que se expida para el efecto.	
		Artículo 57
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.	**Artículo 57.- Responsabilidades administrativas, civiles y penales por incumplimiento en la recaudación de fondos.** El servidor responsable de la correcta recaudación de los fondos de la Dirección General de Aviación Civil que no diere estricto cumplimiento a las disposiciones de esta Ley y su reglamento para obtener una oportuna y eficaz recaudación, será responsable administrativa, civil y penalmente por los perjuicios que tal hecho ocasionare a la Institución.	
Título Cuarto **DE LA AERONÁUTICA CIVIL** **Capítulo Primero** **De las Aeronaves**		
		Artículo 58
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	**Artículo 58.- Clasificación de las aeronaves.** Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas. Las aeronaves públicas son aquellas destinadas al servicio de la función pública, incluyendo las aeronaves militares, aduaneras y policiales. El resto de las aeronaves se consideran privadas, independientemente de su titularidad. La propiedad no determina la clasificación	

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	de una aeronave como pública o privada.	

instrucciones técnicas de la OACI para el transporte seguro de mercancías peligrosas por aire.		
		Artículo 59
Art. 59.- Una aeronave para operar en actividades aerocomerciales en el territorio ecuatoriano debe: 1. Ser aeronave civil; 2. Tener matrícula otorgada por la Dirección General de Aviación Civil; 3. Mantener un certificado tipo que le permita efectuar la operación propuesta; 4. Mantener un certificado de aeronavegabilidad vigente; 5. Ser operada por personas jurídicas, debidamente certificadas, que cuenten con la autorización otorgada por el Consejo Nacional de Aviación Civil. 6. Cumplir con las regulaciones técnicas de aviación civil RDAC aplicables; y, 7. Ser tripulada por personal civil ecuatoriano.	**Artículo 59.- Nacionalidad de las aeronaves.** El otorgamiento de la matrícula y su inscripción en el Registro Aeronáutico confiere a la aeronave la ecuatoriana y nacionalidad se considerará cancelada toda matrícula anterior, donde quiera que se hubiere efectuado.	
		Artículo 60
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	**Artículo 60.- De las marcas indicativas de nacionalidad y matrícula.** Todas las aeronaves privadas matriculadas en el Ecuador llevarán en su exterior las marcas indicativas de nacionalidad y matrícula, en la forma que señale el reglamento respectivo.	

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

3. Cumplir con las regulaciones técnicas de aviación civil RDAC aplicables.		
		Artículo 62
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.	**Artículo 62.- Exportación de una aeronave.** Para exportar una aeronave de matrícula ecuatoriana se requerirá de autorización previa de la Dirección General de Aviación Civil la que reglamentará en su campo el procedimiento a seguirse con tal objeto, así mismo sin perjuicio de las demás leyes y reglamentos aplicables a la exportación.	
		Artículo 63
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.	**Artículo 63.- Naturaleza jurídica de las aeronaves.** Las aeronaves son bienes muebles susceptibles de registro, sometidas al régimen que esta Ley establece.	
		Artículo 64
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	**Artículo 64.- Formalidades de los actos jurídicos relacionados con aeronaves.** Todo acto jurídico que se relacione con una aeronave deberá ser otorgado por instrumento público o por instrumento privado debidamente reconocido, y	

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.	además autenticado, si fuere del caso.	
		Artículo 65
Art. 65.- La aplicación de las sanciones por las contravenciones previstas incluye disposiciones que impidan la repetición de la conducta infractora, o prevea lo necesario para restituir las cosas a su estado anterior a la contravención.	**Artículo 65.- Registro de transferencias de aeronaves.** La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto o hecho jurídico, apto de afectar la condición jurídica de una aeronave quedará perfeccionado entre las partes y surtirá efectos contra terceros solamente una vez que se haya cumplido con el requisito de inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.	
		Artículo 66
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.	**Artículo 66.- De la validez de los actos jurídicos extranjeros en aviación.** Para que cualquier acto o hecho jurídico realizado en el extranjero surta efecto en el país, deberá ser celebrado de conformidad con las solemnidades y formalidades previstas al efecto por las leyes imperantes en el lugar de su otorgamiento. Los documentos o instrumentos así extendidos y debidamente autenticados deberán ser inscritos en el Registro Aeronáutico Nacional.	**Memorando Nro. AN-LPLA-2026-0168-M, As. Lenin Alejandro Lara Pérez, 06 de junio de 2026.** En el artículo 66 del Proyecto de Ley, letra i, se establece que en el Registro Aeronáutico Nacional se inscribirán "Las aeronaves no tripuladas de acuerdo a la categorización establecida en la regulación técnica correspondiente". Sin embargo, también deberían inscribirse ante el ente rector de aviación civil los pilotos, fabricantes, comercializadores e importadores, garantizando el control de quienes fabrican, importan, comercializan,

		adquieren u operan sistemas de aeronaves no tripuladas; además, resulta imperativo que las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional cuenten con acceso a la información sobre estas tecnologías para que puedan verificar su licitud, en el marco de las operaciones de orden y control que les corresponde. **En ese sentido, se propone:** "i) Los sistemas de aeronaves no tripuladas de acuerdo con la categoría de operación y servicio aéreo autorizado por el ente rector de aviación civil, así como los pilotos, fabricantes, comercializadores y operadores de sistemas de aeronaves no tripuladas."
Capítulo Segundo **Registro Aeronáutico Nacional**		
		Artículo 67
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.	**Artículo 67.- Registro Aeronáutico Nacional.** La Dirección General de Aviación Civil llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Nacional de Aeronaves.	
		Artículo 68
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,	**Artículo 68.- Funciones del Registro Aeronáutico Nacional.** En el Registro Aeronáutico Nacional se inscribirán: a) El otorgamiento de pasavantes aeronáuticos; b) La matrícula y las especificaciones adecuadas para individualizar e identificar	

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

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.		
		Artículo 69
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	**Artículo 69.- Cancelación de la matrícula de una aeronave.** La matrícula de una aeronave se cancelará: a) Cuando la aeronave sufra una destrucción o deterioro tales que la imposibilite permanentemente para el vuelo; b) Cuando hubiere sido declarada abandonada o perdida, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley;	

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

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.		
		Artículo 70
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;	**Artículo 70.- Matriculación de aeronaves en el registro aeronáutico nacional.** Sólo podrán ser matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional las aeronaves de propiedad de: a) Personas naturales o jurídicas ecuatorianas cuando sean destinadas a su propio uso; b) Personas naturales o jurídicas ecuatorianas autorizadas para ejecutar servicios de transporte público o trabajos aéreos; y, c) Personas naturales extranjeras domiciliadas en el Ecuador, o personas jurídicas legalmente establecidas en el país, aprobadas por la Superintendencia de Compañías, cuando la aeronave sea destinada al uso de sus propietarios a juicio de la autoridad competente.	

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

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

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

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

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

operación de la aeronave; y, 4. No implementar las medidas de seguridad antes y durante el vuelo.		
		Artículo 76
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.	**Artículo 76.- Del conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito aéreo.** Todo piloto al mando de una aeronave que vuele sobre el territorio ecuatoriano está obligado a tener conocimiento de las leyes y reglamentos que rigen el tránsito aéreo en el Ecuador y a cumplirlos. Además, estará obligado a aterrizar en el aeródromo que se le indique, cuando así lo ordene la autoridad competente. En caso de manifiesta inobservancia de la orden recibida, el piloto de la aeronave será obligado a efectuar el aterrizaje con el empleo de los medios que la autoridad juzgue necesarios.	
		Artículo 77
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	**Artículo 77.- Entrada y salida de aeronaves del ecuatoriano.** Salvo territorio casos de emergencia, las aeronaves sólo podrán entrar al país o salir de él por los aeródromos internacionales fijados por la autoridad competente. La autoridad aeronáutica reglamentará el ingreso o salida de las aeronaves del territorio de la República del Ecuador.	

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.		
		Artículo 78
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.	**Artículo 78.- Operaciones aéreas en territorio y aguas jurisdiccionales ecuatorianas.** Para despegar, aterrizar o acuatizar dentro del territorio y de las aguas jurisdiccionales ecuatorianas, las aeronaves deberán hacerlo en un aeródromo abierto al tránsito, excepto en los casos en que medie autorización especial o en los de emergencia manifiesta.	
		Artículo 79
Art. 79.- Son contravenciones de tercera clase del personal técnico aeronáutico de tierra y	**Artículo 79.- Aeronaves en misiones no comerciales y de sanidad.** Las aeronaves en misión no comercial y las de	

serán sancionados con suspensión de la licencia de seis a doce meses; las siguientes: 1. Despachar una aeronave incumpliendo los requisitos de la Lista Mínima de Equipo (MEL); 2. Desarrollar actividades en estado de embriaguez, o bajo las influencias de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica; y, 3. Manifiesta negligencia en la planificación y despacho de los vuelos.	sanidad podrán ser dispensadas de la obligación que prescribe el Artículo anterior mediante autorización expresa de la autoridad aeronáutica.	
		Artículo 80
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.	**Artículo 80.- Aterrizaje de emergencia.** En casos de aterrizaje de emergencia, en vuelo doméstico o internacional, el piloto al mando de la aeronave, el dueño del predio o las autoridades a cargo del aeródromo, en su orden, deberán comunicar el aterrizaje a la Artículo 80 autoridad más cercana; con especificación de la matrícula de la aeronave y del nombre y domicilio del explotador y del comandante de la misma. En los casos contemplados en el inciso anterior, no podrá desplazarse la aeronave hasta tanto no haya sido autorizada a hacerlo por la autoridad competente.	
		Artículo 81
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	**Artículo 81.- Sistemas de comunicación de aeronaves.** Las aeronaves deberán estar equipadas con sistemas adecuados de comunicación, de conformidad con las exigencias determinadas por la autoridad.	

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.		
		Artículo 82
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.	**Artículo 82.- Regulaciones del tránsito de aeronaves.** El tránsito de aeronaves dentro o a través del territorio ecuatoriano efectuarse en las debe condiciones establecidas por la autoridad aeronáutica.	
		Artículo 83
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.	**Artículo 83.- Expulsión de objetos desde aeronaves.** De ninguna aeronave podrán arrojarse objetos que causen daños en la superficie, salvo en caso de peligro grave.	
		Artículo 84
Art. 84.- Nota: Artículo derogado por Disposición Derogatoria Vigésimo Quinta de Ley No. 00, publicada en Registro Oficial Suplemento 180 de 10 de Febrero del 2014	**Artículo 84.- Restricciones en el transporte aéreo de materiales peligrosos.** Ninguna aeronave podrá transportar mercancías peligrosas, salvo permiso específico de la Dirección General de Aviación Civil.	
		Artículo 85

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

indirectamente del cometimiento de una contravención.		
		Artículo 86
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.	**Artículo 86.- Prohibición de fotografías aéreas en zonas restringidas.** Se prohíbe a los pilotos, tripulantes y pasajeros de cualquier aeronave que vuele sobre territorio ecuatoriano tomar fotografías de cualquier área o zona que haya sido declarada prohibida, restringida o peligrosa por la autoridad competente.	
		Artículo 87
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.	**Artículo 87.- Restricciones y regulaciones de vuelos acrobáticos o maniobras peligrosas.** Se prohíbe realizar vuelos acrobáticos o maniobras de carácter peligroso sobre ciudades, centros poblados, aeródromos, embarcaciones de superficie o reuniones de personas al aire libre. La autoridad competente reglamentará los casos y condiciones en que se permitan tales vuelos.	
		Artículo 88

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.	**Artículo 88.- Eficiencia y control en la circulación aérea.** La autoridad aeronáutica, evitará todo retardo innecesario a aeronaves que vuelen en territorio ecuatoriano, así como a sus tripulantes, pasajeros, correo y carga. No obstante, podrá efectuarse por parte de autoridades competentes las las verificaciones relativas a personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje y durante su estacionamiento, para los efectos de inspección y control de la circulación aérea.	
		Artículo 89
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	**Artículo 89.- Publicación de cartografía aeronáutica.** Para facilitar el libre tránsito de las aeronaves, la Dirección General de Aviación Civil mantendrá la publicación de planos, mapas y cartas aeronáuticas de su territorio.	

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.		
		Artículo 90
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.	**Artículo 90.- De las regulaciones del tránsito aéreo para aeronaves públicas en espacios nacionales.** Las operaciones de aeronaves públicas en las aerovías nacionales, en las zonas de control de tránsito o en los aeródromos de servicio público, quedan sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en las leyes y reglamentos aplicables. Igual sujeción tendrán las operaciones de aeronaves públicas que se realicen fuera de los aeródromos o espacios aéreos de su jurisdicción.	**Memorando Nro. AN-LPLA-2026-0168-M, As. Lenin Alejandro Lara Pérez, 06 de junio de 2026.** **CAPÍTULO V** **SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS** **Artículo 90.- Del sistema de aeronave no tripulada.** El sistema de aeronave no tripulada es el conjunto integrado por una aeronave que opera sin piloto a bordo y los elementos técnicos conexos que permiten su operación segura, incluyendo la estación de mando a distancia, los enlaces de comunicación y cualquier otro componente necesario para su control y navegación. Para fines de la presente Ley, el término sistema de aeronave no tripulada comprende las aeronaves pilotadas remotamente), los sistemas de aeronaves con capacidad de vuelo autónomo, los sistemas de aeronaves en enjambre y demás sistemas especializados, de acuerdo con la clasificación que

		establezca la autoridad aeronáutica civil mediante normativa secundaria. La Dirección General de Aviación Civil es la entidad encargada de regular la operación de los sistemas de aeronaves no tripuladas, lo que incluye el registro, la autorización, el control y la fiscalización de su uso y operación en el espacio aéreo ecuatoriano. Mediante normativa secundaria, establecerá las especificaciones técnicas de cada categoría de operación, así como las obligaciones y prohibiciones que deberán observar los titulares del dominio, pilotos y operadores, garantizando la seguridad operacional, la protección del espacio aéreo y la seguridad ciudadana. La Dirección General de Aviación Civil coordinará la seguridad de las operaciones de los sistemas de aeronaves no tripuladas con las entidades pertinentes para prevenir y mitigar los riesgos asociados a la seguridad operacional de la aviación civil, de acuerdo con la normativa vigente.
Capítulo Cuarto **Documentación Abordo**		
		Artículo 91
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	**Artículo 91.- Requisitos documentales para el tránsito y aterrizaje de aeronaves.** Para transitar y aterrizar en territorio ecuatoriano las aeronaves deberán estar provistas de certificados de aeronavegabilidad y matrículas, licencias de cada miembro de la tripulación; libro de a bordo; licencia de la	**Memorando Nro. AN-CDSM-2026-0008-M, As. Segundo Manuel Choro Duchi, 04 de Febrero de 2026.** **Artículo 91- Aeronaves No Tripuladas (modificado)** **Texto sugerido:**

causará ejecutoria, según el caso.	estación de radio de la aeronave; manifiesto de los pasajeros o carga, dependiendo del servicio autorizado; copia auténtica certificada del AOC; especificaciones relativas a certificado de las operaciones; homologación de ruido. Igualmente, las tripulaciones de dichas aeronaves deberán llevar a bordo los certificados de competencia y licencias establecidas en esta Ley y sus reglamentos. Es privativo de la Dirección General de Aviación Civil el otorgamiento, aceptación, suspensión o cancelación de los certificados de aeronavegabilidad para las aeronaves privadas ecuatorianas, de conformidad con las disposiciones reglamentarias.	La Dirección General de Aviación Civil regulará y controlará las aeronaves no tripuladas (drones), clasificándolas en función de su peso, uso (recreativo, comercial, profesional o estatal) y alcance operacional. Toda operación de drones deberá cumplir con requisitos de registro electrónico, acreditación del piloto, zonas autorizadas de vuelo y seguros de responsabilidad civil, conforme a lo establecido en el reglamento que emita la Dirección General de Aviación Civil - DGAC. Se prohíbe la operación de drones en espacios aéreos restringidos, protegidos o sobre infraestructura crítica sin autorización expresa. **Memorando Nro. AN-LPLA-2026-0168-M, As. Lenin Alejandro Lara Pérez, 06 de junio de 2026.** **Artículo 91.- De los servicios aéreos con sistemas de aeronaves no tripuladas.** Los servicios aéreos con sistemas de aeronaves no tripuladas autorizados en Ecuador incluyen, entre otros, los siguientes: captura de imágenes, videos y datos; inspección técnica de infraestructuras y áreas de difícil acceso; agricultura de precisión y actividades agroindustriales; prestación de servicios de seguridad y

		vigilancia privada; transporte de carga; espectáculos recreativos con enjambres; inspección, monitoreo y evaluación de emergencias, desastres o fenómenos naturales; formación, instrucción y entrenamiento de pilotos remotos; y otras actividades con fines investigativos y de innovación. Los servicios aéreos estarán sujetos a las condiciones, limitaciones y prohibiciones que establezca la Dirección General de Aviación Civil mediante normativa secundaria, en coordinación con la autoridad nacional de defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo, por razones de seguridad y defensa nacional.
Capítulo Quinto **Aeronaves No Tripuladas**		
		Artículo 92
Art. 92.- El Director General de Aviación Civil está facultado para suspender certificados, licencias, permisos, concesiones o autorizaciones, sin que se completen los procedimientos administrativos de rigor, si a su juicio fuere necesario, para mantener la seguridad de las operaciones aéreas. Cuando esto suceda, se deberán agilitar todos los procedimientos e investigaciones para definir en primera instancia la responsabilidad, sin perjuicio del derecho del sancionado a recurrir en segunda instancia.	**Artículo 92.- De las aeronaves no tripuladas**. La Dirección General de Aviación Civil es responsable de regular la operación de sistemas de aeronaves no tripuladas, esto incluye el registro, autorización, control y fiscalización de su uso y operación en el espacio aéreo ecuatoriano. Coordinará la seguridad de las operaciones de aeronaves no tripuladas con las entidades pertinentes para prevenir y mitigar los riesgos asociados con la seguridad operacional de la aviación civil, de acuerdo con la reglamentación vigente.	**Memorando Nro. AN-LPLA-2026-0168-M, As. Lenin Alejandro Lara Pérez, 06 de junio de 2026.** **Artículo 92.- De las zonas de vuelo prohibidas.** Por motivos de seguridad y defensa nacional, protección ambiental o interés público, ningún piloto de un sistema de aeronave no tripulada podrá sobrevolar las siguientes áreas: a) Bases, unidades o instalaciones militares o policiales, o cualquier infraestructura de interés policial o militar; b) Centros de privación de la libertad y centros de rehabilitación social, o zonas destinadas para ese fin; c) Infraestructura crítica del Estado, incluyendo plantas de

		generación y transmisión de energía eléctrica, redes de agua potable, sistemas de telecomunicaciones estratégicos, oleoductos y gasoductos; d) Instituciones de respuesta a emergencias y desastres, y aquellas que integran la red de salud pública y privada; e) Zonas declaradas intangibles, sensibles o de protección por motivos ambientales o culturales; f) Aeropuertos, helipuertos, puertos y aeródromos; g) Áreas bajo reserva judicial o en proceso de investigación penal; h) Áreas en situación de emergencia por causas naturales o antrópicas; i) Zonas fronterizas y áreas adyacentes de control; y, j) Zonas de identificación de defensa aérea. Los pilotos de sistemas de aeronaves no tripuladas únicamente podrán efectuar operaciones sobre infraestructuras críticas cuando cuenten con autorización expresa de la Dirección General de Aviación Civil para la prestación de servicios de seguridad y vigilancia, en coordinación con la autoridad nacional de defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo. En caso de detectarse una vulneración de las zonas establecidas en el presente artículo, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional coordinarán las acciones necesarias para ejercer el derecho de inhibición o cualquier otra medida orientada

		a la neutralización del sistema de aeronave no tripulada, de conformidad con la Ley Orgánica de Control del Espacio Aéreo Nacional
		Artículo 93
Art. 93.- Nota: Artículo derogado por Disposición Derogatoria Vigésimo Quinta de Ley No. 00, publicada en Registro Oficial Suplemento 180 de 10 de Febrero del 2014	**Artículo 93.- Control de Operaciones de aeronaves no tripuladas.** Para garantizar la seguridad y el orden en las operaciones de tripuladas, se aeronaves establecen no Artículo 93 las siguientes responsabilidades: **1. Policía Nacional del Ecuador:** La Policía Nacional, en coordinación con la Dirección General de Aviación Civil, tendrá la facultad de supervisar las operaciones de aeronaves no tripuladas en todo el territorio nacional y verificará que se ejecuten en el marco de la Ley. **2. Fuerzas Armadas del Ecuador:** Las Fuerzas Armadas del Ecuador, en coordinación con la Dirección General de Aviación Civil y de acuerdo con la Ley Orgánica de Control del Espacio Aéreo, velará por la seguridad y protección del espacio aéreo nacional, de conformidad con su ámbito de competencia. La incautación de las aeronaves no tripuladas en flagrancia delictiva estará sujeta a la coordinación interinstitucional y al respeto de las competencias de cada entidad.	**Memorando Nro. AN-LPLA-2026-0168-M, As. Lenin Alejandro Lara Pérez, 06 de junio de 2026.** **Artículo 93.- De las obligaciones del titular del dominio del sistema de aeronave no tripulada.** El titular del dominio del sistema de aeronave no tripulada, ya sea persona natural o jurídica, está obligado a: a) Registrar el sistema de aeronave no tripulada ante la Dirección General de Aviación Civil, conforme a la categoría de operación y al servicio aéreo autorizado; b) Contratar una póliza de responsabilidad civil extracontractual, cuyo monto mínimo será definido por la Dirección General de Aviación Civil en función del riesgo inherente a la operación autorizada; c) Garantizar que el sistema de aeronave no tripulada sea operado exclusivamente por un piloto debidamente registrado y habilitado ante la Dirección General de Aviación Civil; y, d) Las demás que establezca la normativa legal vigente.
Capítulo sexto		
Sección Primera		
Personal Técnico Aeronáutico		
		Artículo 94
Art. 94.- Actuará como Secretario en el procedimiento, el titular	**Artículo 94.- Composición del Personal Técnico Aeronáutico.** El personal	**REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles**

del cargo del correspondiente organismo.	técnico aeronáutico comprende a los miembros de la tripulación y el personal de tierra, encargados de la operación de la aeronave.	**Ecuatorianos, 05 de Febrero de 2026.** **Artículo 94.- De la Tripulación.** La tripulación comprende todo el personal que presta servicios a bordo de la aeronave. **Son miembros de la tripulación:** a) El comandante de la aeronave o piloto al mando de la misma b) Los pilotos y copilotos, navegantes; y, mecánicos de abordo c) Los tripulantes de cabina. **Memorando Nro. AN-LPLA-2026-0168-M, As. Lenin Alejandro Lara Pérez, 06 de junio de 2026.** **Artículo 94.- De las obligaciones del piloto del sistema de aeronave no tripulada.** El piloto del sistema de aeronave no tripulada está obligado a: a) Contar con la licencia de piloto remoto correspondiente a la categoría de operación y actividad aérea que desarrolle, conforme a los requisitos que establezca la Dirección General de Aviación Civil; b) Ejecutar únicamente las operaciones autorizadas por la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo con la categoría de operación que le haya sido conferida; c) Respetar la prohibición de operar en las zonas de vuelo prohibidas establecidas en la presente Ley, salvo autorización expresa de la autoridad nacional de defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo; y, d) Las demás que establezca la normativa legal vigente.
		Artículo 95

Art. 95.- En lo demás se observará lo prescrito en el Código Penal y en el de Procedimiento Penal, en cuanto fueren aplicables.	**Artículo 95.- Licencias y Certificados.** Los miembros del personal técnico aeronáutico deberán contar con licencias y certificados médicos aeronáuticos de aptitud expedidos por la Dirección General de Aviación Civil.	
		Artículo 96
	Artículo 96.- De la Tripulación. La tripulación comprende todo el personal que presta servicios a bordo de la aeronave. Son miembros de la tripulación: a) El comandante de la aeronave o piloto al mando de la misma; b) Los pilotos y copilotos, navegantes; y, mecánicos de abordo, c) Los tripulantes de cabina.	
		Artículo 97
	Artículo 97.- Tripulación de Vuelo. El personal de vuelo comprende aquellos miembros de la tripulación que prestan servicios esenciales para la operación de la aeronave, durante el vuelo.	
		Artículo 98
	Artículo 98.- Tripulantes de Cabina. Son los tripulantes que cumplen con las tareas relacionadas en interés de la seguridad del avión y sus ocupantes.	
		Artículo 99
	Artículo 99.- Personal de Tierra. El personal de tierra comprende a los técnicos, auxiliares de aeródromos e instalaciones que apoyan directamente la navegación aérea.	**REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 05 de Febrero de 2026.** Artículo 99.- Regulación del Personal Técnico Aeronáutico**. Las compañías nacionales o extranjeras** para ejercer actividades aeronáuticas en el país **deberán contratar personal técnico aeronáutico**

		ecuatoriano. Conforme a lo que determine el Reglamento respectivo. **Ref.: AD-C-26-019, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 28 de abril de 2026.** Artículo 99.- El Personal Técnico Aeronáutico Nacional. Las compañías nacionales o extranjeras para ejercer actividades aeronáuticas en el país, incluyendo aquellas empresas extranjeras domiciliada que realicen actividades de cabotaje, deberán contratar exclusivamente personal técnico aeronáutico ecuatoriano. **Se prohíbe expresamente la delegación a reglamentos o normas de menor jerarquía para modificar, reducir o exceptuar este mandato legal. Únicamente se autorizará el empleo de personal técnico extranjero por motivo de instrucción del personal económico o mejora comprobada de servicios. Esta autorización será excepcional por un plazo improrrogable de seis meses, bajo la obligación de que el personal extranjero realice la transferencia de conocimientos y entrenamiento al personal ecuatoriano que los sustituirá.**
		Artículo 100
	Artículo 100.- Determinación de requisitos. La autoridad competente determinará en el reglamento de la materia: a) Las categorías de pilotos; b) Las características de las	

	licencias aeronáuticas y de los certificados de aptitud psicofísica; c) Las condiciones generales de edad, nacionalidad y conducta requeridas para obtener las licencias aeronáuticas; d) Las condiciones de capacidad, experiencia, aptitud física, pericia y exámenes necesarios obtenerlos; para e) La vigencia, condiciones de renovación, revalidación, convalidación, conversión, suspensión y revocación de dichas licencias; y, f) Otros elementos propios de la materia.	
		Artículo 101
	Artículo 101.- Regulación del Personal Técnico Aeronáutico. Las compañías nacionales o extranjeras para ejercer actividades aeronáuticas en el país deberán contratar personal aeronáutico ecuatoriano, técnico de conformidad a los parámetros establecidos en el reglamento que se expida para el efecto.	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **Inclúyase al final la siguiente frase:** **Artículo 99.- Regulación del Personal Técnico Aeronáutico**. Las compañías nacionales o extranjeras para ejercer actividades aeronáuticas en el país deberán contratar personal técnico aeronáutico ecuatoriano, conforme a lo que determine el Reglamento respectivo.
		Artículo 102
	Artículo 102.- Comandante de una aeronave. El piloto al mando de una aeronave estará investido de las funciones de comandante de la misma. El nombre y apellido del comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos deberán constar en la documentación digital o física a bordo.	
		Artículo 103

	Artículo 103.- Sucesión en el Mando. El comandante es el representante del explotador, a quien incumbe su designación. En ausencia de aquél o mediando imposibilidad para el cumplimiento de sus funciones y siempre que el explotador no hubiere proveído para su reemplazo o sucesión, tales funciones serán ejercidas por los demás miembros de la tripulación, conforme al orden que fijen los reglamentos. Dentro de cada categoría el orden de sustitución o determinado sucesión por la estará jerarquía asignada para cada uno por el explotador, y en defecto de ésta, por los reglamentos.	
		Artículo 104
	Artículo 104.- Obligaciones de los miembros de la tripulación. La tripulación tiene las siguientes obligaciones: a) Verificar que la aeronave y la tripulación cuenten con la documentación física o digital y licencias exigidas por la reglamentación; b) Asegurar que la aeronave y sus sistemas hayan sido inspeccionados y se encuentren en condiciones operativas óptimas; c) Contar con las previsiones meteorológicas para la ruta, suspendiendo el vuelo si la predicción meteorológica desfavorable no permite alcanzar al menos el primer punto de aterrizaje alternativo; d) Supervisar la distribución de la estiba de la carga, evitando sobrepeso y la presencia de elementos peligrosos para la aeronave o los pasajeros;	

	e) Elaborar el plan de vuelo antes del despegue; f) En caso de emergencia, permanecer en su puesto, tomar medidas para salvaguardar a los pasajeros, la tripulación, la aeronave y la carga, así como para mitigar daños en tierra; g) Adoptar todas las medidas necesarias para la seguridad y el buen funcionamiento de la aeronave durante el vuelo; h) Todas las demás que se encuentren en las regulaciones técnicas aplicables.	
		Artículo 105
	Artículo 105.- Autoridad del Comandante. El comandante de la aeronave, como máxima autoridad a bordo, tendrá poder disciplinario sobre la tripulación, poder de autoridad sobre los pasajeros y potestad sobre la aeronave y la carga que transporta.	
		Artículo 106
	Artículo 106.- Alcance de la Autoridad Disciplinaria. El período durante el cual el comandante ejerce poder disciplinario tripulación sobre la comienza desde el embarque y cesa a la terminación del viaje, cuando las formalidades de éste hubieren sido cumplidas. El operador puede determinar un mayor período que el establecido en el inciso anterior, para que el comandante ejerza el poder disciplinario sobre la tripulación.	
		Artículo 107
	Artículo 107.- Autoridad sobre los pasajeros. El poder de autoridad sobre los pasajeros existe desde el pre embarque, hasta el momento	

	en que hayan desembarcado a la terminación del viaje.	
		Artículo 108
	Artículo 108.- Potestad sobre la Aeronave y la Carga. La potestad sobre la aeronave y carga comienza a partir del momento en que le sea entregada para iniciar el viaje y cesa a su término, cuando la aeronave y carga han sido entregadas al representante del explotador o a otra persona calificada.	
		Artículo 109
	Artículo 109.- Atribuciones del Comandante. En virtud de su autoridad, el comandante tiene las siguientes atribuciones: a) Mantener el orden e impartir a bordo las medidas restrictivas a las personas que lo perturben, cometan faltas, rehúsen u omitan prestar el servicio que les corresponda; b) Arrestar a los sospechosos, autores, cómplices y encubridores de un acto delictivo, reuniendo y conservando los elementos de prueba del hecho y levantando un acta que le entregará conjuntamente con las pruebas y los detenidos, si los hubiere, a la autoridad que corresponda de acuerdo con las normas de esta Ley; c) Levantar acta de nacimientos, defunciones y más hechos que pueden tener consecuencias legales, ocurridas durante el vuelo a bordo, inscribiéndose en el libro correspondiente; d) A la muerte de un tripulante o pasajero, tomar las medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al	

	fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente; e) En los casos que contempla este número, el comandante remitirá copia auténtica del acta levantada a la autoridad competente, y ésta, a su vez, a la autoridad de cualquiera de los Estados que legítimamente lo requieran; f) Suspender de sus funciones, por causa grave, a un tripulante, o encargar temporalmente un servicio distinto de aquél para el cual se lo contrató; g) Impedir el embarque o disponer el desembarque de tripulantes, pasajeros y carga, por motivos justos; h) Hacer echazón para salvar la aeronave de un riesgo inminente; i) Adoptar las medidas necesarias de seguridad en caso de aterrizaje fuera de los aeródromos de su ruta; y, j) Variar la ruta en caso fortuito o de fuerza mayor.	
		Artículo 110
	Artículo 110.- Atribuciones sin Mandato Especial. Aún sin mandato especial, el comandante de la aeronave está facultado para tomar todas las medidas y hacer los gastos necesarios para garantizar la seguridad de los pasajeros, la tripulación y la salvaguarda de la carga.	**REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 05 de Febrero de 2026.** Artículo 110.- Estándares Nacionales e Internacionales. **El personal aeronáutico debe cumplir con estándares nacionales e internacionales que garanticen la seguridad operacional y seguridad de la aviación;** por lo tanto, **las remuneraciones estarán sujetas a un régimen especial**

		de carrera profesional, fijadas acorde con la complejidad de los procesos aeronáuticos, mercado y responsabilidades asignadas.
		Artículo 111
	Artículo 111.- Responsabilidad de la navegación de una aeronave. Las responsabilidades específicas del Comandante al mando de una aeronave y de los proveedores de dichos servicios de navegación se establecerán en las reglamentaciones técnicas en aplicación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.	**REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 05 de Febrero de 2026.** Articulo 111.- Escalas Remunerativas. El ente rector del trabajo y el ente rector de finanzas públicas, previo a un informe favorable, será el encargado de **establecer las escalas remunerativas del personal aeronáutico contemplando los aspectos técnicos para cada puesto;**así como, diferenciará las competencias de autoridad aeronáutica y de prestación de servicios aeronáut
Sección Segunda Del Personal Aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil		
		Artículo 112
	Artículo 112.- Estándares Nacionales e Internacionales. El personal aeronáutico debe cumplir con estándares nacionales e internacionales que garanticen la seguridad operacional y seguridad de Artículo 112 la aviación; por lo tanto, las remuneraciones estarán sujetas a un régimen especial de carrera profesional, fijadas acorde con la complejidad de aeronáuticos, los procesos mercado y responsabilidades asignadas.	**Ref.: AD-C-26-019, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 28 de abril de 2026.** Artículo **110.-** Estándares Nacionales e Internacionales. El Personal, aeronáutico debe cumplir con estándares nacionales e internacionales qué garanticen la seguridad operacional y seguridad de la aviación: por lo tanto, las remuneraciones estarán, sujetas a un régimen especial de carrera profesional, fijadas acorde con la complejidad de los procesos aeronáuticos, mercado y responsabilidades asignadas.

		En la referente a la escala renumerativa y benéficos de Ley, para los Tripulantes Aéreos de observará obligatoriamente lo establecido en la Ley de Ejercicio Profesional de los Tripulantes Aéreos. Esta disposición reconoce de forma imperativa su formación especial, el riesgo operacional inherente y la durabilidad reducida de la carrera profesional, garantizando el principio de equidad y proporcionalidad frente al régimen sancionatorio de esta Ley.
		Artículo 113
	Artículo 113.- Escalas Remunerativas. El ente rector del trabajo y el ente rector de finanzas públicas, previo a un informe favorable, será el encargado de establecer las escalas remunerativas del personal aeronáutico contemplando los aspectos técnicos para cada puesto; así como, diferenciará las competencias de autoridad aeronáutica y de presentación de servicios aeronáuticos.	**REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 05 de Febrero de 2026.** Articulo 113.- Servicios Aéreos Comerciales dentro del Ecuador. **Los servicios aéreos comerciales dentro del territorio ecuatoriano podrán ser explotados por personas naturales o jurídicas nacionales constituidas; así como por personas jurídicas extranjeras domiciliadas en el Ecuador y** que cuenten con las autorizaciones y permisos correspondientes por la autoridad competente. **Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** Artículo 113. - Régimen bilateral y reciprocidad de oportunidades. Los permisos que se concedan a las empresas extranjeras para la explotación

		de servicios nacionales e internacionales de transporte aéreo público, además de ajustarse a las prescripciones de esta Ley y reglamentos, se otorgarán con sujeción a los tratados y convenios de aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno del Ecuador. A falta de tratados o convenios, el otorgamiento de dichos permisos se ajustará al principio de reciprocidad flexible de acuerdo con el reglamento.
		Artículo 114
	Artículo 114.- Implementación de programas y planes de instrucción. El ente encargado de regular, controlar y administrar la actividad aeronáutica y aeroportuaria en el Ecuador a fin de cumplir con los estándares internacionales podrá implementar los programas y planes de instrucción que requieran los organismos internacionales a nivel institucional.	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 114. - Explotador-** El explotador es la persona natural o jurídica que utilice legítimamente la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando la dirección técnica de la misma. En el caso de que el nombre del explotador no figure inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, el propietario será considerado como tal, salvo prueba en contrario.
Capítulo Séptimo De los Servicios Aéreos		
		Artículo 115
	Artículo 115.- Servicios Aéreos Comerciales dentro del Ecuador. Los servicios aéreos comerciales dentro del territorio ecuatoriano podrán ser explotados por personas jurídicas extranjeras domiciliadas en el Ecuador y que cuenten con las autorizaciones y permisos	**FBO Jethandling Ecuador, 08 de enero de 2026.** **Agréguese a continuación del segundo párrafo del artículo 115.-** "Operaciones aéreas hacia territorios sujetos a regímenes especiales." Del proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil:

	correspondientes por la autoridad competente. Los servicios aéreos comerciales en el territorio insular, tienen la obligatoriedad de contar con informe técnico favorable emitido por el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, de conformidad con la disposición general sexta de la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos.	"Las operaciones de transporte aéreo regular y no regular de pasajeros hacia territorios sujetos a regímenes especiales se sujetarán a limitaciones, condiciones cupos, rutas específicas las y que establezca esta Ley, su reglamento y la normativa especial aplicable, en atención a la protección ambiental, la capacidad de carga y el interés público. No se considerarán comprendidas dentro del régimen de transporte aéreo público de pasajeros, para efectos de las limitaciones establecidas en este artículo, las Operaciones Comerciales No Regulares de Alta Contribución y Bajo Volumen, definidas en esta Ley, siempre que: a) La aeronave opere con una configuración certificada de pasajeros igual o inferior al sesenta y cinco por ciento (65%) de la capacidad máxima declarada por e l fabricante o aprobada por la autoridad aeronáutica competente, y b) se cumplan las autorizaciones operativas, ambientales y de bioseguridad que determine la autoridad competente. En consecuencia, dichas operaciones podrán realizarse e n todo e l territorio nacional, incluida la provincia de Galápagos, sin estar sujetas a cupos, rutas o restricciones propias del transporte aéreo público regular o del chárter turístico masivo, sin perjuicio de las medidas de control ambiental aplicables al territorio." **Número de Tramite 475012, Asociación de Agencias de Viajes y Empresa de Turismo ASOTUR, 02 de diciembre de 2025**

		Agréguese en el artículo 115 lo siguiente: **Artículo 115.- Servicios Aéreos Comerciales dentro del Ecuador.** Los servicios aéreos comerciales dentro del territorio ecuatoriano podrán ser explotados por personas naturales o jurídicas nacionales constituidas; estas compañías podrán tener un capital extranjero de hasta el 49% y que cuenten con las autorizaciones y permisos correspondientes por la autoridad competente. **Sustitúyase el primer inciso del artículo 115 por el siguiente:** **Artículo 115.- Servicios Aéreos Comerciales dentro del Ecuador. –** Los servicios de transporte aéreo público doméstico solo podrán ser explotados por compañías calificadas como nacionales con Certificado de Operador Aéreo (AOC) ecuatoriano, base principal de operaciones en el Ecuador y control regulatorio efectivo de la DGAC. Las personas jurídicas extranjeras domiciliadas el Ecuador podrán explotar servicios aéreos en los términos de esta Ley, en sin que ello implique por sí mismo otorgamiento de derechos de cabotaje. **Inclúyase a continuación del artículo 115 el siguiente:** Artículo 115.- Del cabotaje. - Se entiende por cabotaje el transporte aéreo comercial entre dos puntos del territorio ecuatoriano realizado por un transportador no nacional. El cabotaje está prohibido como regla general. Excepcionalmente, el Consejo

		Nacional de Aviación Civil podrá autorizarlo por plazo determinado y bajo condiciones estrictas, previo informe técnico vinculante de la DGAC, únicamente por conectividad esencial, emergencias o ausencia de oferta nacional, con evaluación ex post y salvaguardas contra predatorias. prácticas A **Asociación de Agencias de Viajes y Empresas de Turismo, 05 de Mayo de 2026** **RECOMENDACIÓN:** Artículo 113.- Servicios Aéreos Comerciales dentro del Ecuador. Los servicios aéreos comerciales dentro del territorio ecuatoriano podrán ser explotados por personas naturales o jurídicas nacionales constituidas; así como por personas jurídicas extranjeras domiciliadas en el Ecuador y que cuenten con las autorizaciones y permisos correspondientes por la autoridad competente. ESTAS COMPAÑÍAS PODRÁN TENER UN CAPITAL EXTRANJERO DE HASTA EL 49%. Los servicios aéreos comerciales en el territorio insular, tienen la obligatoriedad de contar con informe técnico favorable emitido por el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, de conformidad con la disposición general sexta de la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos

		Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026. Artículo 115. - Requisitos para la obtención de permisos para la explotación de servicios de transporte aéreo. Los permisos de operación para la explotación de los servicios de transporte aéreo comercial doméstico e internacional y trabajos aéreos, actividades conexas, servicios aéreos privados, servicios de escala; venta y emisión de documentos y demás especies de transporte aéreo, deberán ser otorgados a personas jurídicas cuyo objeto social sea la prestación de los servicios solicitados. El capital social requerido para cada servicio, será definido en el reglamento general de aplicación de la presente Ley. **Memorando Nro. AN-SVSA-2026-0051-M, As. Saadin Alfredo Serrano Valladares, 26 de mayo de 2026.** **Texto sugerido al Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil en el artículo 113.** Con los fundamentos expuestos tanto en hecho como derecho me permito sugerir el siguiente texto en el artículo 113 del presente proyecto de ley de la siguiente manera: **"Artículo 113.- Servicios Aéreos Comerciales dentro del Ecuador.-** Los servicios aéreos comerciales dentro del territorio ecuatoriano podrán ser

		explotados por personas naturales o jurídicas nacionales constituidas; así como por personas jurídicas extranjeras domiciliadas en el Ecuador y que cuenten con las autorizaciones y permisos correspondientes por la autoridad competente. Los servicios aéreos comerciales en la Provincia de Galápagos, tienen la obligatoriedad de contar con informe técnico favorable emitido por el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, de conformidad con la disposición general sexta de la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos. El beneficio contemplado en la Disposición General Tercera en la ley señalada anteriormente, será aplicable para residentes permanentes, y a los residentes temporales de acuerdo con el artículo 41 numeral 1 de la misma ley. Las aerolíneas nacionales o internacionales autorizadas para operar rutas aéreas regulares de transporte de pasajeros desde y hacia la provincia de Galápagos deberán mantener, de forma permanente, al menos una oficina física de atención al usuario en el cantón San Cristobal así como también en el cantón Santa Cruz. Los residentes permanentes y temporales tendrán las mismas políticas de atención al cliente, reservas de pasajes, venta de pasajes, reembolsos, penalidades, entre otras serán aplicables por igual a todos pasajeros.

		La Dirección General de Aviación civil verificará el cumplimiento de las obligaciones establecidas, caso contrario se determinarán las siguientes sanciones: 1. Multa de entre dieciséis a treinta remuneraciones básicas que se pagan en la provincia de Galápagos. 2. En caso de reincidencia reiterada, incumplimiento de las obligaciones determinadas o afectación grave del interés público y conectividad a la provincia, mediante resolución motivada y previo procedimiento administrativo se dispondrá la suspensión temporal o el retiro definitivo de la licencia, permiso o autorización que habilite a la operadora aérea a cubrir rutas hacia la provincia de Galápagos.
		Artículo 116
	Artículo 116.- Régimen bilateral y reciprocidad de oportunidades. Los permisos que se concedan a las empresas extranjeras para la explotación de los servicios internacionales de transporte aéreo público, además de ajustarse a las prescripciones de esta Ley y reglamentos, se otorgarán con sujeción a los tratados y convenios de aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno del Ecuador. A falta de tratados o convenios, el otorgamiento de dichos permisos se ajustará al principio de reciprocidad flexible de acuerdo con el reglamento.	
		Artículo 117
	Artículo 117.- Explotador- El explotador es la persona natural o jurídica que utilice legítimamente la aeronave por cuenta propia, con o sin fines	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.**

	de lucro, conservando la dirección técnica de la misma. En el caso de que el nombre del explotador no figure inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, el propietario será considerado como tal, salvo prueba en contrario.	**Artículo 117. - Cumplimiento normativo de las operaciones aeronáuticas.** Las aeronaves deberán ser operadas de conformidad a las especificaciones y limitaciones que figuren en su Certificado de Operación y en el certificado de aeronavegabilidad de acuerdo con el manual de vuelo o documento equivalente.
		Artículo 118
	Artículo 118.- Requisitos para la obtención de permisos para la explotación de servicios de transporte aéreo. Los permisos de operación para la explotación de los servicios de transporte aéreo público, doméstico e internacional, sólo podrán ser otorgados a empresas que se hubieren constituido específicamente para dedicarse a esta actividad, con un capital no inferior a veinte veces el monto señalado por la Ley de Compañías para las sociedades anónimas.	
		Artículo 119
	Artículo 119.- Autorización para la venta de pasajes internacionales. Las compañías de transporte aéreo internacional que no operen en el Ecuador, pero que mantengan en el país agencias de venta de pasajes, deberán comunicar a la autoridad aeronáutica, la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, responsable para la venta y emisión de documentos, boletos, pasajes y demás especies de transporte aéreo; agentes, que, a su vez, obtendrán previamente los permisos de operación de la Dirección General de Aviación Civil para el desenvolvimiento	

	de esta actividad en el Ecuador.	
		Artículo 120
	Artículo 120.- Cumplimiento normativo de las operaciones aeronáuticas. Las aeronaves deberán ser operadas dentro de las especificaciones y limitaciones que figuren en el Registro Técnico Aeronáutico y en el certificado de aeronavegabilidad de acuerdo con el manual de vuelo o documento equivalente.	
		Artículo 121
	Artículo 121.- Uso de aeronaves según su categoría y permisos de operación. Las aeronaves sólo podrán ser utilizadas en el fin específico correspondiente a la categoría en la que se hallen matriculadas, así como dentro de las condiciones que figuren en el permiso de operación o en los permisos especiales de vuelo.	
		Artículo 122
	Artículo 122.- Autorización para el uso aeronaves en fines no correspondientes a su categoría. Cuando las aeronaves sean utilizadas en fines distintos al que corresponda la categoría en la que se encuentren matriculadas, deberá solicitarse previamente a la Dirección General de Aviación Civil la autorización necesaria.	
		Artículo 123
	Artículo 123.- Determinación del equipamiento de aeronaves según características y operaciones. Toda aeronave estará provista de los equipos de operación y seguridad que, de acuerdo a sus características y a las operaciones que realice, se determinen en el reglamento correspondiente.	

		Artículo 124
	Artículo 124.- Restricción de acceso a la cabina o sección de la tripulación de aeronaves comerciales. En la cabina o sección de la tripulación de las aeronaves comerciales será prohibido el ingreso o permanencia durante el vuelo de pasajeros o personas extrañas a la tripulación. En las aeronaves comerciales pequeñas, provista de asiento contiguo al del piloto que tengan doble comando, queda terminantemente prohibido conducir en dicho asiento pasajeros o personas extrañas a la tripulación. Se exceptúan de las mencionadas disposiciones las personas debidamente autorizadas por la autoridad aeronáutica y a los funcionarios de la Dirección General de Aviación Civil que viajen en cumplimiento de sus funciones específicas previa coordinación con el operador aéreo.	
		Artículo 125
	Artículo 125.- Transporte de animales en aeronaves. Sólo se permitirá el transporte de animales en aeronaves especialmente acondicionadas y que ofrezcan seguridad para esta clase de servicio. Cuando se trate de transporte internacional, se cumplirá con el trámite establecido para estos casos.	
		Artículo 126
	Artículo 126.- Presentación de informes y datos estadísticos. Toda persona natural o jurídica que realice servicios de transporte aéreo, en virtud de un permiso de operación, está obligada a presentar a la Dirección General de Aviación Civil los informes y datos estadísticos referentes al movimiento de	

	pasajeros, carga y correos transportados a bordo de sus aeronaves, así como las demás informaciones requeridas por la autoridad competente.	
		Artículo 127
	Artículo 127.- Registro de tarifas. En la Dirección General de Aviación Civil, se registrarán las tarifas del transporte aéreo de las compañías nacionales y extranjeras que operen en el Ecuador. Dentro del régimen de discrecionalidad de las tarifas aéreas y, bajo el principio de libre contratación, las comisiones se acordarán entre las líneas aéreas nacionales e internacionales y las agencias de viaje legalmente establecidas en el país. Al momento de realizar el registro de las tarifas en la Dirección General de Aviación Civil, se incluirán anualmente el rango de porcentaje de dichas comisiones.	**Memorando Nro. AN-AMJD-2025 0055-M, As. Jesús David Arias Montalvo, 02 de diciembre de 2025.** En la Dirección General de Aviación Civil, se registrarán y se revisarán las tarifas del transporte aéreo de las compañías nacionales y extranjeras que operen en el Ecuador. Dentro del régimen de discrecionalidad de las tarifas aéreas y, bajo el principio de libre contratación, las comisiones se acordarán entre las líneas aéreas nacionales e internacionales y las agencias de viaje legalmente establecidas en el país. Al momento de realizar el registro de las tarifas en la Dirección General de Aviación Civil, se incluirán anualmente el rango de porcentaje de dichas comisiones. **Número de Tramite 475012, Asociación de Agencias de Viajes y Empresa de Turismo ASOTUR, 02 de diciembre de 2025** **Sustitúyase el segundo inciso del artículo 127, por el siguiente:** Dentro del régimen de discrecionalidad y leal competencia de las tarifas aéreas y, bajo el principio de libre contratación, las comisiones y los cargos de servicios por emisión se acordarán entre las líneas aéreas nacionales e internacionales y con un representante de todas las agencias de viajes legalmente establecidas en el país sean

		éstas iata o no iata 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 que no podrán ser menor al 3% calculado de la tarifa neta. **Asociación de Agencias de Viajes y Empresas de Turismo, 05 de Mayo de 2026** **RECOMENDACIÓN:** Artículo 125.- Registro de tarifas. En la Dirección General de Aviación Civil, se registrarán Y REVISARAN las tarifas del transporte aéreo de las compañías nacionales y extranjeras que operen en el Ecuador. Dentro del régimen de discrecionalidad de las tarifas aéreas y, bajo el principio de libre contratación, las comisiones se acordarán entre las líneas aéreas nacionales e internacionales y las agencias de viaje legalmente establecidas en el país. Al momento de realizar el registro de las tarifas en la Dirección General de Aviación Civil, se incluirán anualmente el rango de porcentaje de dichas comisiones.
Capítulo Octavo		
Clasificación de los Servicios		
		Artículo 128
	Artículo 128.- Clasificación de los servicios aéreos. Los servicios aéreos se clasifican en: a) Servicios de transporte aéreo; b) Servicios de trabajos aéreos; y, c) Servicios aéreos privados.	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 125. - Clasificación de los servicios aéreos.** Los servicios aéreos se clasifican en:

		a) Servicios de transporte aéreo; b) Servicios de trabajos aéreos y actividades conexas; y c) Servicios aéreos privados.
		Artículo 129
	Artículo 129.- Servicios de transporte aéreo. Los servicios de transporte aéreo se clasifican en: a) Servicio doméstico o interno que es el que se presta entre puntos situados dentro del territorio del Ecuador; y; b) Servicio internacional que es el realizado entre la República del Ecuador y un estado extranjero o entre dos puntos del Ecuador, con escala prevista en un estado extranjero.	
		Artículo 130
	Artículo 130.- Clasificación de los servicios de transporte aéreo. Los servicios de transporte aéreo determinados en el Artículo anterior pueden ser: a) Servicios de transporte aéreo regular que son los prestados con sujeción a frecuencias de vuelo uniformes y horarios e itinerarios fijos, aprobados por la autoridad aeronáutica; y, b) Servicios de transporte aéreo no regular que son los que no reúnen los requisitos del regular. Las condiciones transporte aéreo modalidades del servicio y de transporte aéreo no regular se sujetarán al reglamento respectivo.	**FBO Jethandling Ecuador, 08 de enero de 2026.** **Agréguese a continuación del literal b) del artículo 130.- "Clasificación de servicios de transporte aéreo" del proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil:** "b.1) Operaciones Comerciales No Regulares de Alta Contribución y Bajo Volumen: Se entenderán como tales aquellas operaciones aéreas realizadas bajo remuneración, en las que la aeronave opere con una configuración certificada de pasajeros igual o inferior al sesenta y cinco por ciento (65%) de la capacidad máxima declarada por el fabricante o aprobada por la aeronáutica competente autoridad. Estas operaciones, por su naturaleza cerrada, nominativa y de bajo volumen de pasajeros no constituyen, transporte

		aéreo público de pasajeros, ni se asimilan a los servicios de transporte aéreo regular o chárter turístico masivo, para efectos de cupos, rutas y restricciones territoriales. En consecuencia, dichas operaciones podrán realizarse en todo el territorio nacional, incluida la provincia de Galápagos, sujetas únicamente a las autorizaciones operativas y ambientales generales que determine la autoridad competente, sin perjuicio de las medidas de control ambiental aplicables. Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026. En el literal b del artículo 130 agréguese la siguiente frase: **Artículo 128.- Clasificación de los servicios de transporte aéreo.** Los servicios de transporte aéreo determinados en el Artículo anterior pueden ser: a) Servicios de transporte aéreo regular que son los prestados con sujeción a frecuencias de vuelo uniformes y horarios e itinerarios fijos, aprobados por la autoridad aeronáutica; y, b) Servicios de transporte aéreo no regular que son los que no reúnen los requisitos del regular. El transporte aéreo modalidades y condiciones del servicio de transporte aéreo no regular se sujetarán a la política que emita el Ministerio de Infraestructura y Transporte y al reglamento respectivo. **Oficio No. JTH-2026-GF-285, FBO JETHANDLING ECUADOR S.A, 05 de mayo de 2026.**

		Incorporar un inciso final al artículo 130 ***Texto sugerido:*** *Sin perjuicio de la clasificación anterior, la Ley reconocerá las operaciones chárter internacionales especiales de bajo volumen y alto valor con ruta interna complementaria hacia y desde Galápagos, cuando formen parte de un itinerario internacional único, con manifiesto cerrado de pasajeros, contrato integral de fletamento, ausencia de venta de boletos individuales y autorización expresa conforme al régimen especial previsto en esta Ley.*
		Artículo 131
	Artículo 131.- Servicios de trabajos aéreos. Los servicios de trabajos aéreos constituyen otros distintos del transporte aéreo, a los que las aeronaves particulares pueden ser comercialmente. Se autoriza la destinada utilización de aeronaves de matrícula extranjera en estos servicios, únicamente en condiciones especiales. La clasificación de las distintas modalidades de trabajos aéreos y determinación de condiciones especiales de acuerdo a cada servicio, será establecida en el reglamento que se expida para el efecto.	
		Artículo 132
	Artículo 132.- Actividades conexas. Se entiende por actividades conexas todas aquellas que guarden real y permanente relación o dependencia con el desenvolvimiento de los servicios aéreos, cualquiera que sea su naturaleza. Artículo 132 Estas actividades son:	

	a) Centros de entrenamiento de aeronáutica civil para pilotos y mecánicos de abordo; b) Construcción y ensamblaje de aeronaves, organizaciones mantenimiento aprobadas; y, c) Cualquier de otra reconocida por actividad normativa aeronáutica local o internacional.	
		Artículo 133
	Artículo 133.- Servicios de escala. Se entiende por servicios de escala el suministro de servicios de apoyo al transporte aéreo, que son realizados por personas jurídicas constituidas de conformidad con la Ley. La clasificación de las distintas modalidades de servicios de escala será determinada en el reglamento que se expida para el efecto.	
		Artículo 134
	Artículo 134.- Permiso de Operación. Para explotar cualquier servicio aéreo se requiere de un permiso de operación, otorgado mediante acuerdo o resolución, según el caso, del Consejo Nacional de Aviación Civil o de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con la presente Ley y reglamentos pertinentes.	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **En el artículo 132 sustitúyase el texto por el siguiente:** Artículo 132.- Permiso de Operación. - Para explotar cualquier servicio aéreo se requiere de un permiso de operación, otorgado mediante acuerdo o resolución, de acuerdo al n) del artículo 13 (antes 15) de la presente Ley y reglamentos pertinentes. **REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 05 de Febrero de 2026.**

		Artículo 134.- Solicitud del permiso de operación. Para solicitar permiso de operación las empresas ecuatorianas deberán constituirse como entidades comerciales en cualquiera de las formas bajo las condiciones establecidas en el reglamento respectivo. **Para empresas extranjeras deberán estar domiciliadas en el Ecuador** a través del organismo competente.
		Artículo 135
	Artículo 135.- Inicio de operaciones de transporte u otros servicios aéreos. No obstante, el otorgamiento de un permiso de operación, ningún explotador podrá iniciar operaciones de transporte u otros servicios aéreos, si no está en posesión de la autorización técnica correspondiente expedida o validada por la Dirección General de Aviación Civil conforme los reglamentos correspondientes. Al tratarse extranjeras, aeronáutica de las compañías autoridad evaluará las instalaciones, facilidades y personal capacitado, con que cuenta para su operación en el país, así como el documento otorgado por la autoridad competente del país de origen de la operadora, todo lo cual servirá de base para la expedición de la autorización técnica correspondiente.	
		Artículo 136
	Artículo 136.- Solicitud del permiso de operación. Para solicitar permiso de operación las empresas ecuatorianas deberán constituirse como entidades comerciales en cualquiera de las formas bajo establecidas respectivo. extranjeras las en el Para condiciones reglamento empresas deberán estar	

	domiciliadas en el Ecuador a través del organismo competente. Artículo 136 Al tratarse de personas naturales, se comprometerá a cumplir con este requisito en el plazo que les señale la autoridad competente, plazo que no podrá ser menor de tres ni mayor de seis meses.	
		Artículo 137
	Artículo 137.- Duración de los permisos de operación. El plazo de duración de los permisos de operación se fijará teniendo en cuenta la conveniencia nacional y el interés público del servicio, en el reglamento que se expida para el efecto.	
		Artículo 138
	Artículo 138.- Restricciones de los permisos de aeronáutica. La operación permiso de operación no es susceptible de negociación ni de transferencia alguna sin autorización del Consejo Nacional de Aviación Civil o de la Dirección General de Aviación Civil, según el caso.	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **En el artículo 138 sustitúyase el "Consejo Nacional de Aviación Civil" por "Ministerio Infraestructura y Transporte"** **Artículo 136.- Restricciones de los permisos de aeronáutica.** El permiso de operación no es susceptible de negociación ni de transferencia alguna sin autorización del Ministerio de infraestructura y Transporte o de la Dirección General de Aviación Civil, según el caso.
		Artículo 139
	Artículo 139.- Prohibición de exclusividad de los permisos. El permiso no podrá otorgarse con carácter de exclusividad a ninguna persona.	
		Artículo 140
	Artículo 140.- Petición para modificar permisos de operación. Toda petición para	**REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles**

	modificar los permisos de operación en cuanto a incremento de derechos se sujetará, en lo que fuere aplicable, a los mismos trámites y formalidades que se establecen para su otorgamiento.	**Ecuatorianos, 05 de Febrero de 2026.** Artículo 140.- De la obligación de contratar seguros. **Los permisionarios están obligados a tomar los seguros que cubran los riesgos de pasajeros, tripulación, carga y daños a terceros en la superficie.**
		Artículo 141
	Artículo 141.- Utilización de recursos aéreos en situaciones de emergencia por el Gobierno Nacional. El otorgamiento de un permiso de operación implica el derecho del Gobierno Nacional a emplear en su servicio las aeronaves, elementos, material y personal que dispongan los permisionarios, en los casos de conflicto internacional, conmociones internas o cualquier calamidad pública, el Gobierno queda obligado al pago de los gastos que se ocasionen.	
		Artículo 142
	Artículo 142.- De la obligación de contratar seguros. Los permisionarios están obligados a tomar los seguros que cubran los riesgos de pasajeros, tripulación, carga y daños a terceros en la superficie.	
		Artículo 143
	Artículo 143.- Condiciones para el otorgamiento de un permiso de operación. El permiso de operación se otorgará para cada uno de los servicios especificados en esta Ley y sus reglamentos, no pudiendo otorgarse	

	conjuntamente para dos o más servicios.	
		Artículo 144
	Artículo 144.- Responsabilidad del permisionario por el cumplimiento de condiciones. El permisionario rendirá garantía suficiente en favor de la Dirección General de Aviación Civil, para responder por las condiciones técnicas, económicas y operacionales establecidas en el permiso u originadas por éste.	
		Artículo 145
	Artículo 145.- Compromiso de cumplimiento normativo. El otorgamiento de un permiso de operación implica el compromiso por parte de quien lo obtenga, de someterse a los términos en que se haya concedido, a las autoridades, leyes y reglamentos del país sobre aeronáutica civil vigentes.	
		Artículo 146
	Artículo 146.- Del Contenido de los permisos de operación. El contenido de los permisos de operación se desarrollará en los reglamentos respectivos, que para el efecto expida el Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil según su competencia.	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **En el artículo 144 se elimina el "Consejo Nacional de Aviación Civil"** **Artículo 144.- Del Contenido de los permisos de operación.** El contenido de los permisos de operación se desarrollará en los reglamentos respectivos, que para el efecto expida la Dirección General de Aviación Civil según su competencia.
Capítulo Noveno **Protección a Pasajeros**		
		Artículo 147
	Artículo 147.- Derechos del pasajero ante la suspensión del viaje en casos fortuitos o de fuerza mayor. Cuando el	

	viaje se suspenda o se retarde en virtud de casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados, incluidos en ellos los que ocurrieran por condiciones meteorológicas que afecte su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio del boleto.	
		Artículo 148
	Artículo 148.- Derechos del pasajero ante la interrupción del viaje. Si una vez iniciado el viaje se interrumpiera por cualquiera de las causas señaladas en el Artículo anterior, el transportador estará obligado a efectuar el transporte de pasajeros y equipaje por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible, hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido. También sufragará el transportador los gastos de mantenimiento y hospedaje que se deriven de la expresada interrupción, únicamente en temas imputables al operador.	**Memorando Nro. AN-SBDE-2026 0003-M, As. Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026.** **En el artículo 148 elimínese lo siguiente:** También sufragará el transportador los gastos de mantenimiento y hospedaje que se deriven de la expresada interrupción, únicamente en temas imputables al operador.” **Memorando Nro. AN-CDSM-2026-0008-M, As. Segundo Manuel Choro Duchi, 04 de Febrero de 2026.** **Texto nuevo propuesto:** En caso de retrasos iguales o superiores a tres (3) horas atribuibles al operador aéreo, o cancelaciones sin causa justificada, los pasajeros tendrán derecho a una compensación automática que podrá incluir: a) Reembolso inmediato del valor del boleto o del tramo no utilizado;

		b) Alimentación, hospedaje y traslado al lugar de origen o destino sin costo adicional; c) Compensación monetaria proporcional al tiempo de espera, conforme a reglamento expedido por la Dirección General de Aviación Civil - DGAC. Estas disposiciones no aplicarán en casos de fuerza mayor debidamente comprobada.
		Artículo 149
	Artículo 149.- Derecho a reembolso. En caso de que la causa de no realización del viaje sea imputable al transportador, aplica el reembolso. En el resto de las situaciones deben condiciones voluntariamente aplicar las tarifarias, seleccionada y contratada por el pasajero.	**Memorando Nro. AN-SBDE-2026 0003-M, As. Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026.** **Sustitúyase el artículo 149 por el siguiente:** **Artículo 149.- Derecho a reembolso. -** En caso de que la causa de no realización del viaje sea imputable al transportador, aplicará el reembolso, transporte alternativo, alimentación, hospedaje dependiendo del tiempo de espera y si es vuelo nacional o internacional, según corresponda.
		Artículo 150
	Artículo 150.- Beneficios para los adultos mayores y personas con discapacidad. Las personas de la tercera edad (65 años o más) y las personas con especiales, tienen capacidades derecho al descuento del cincuenta por ciento (50%) en las tarifas especiales descontadas, exoneración conforme a la Ley	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 147. - Beneficios y trato preferencial para los adultos mayores y personas con capacidades especiales.** Las personas de la tercera edad (65 años o más) y las personas

	Orgánica del Adulto Mayor y tarifas preferenciales de acuerdo a la Ley Orgánica de Discapacidades, en todas las tarifas del transporte aéreo. Para el cumplimiento de este Artículo los explotadores aéreos deberán implementar facilidades tecnológicas.	con capacidades especiales, tienen derecho al descuento del cincuenta por ciento (50%) en las tarifas especiales descontadas, exoneración conforme a la Ley Orgánica de las Personas Adultas Mayores y tarifas preferenciales de acuerdo a la Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad, en todas las tarifas del transporte aéreo. Para el cumplimiento de este Artículo los explotadores aéreos deberán implementar facilidades tecnológicas. Los explotadores deberán garantizar el trato preferencial y el cumplimiento de los derechos de las personas de la tercera edad; y, las personas con capacidades especiales de conformidad a lo prescrito en la Constitución de la República; Ley Orgánica de Las Personas Adultas Mayores; Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad y demás normativa aplicable, bajo prevenciones de ley.
		Artículo 151
	Artículo 151.- Responsabilidad del transportador por pérdida o daño del equipaje declarado. El transportador responderá por el monto declarado, en caso de pérdida, sustracción o deterioro del contenido de su valija de equipaje entregada para su custodia y transporte.	
		Artículo 152
	Artículo 152.- Obligación de información al pasajero. El transportador deberá proveer de suficiente información a los pasajeros de los cambios de ruta, del número de escalas previstas, por parte de las	**Memorando Nro. AN-SBDE-2026 0003-M, As. Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026.** **A continuación del artículo 152 agréguese los siguientes artículos:**

	compañías aéreas o de sus agentes.	Artículo. Información y asistencia mínima. - suspensiones, Ante demoras, cancelaciones, interrupciones o denegación de embarque, el transportador deberá informar de forma oportuna la causa y el tiempo estimado; ofrecer reubicación o reembolso; y brindar asistencia mínima proporcional al tiempo de espera tales como comunicación, refrigerio y, si aplica, alojamiento, conforme al reglamento emitido por la DGAC. La asistencia mínima se prestará aun en casos de fuerza mayor, sin perjuicio de exoneración de compensaciones. Artículo. Reclamos y métodos alternativos de resolución de conflictos. - Los transportadores deberán mantener un sistema de reclamos con plazos máximos de respuesta y reporte periódico a la DGAC. La DGAC implementará un mecanismo administrativo de resolución de reclamos y un esquema de métodos alternativos de resolución de conflictos para casos masivos o recurrentes.
Capítulo Décimo		
Aeródromos		
		Artículo 153
	Artículo 153.- Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.	
		Artículo 154
	Artículo 154.- aeródromos. Son Tipos de aeródromos públicos los que están abiertos	

	al uso público; los demás son privados o militares.	
		Artículo 155
	Artículo 155.- Aeródromos de uso internacional. Los aeródromos públicos destinados a aeronaves de tránsito internacional, designados por la Dirección General de Aviación Civil como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de sanidad migración, veterinaria, pública, aduanas, reglamentación fitosanitaria y procedimientos similares, se denominan aeropuertos internacionales.	
		Artículo 156
	Artículo 156.- Habilitación de aeródromos. Todo aeródromo debe ser habilitado por la autoridad aeronáutica, la cual establecerá las condiciones para su operación y funcionamiento, conforme a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y la legislación nacional. Los propietarios de aeródromos están obligados a permitir su uso gratuito a las aeronaves públicas y de propiedad de la Dirección General de Aviación Civil.	
Capitulo Décimo Primero		
Construcción y Operación		
		Artículo 157
	Artículo 157.- Autorización para la construcción y operación de aeródromos. La Dirección General de Aviación Civil otorgará autorizaciones para la construcción y operación de aeródromos dentro del territorio nacional a personas naturales ecuatorianas, personas jurídicas ecuatorianas o compañías extranjeras que cumplan con la legislación	

	ecuatoriana vigente, incluyendo la Ley de Compañías. La autorización podrá ser denegada o revocada por razones de interés público.	
		Artículo 158
	Artículo 158.- Modificación de aeródromos. Cualquier modificación de características de los aeródromos construidos requerirá de nueva autorización de la Dirección General de Aviación Civil.	
		Artículo 159
	Artículo 159.- Administración de aeródromos privados. La administración, mantenimiento y operación de los aeródromos privados correrán a cargo de las personas a quienes pertenezcan o tengan derecho sobre ellos. La autoridad aeronáutica fijará las condiciones de su uso.	
		Artículo 160
	Artículo 160.- Administración de aeródromos de uso público. La administración y operación de los aeródromos de uso público estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil.	
		Artículo 161
	Artículo 161.- Apertura del tráfico aéreo. La apertura al tráfico aéreo de los aeródromos de uso público se hará mediante resolución de la Dirección General de Aviación Civil en la que consten las características y reglas de operación del aeródromo puesto en servicio.	
		Artículo 162
	Artículo 162.- Aterrizaje de aeronaves privadas en aeródromos militares. Las aeronaves privadas no podrán aterrizar en los aeródromos militares del país, a menos que	

	obtengan para ello permiso especial de la autoridad competente. En caso de emergencia, las aeronaves privadas podrán aterrizar en aeródromos militares, estando obligados sus tripulantes a dar cuenta inmediata a la autoridad competente y a comprobar las condiciones de emergencia que motivaron el aterrizaje.	
Capítulo Décimo Segundo		
Servidumbres Aeronáuticas		
		Artículo 163
	Artículo 163.- Servidumbres aeronáuticas. Se entiende por servidumbres aeronáuticas las restricciones y limitaciones del derecho de dominio a las que están sometidas las superficies de prevención, riesgo y peligro destinados a la operación de tráfico aéreo y movilización en tierra.	
		Artículo 164
	Artículo 164.- Restricciones en zonas de protección y seguridad. los Las construcciones e instalaciones en terrenos adyacentes o inmediatos a los aeródromos, comprendidos dentro de la zona de protección y seguridad, están sujetas a las restricciones, limitaciones y servidumbres aeronáuticas. En estas zonas no plantaciones podrán de efectuarse árboles, instalaciones o construcciones que obstaculicen la navegación aérea. La autoridad competente reglamentará la aplicación de esta disposición.	
		Artículo 165
	Artículo 165.- Autorización para Obras en Zonas de Protección. Para la ejecución de obras comprendidas dentro de la zona de protección y seguridad a que se refiere el	

	Artículo anterior, se requerirá previamente la autorización de la Dirección General de Aviación Civil, sin cuyo requisito las municipalidades se abstendrán de otorgar permisos de construcción, bajo su responsabilidad.	
		Artículo 166
	Artículo 166.- Remoción de obstáculos. Por seguridad de la navegación aérea la Dirección General de Aviación Civil podrá disponer la destrucción de las plantaciones, obras y construcciones que constituyan peligro para las operaciones aéreas, previa indemnización justificada. Se exceptúan de esta disposición relativa a indemnización, las construcciones, obras y plantaciones realizadas con transgresión de lo dispuesto en este Capítulo y sus reglamentos.	
		Artículo 167
	Artículo 167.- Obstáculos a la navegación aérea. comprendidas dentro Quedan de las disposiciones a que se refiere este Capítulo las instalaciones de líneas eléctricas, telefónicas o de cualquier otra naturaleza, torres para servicio de radio, radar, televisión y en general cualquier otra que pueda representar obstáculo a la seguridad de vuelo dentro de las zonas antes señaladas	
		Artículo 168
	Artículo 168.- Expropiaciones para infraestructura aeronáutica. Las adquisiciones de los bienes necesarios para el establecimiento de aeródromos de uso público y sus ampliaciones, la de los aeródromos particulares y sus instalaciones auxiliares se	

	consideran de utilidad pública, con fines de expropiación una vez que la Dirección General de Aviación Civil, mediante resolución motivada, así lo haya declarado. Las expropiaciones que se realicen con el objeto especificado en el inciso anterior se regirán por lo que dispone la ley de la materia, con excepción de la declaratoria de utilidad pública prevista en este Artículo.	
		Artículo 169
	Artículo 169.- Señalización de obstáculos. La Dirección General de Aviación Civil ordenará la colocación de señales de peligro sobre las construcciones, áreas elevadas y en general sobre cualquier obstáculo que represente riesgo para la circulación aérea. Los gastos que su instalación y funcionamiento demanden correrán a cargo de la autoridad aeronáutica, excepto cuando se trate de aeródromos particulares, en cuyo caso serán por cuenta de sus propietarios.	
		Artículo 170
	Artículo 170.- De la cancelación o restricción de vuelos en caso de emergencia. Por razones de seguridad o de emergencia nacional, la Dirección General de Aviación Civil podrá cancelar o restringir las operaciones aéreas civiles en cualquier aeródromo de la República.	
TÍTULO QUINTO		
SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA		
		Artículo 171
	Artículo 171.- De los servicios de navegación aérea. Los Servicios de Navegación Aérea comprenden el conjunto de prestaciones esenciales y estratégicas para garantizar la seguridad,	

	eficiencia y regularidad del tránsito aéreo en el espacio aéreo ecuatoriano. Estos servicios incluyen, pero no se limitan a: Servicio de Tránsito Aéreo (ATS), Servicio de Información Aeronáutica (AIS) y Cartas Aeronáuticas (MAP), Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), Servicio de Meteorología Aeronáutica (MET), Servicio de Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS), Comunicaciones Aeronáuticas, Servicio de Operacionales Diseño de Procedimientos de Vuelo (IFPDS), y, Servicios de Validación/Ensayos en vuelo.	
		Artículo 172
	Artículo 172.- De la supervisión y control de los servicios de navegación aérea. La Dirección General de supervigilará Aviación y controlará Civil los servicios de la navegación aérea y dictará las medidas convenientes para la mayor seguridad y eficiencia de los vuelos, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad.	
		Artículo 173
	Artículo 173.- De la prestación de servicios de navegación aérea. Es atribución del Estado a través de la Dirección General de Aviación Civil, la prestación de servicios de navegación aérea. Sin embargo, cuando convenga al interés público, podrá autorizar a las entidades técnicamente capacitadas la prestación de dichos servicios en condiciones uniformes a todas las aeronaves y bajo la supervigilancia de la Dirección General de Aviación Civil.	**Memorando Nro. AN-SBDE-2026 0003-M, As.Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026.** **Sustitúyase el artículo 173 por el siguiente:** **Artículo 173.- De la prestación de servicios de navegación aérea.** - El Estado garantizará la disponibilidad y continuidad de los servicios de navegación aérea. Estos serán prestados por un Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) designado por el Estado, separado funcional y presupuestariamente de la

		autoridad reguladora. La DGAC certificará y supervisará al ANSP conforme a reglamentos técnicos y estándares internacionales aplicables. Podrán autorizarse servicios específicos por entidades técnicamente capacitadas, siempre bajo certificación y supervisión de la DGAC. **Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 171.- De la prestación de servicios de navegación aérea.** Es atribución del Estado a través de la Dirección General de Aviación Civil, la prestación de servicios de navegación aérea. Sin embargo, cuando convenga al interés público, podrá autorizar a través de delegación de servicios u otros mecanismos de gestión, a entidades técnicamente capacitadas la prestación de dichos servicios en condiciones uniformes a todas las aeronaves y bajo la supervigilancia de la Dirección General de Aviación Civil.
		Artículo 174
	Artículo 174.- Uniformidad de la prestación de servicios de navegación aérea. Los servicios de la navegación aérea se pondrán a disposición de quienes operen las aeronaves sobre bases, condiciones y tarifas uniformes, tanto dentro del servicio nacional como en el internacional.	**Memorando Nro. AN-CDSM-2026-0008-M, As. Segundo Manuel Choro Duchi, 04 de Febrero de 2026.** **Artículo 174- Procedimiento Sancionador (modificado)** **Texto sugerido**: La Dirección General de Aviación Civil impondrá las sanciones administrativas conforme a los principios del debido proceso, contradicción y proporcionalidad.

		Las resoluciones sancionatorias podrán ser apeladas ante una instancia administrativa independiente dentro del Ministerio rector, la cual resolverá en un plazo máximo de quince (15) días. Se garantizará la transparencia en la imposición de sanciones, mediante la publicación trimestral de las resoluciones firmes en la página oficial de la Dirección General de Aviación Civil - DGAC, preservando los datos personales.
TÍTULO SEXTO		
DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES		
Capítulo Primero		
Generalidades		
		Artículo 175
	Artículo 175.- De las actuaciones previas a la iniciación de un procedimiento administrativo sancionador. En forma previa a la iniciación formal procedimiento de un administrativo sancionador, se podrán realizar las actuaciones previas de investigación e inspección con el objeto de determinar con carácter preliminar si concurren circunstancias que justifiquen su inicio.	
		Artículo 176
	Artículo 176.- Sanciones administrativas en materia aeronáutica. El Director General de Aviación Civil o su delegado, mediante el procedimiento sancionador, correspondiente	

	administrativo impondrá las sanciones que correspondan a los explotadores de aeronáuticos, servicios operadores, al personal aeronáutico, proveedores de servicios y a cualquier persona natural o jurídica que cometan violaciones a esta Ley, reglamentos y disposiciones de la autoridad aeronáutica. Estas violaciones aeronáutica en se materia clasifican en infracciones leves, graves y muy graves.	
		Artículo 177
	Artículo 177.- Medidas correctivas y preventivas en la aplicación de sanciones por infracciones. La aplicación de las sanciones por las infracciones previstas en esta Ley, incluyen disposiciones que impidan la repetición de la conducta infractora, o prevea lo necesario para restituir las cosas a su estado anterior a la infracción.	
		Artículo 178
	Artículo 178.- De la competencia y jurisdicción. Son competentes para conocer y resolver los procesos generados por las infracciones, en primera instancia el Subdirector General y las Unidades Zonales, en su correspondiente jurisdicción; y en segunda instancia, el Director General de Aviación Civil, cuyas resoluciones causarán ejecutoria.	**Memorando Nro. AN-SHMJ-2026-0138-M, As. Mónica de Jesús Salazar Hidalgo, 09 de abril de 2026.** **En el Artículo 178, realícense los siguientes cambios:** **a) Sustitúyase el numeral 8 por el siguiente:** 8. **Incumplir las** normas de seguridad en el interior de las aeronaves **b) Elimínese el numeral 9 (infracción leve); e inclúyase como un nuevo numeral en el Art. 179 (infracción grave).**

		c) Sustitúyanse los numerales 21, 22, 23, 24 y 26 por los siguientes: 21. Operar aeronaves no tripuladas con fines comerciales o profesionales sin contar con el Permiso de Operación o la Certificación Operacional (UOC) vigentes, excediendo sus términos y condiciones, realizando actividades no autorizadas en dichos títulos habilitantes, u operando con autorizaciones especiales de vuelo UAS vencidas o fuera de sus limitaciones, siempre que la conducta no configure infracción grave o muy grave conforme a esta Ley." 22. Operar aeronaves no tripuladas con fines comerciales o profesionales sin contar con Autorización de piloto a distancia vigente, o cuando ésta se encuentre caducada, suspendida o revocada.
		Artículo 179
	Artículo 179.- Infracciones y sanciones aeronáuticas. Es infracción aeronáutica cualquier tipo de incumplimiento de las disposiciones establecidas por la presente Ley, Reglamentos de Aviación Civil y demás disposiciones de la autoridad aeronáutica. Las infracciones que no impliquen el cometimiento de un delito, serán procesadas y sancionadas por la Dirección General de Aviación Civil con: a) Multa pecuniaria; o, b) Suspensión temporal o definitiva de los servicios concedidos.	**Memorando Nro. AN-SHMJ-2026-0138-M, As. Mónica de Jesús Salazar Hidalgo, 09 de abril de 2026.** **En el Artículo 179, realícense los siguientes cambios:** **a) Inclúyase como infracción grave:** **xx.** ***Permitir o realizar operaciones de fumigación aérea en inobservancia de la reglamentación y disposiciones de la autoridad aeronáutica y***

		de la normativa sanitaria y ambiental aplicable, en especial cuando se ejecuten sin las autorizaciones, equipos de protección, planes operativos o restricciones de área y horario establecidos. b) Inclúyase como infracción grave: ***xx. Autorizar o permitir, durante el vuelo, el ingreso a la cabina de mando de personas no calificadas o no autorizadas conforme a las RDAC y a los procedimientos de seguridad operacional aplicables.*** **Elimínese el numeral 54:**
Capítulo Segundo **De las Infracciones y Sanciones a los Explotadores Aéreos Trabajos Aéreos, Actividades Conexas, Servicios Aéreos Privados, Servicios de Escala y Proveedores de Servicios**		
		Artículo 180
	Artículo 180.- De las infracciones leves. Son infracciones leves y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de tres a seis salarios básicos unificados (salario Básico Unificado), las siguientes: 1) No disponer de la documentación técnica y manuales, exigidos por la reglamentación técnica; o utilizar manuales desactualizados; 2) Tener registros de mantenimiento y operaciones desactualizados; 3) Negarse operaciones de incompletos a participar	**Memorando Nro. AN-SHMJ-2026-0138-M, As. Mónica de Jesús Salazar Hidalgo, 09 de abril de 2026.** **En el Artículo 180, realícense los siguientes cambios:** **a) Sustitúyase el primer inciso por el siguiente:** Artículo 180.- De las infracciones muy graves. Son infracciones muy graves y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de veinte y dos hasta treinta salarios básicos unificados (Salario Básico Unificado) o la suspensión temporal ***de entre tres y sesis meses*** del permiso de operación, certificado de

	búsqueda salvamento sin causa justificada; o en y 4) Matricular la aeronave en el registro de otro estado sin haber cancelado la matrícula ecuatoriana; 5) No registrar en sus libros los trabajos de realizados; mantenimiento 6) Realizar trabajos no autorizadas por los manuales y las especificaciones técnicas en las aeronaves, motores, hélices y componentes; 7) Permitir que se transporte personas afectadas por enfermedades contagiosas o cadáveres, sin la correspondiente autorización médica de un profesional de la salud acreditado o autorización sanitaria correspondiente; o, negar su transporte cuando se encuentre debidamente autorizado; 8) Inobservar de las normas de seguridad en el interior de las aeronaves; 9) Permitir que se realicen operaciones de fumigación aérea inobservando la reglamentación y disposiciones aeronáutica; de la autoridad 10) No cumplir con las normas de seguridad establecidas para el abastecimiento de combustible de las aeronaves; 11) No registrar en la Dirección General de Aviación Civil las tarifas del transporte de pasajeros y de carga, hasta el 10 de cada mes;	operador aéreo o certificado de operación, según corresponda, las siguientes: **Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 184. - De las infracciones leves.** Son infracciones leves y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de tres a seis salarios básicos unificados (salario Básico Unificado), las siguientes: 1. No disponer de la documentación técnica y manuales, exigidos por la reglamentación técnica; o utilizar manuales desactualizados; 2. Tener registros de mantenimiento y operaciones incompletos o desactualizados; 3. Negarse a participar en operaciones de búsqueda y salvamento sin causa justificada; 4. Matricular la aeronave en el registro de otro estado sin haber cancelado la matrícula ecuatoriana; 5. No registrar en sus libros los trabajos de mantenimiento realizados; 6. Realizar trabajos no autorizadas por los manuales y las especificaciones técnicas en las aeronaves, motores, hélices y componentes; 7. Permitir que se transporte personas afectadas por

	12) Incumplimiento de las normas de despacho de aeronaves en su operación; 13) No informar, en el tiempo requerido en las regulaciones técnicas (RDAC), a la Dirección General de Aviación Civil los incidentes leves relacionados con sus aeronaves, en territorio nacional; 14) No mantener registros actualizados de las mediciones de rozamiento de las pistas; áreas 15) No colocar avisos de advertencia en de movimiento del aeródromo para advertir riesgos potenciales; 16) No cumplir los procedimientos de mantenimiento de vallas, barreras o iluminación perimetral; 17) No presentar a tiempo el plan de implementación para la certificación o actualización de certificación del aeródromo según lo requerido por la autoridad; 18) Operar una aeronave no tripulada sin registro aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil; 19) No marcar la aeronave no tripulada con el número de identificación o QR otorgado por el sistema de registro aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil; 20) Operar una aeronave no tripulada en zonas restringidas para el vuelo de drones determinadas en el reglamento correspondiente, sin la autorización de la Dirección	enfermedades contagiosas o cadáveres, sin la correspondiente autorización médica de un profesional de la salud acreditado o autorización sanitaria correspondiente; o, negar su transporte cuando se encuentre debidamente autorizado; 8. **Incumplir** de las normas de seguridad en el interior de las aeronaves; 9. No cumplir con las normas de seguridad establecidas para el abastecimiento de combustible de las aeronaves; 10. No registrar en la Dirección General de Aviación Civil las tarifas del transporte de pasajeros y de carga, hasta el 10 de cada mes; 11. Incumplimiento de las normas de despacho de aeronaves en su operación; 12. No informar, en el tiempo requerido en las regulaciones técnicas (RDAC), a la Dirección General de Aviación Civil los incidentes leves relacionados con sus aeronaves, en territorio nacional; 13. No mantener registros actualizados de las mediciones de rozamiento de las pistas; 14. No colocar avisos de advertencia en áreas de movimiento del aeródromo para advertir riesgos potenciales; 15. No cumplir los procedimientos de mantenimiento de vallas, barreras o iluminación perimetral;

	General de Aviación Civil o la entidad responsable de dicho espacio aéreo restringido; 21) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin contar con el Permiso de Operación para trabajos aéreos, actividades conexas y servicios aéreos privados emitido por la Dirección General de Aviación Civil. 22) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin contar con la Certificación Operacional (UOC) emitida por la Dirección General de Aviación Civil. 23) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales excediendo las limitaciones o vencimiento de los "Términos y Condiciones" adjuntos a la Certificación Operacional (UOC) emitida por la Dirección General de Aviación Civil. 24) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales en actividades diferentes a las autorizadas en el Permiso de Operación o en la Certificación Operacional (UOC). UAS 25) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales con la Autorización de piloto a distancia suspendida o revocada. caducada, 26) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales excediendo las limitaciones o vencimiento de la "Autorización Especial de Vuelo UAS" emitida por la	16. No presentar a tiempo el plan de implementación para la certificación o actualización de certificación del aeródromo según lo requerido por la autoridad; 17. Operar una aeronave no tripulada sin registro aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil; 18. No marcar la aeronave no tripulada con el número de identificación o QR otorgado por el sistema de registro aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil; 19. Operar una aeronave no tripulada en zonas restringidas para el vuelo de drones determinadas en el reglamento correspondiente, sin la autorización de la Dirección General de Aviación Civil o la entidad responsable de dicho espacio aéreo restringido; 20. Operar aeronaves no tripuladas con fines comerciales o profesionales sin Permiso de Operación o Certificación Operacional (UOC) vigentes, excediendo sus términos y condiciones, realizando actividades no autorizadas en dichos títulos habilitantes u operando con autorizaciones especiales de vuelo UAS vencidas o fuera de sus limitaciones, siempre que la conducta no configure infracción grave o muy grave conforme a esta Ley. 21. Todas las demás acciones u omisiones de los explotadores de servicios de transporte aéreo, trabajos aéreos, actividades conexas,

	Dirección General de Aviación Civil; 27) Todas las demás acciones u omisiones de los explotadores de servicios de transporte aéreo, trabajos aéreos, actividades conexas, servicios aéreos privados y servicios auxiliares al transporte aéreo o proveedores de servicios que infrinjan o incumplan de cualquier forma, las obligaciones establecidas en la reglamentación aeronáutica y demás leyes y reglamentos pertinentes pero que no estén considerados como infracciones graves o muy graves. Estas pueden abarcar desde incumplimientos menores hasta acciones sobre documentación o en la operación que no pongan en riesgo inmediato la seguridad aérea.	servicios aéreos privados y servicios auxiliares al transporte aéreo o proveedores de servicios que infrinjan o incumplan de cualquier forma, las obligaciones establecidas en la reglamentación aeronáutica y demás leyes y reglamentos pertinentes pero que no estén considerados como infracciones graves o muy graves. Estas pueden abarcar desde incumplimientos menores hasta acciones sobre documentación o en la operación que no pongan en riesgo inmediato la seguridad aérea.
		Artículo 181
	Artículo 181.- De las infracciones graves. Son infracciones graves y serán sancionadas según su gravedad con multa de diez a veinte salarios básicos unificados (Salario Básico Unificado), o la suspensión de hasta tres meses del permiso de operación, certificado de operador aéreo o certificado de operación, las siguientes: 1) No informar, en el tiempo requerido en las regulaciones técnicas (RDAC), a la Dirección General de Aviación Civil de los accidentes o incidentes graves relacionados con sus aeronaves, en territorio nacional o extranjero; 2) En el caso de transporte aéreo regular, realizar operaciones aéreas incumpliendo rutas, horarios o	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **En el numeral 3 y 4 agréguese las siguientes frases:** **Artículo 179.- De las infracciones graves.** Son infracciones graves y serán sancionadas según su gravedad con multa de diez a veinte salarios básicos unificados (Salario Básico Unificado), o la suspensión de hasta tres meses del permiso de operación, certificado de operador aéreo o certificado de operación, las siguientes: 1) No informar, en el tiempo requerido en las regulaciones técnicas (RDAC), a la Dirección General de Aviación Civil de los accidentes o incidentes graves

	cancelando frecuencias de vuelo, aprobados por la Autoridad Aeronáutica, sin causa justificada; 3) En el caso de servicio aéreo no regular, anunciar o publicitar horarios y frecuencias de vuelo; 4) En el servicio aéreo no regular, efectuar periódicamente vuelos en determinados días de la semana y con frecuencia tal que puedan constituir vuelos regulares; 5) Incumplir los términos y condiciones establecidos en los respectivos permisos de operación, certificados de explotador de servicios aéreos, certificados de autorización y aprobación; certificados de 6) No cumplir con las directivas de aeronavegabilidad o datos de mantenimiento emitidos por la organización de diseño (fabricante) de la aeronave, motor, hélice y componente de aeronave según corresponda y de la autoridad aeronáutica del Ecuador; 7) Instalar y utilizar en las aeronaves productos, partes o materiales no aprobados para aviación, transgrediendo las especificaciones del certificado tipo o, que no hayan sido inspeccionadas, reparadas, calibradas y certificadas por una entidad técnica autorizada o reconocida por la Dirección General de Aviación Civil; 8) Efectuar mantenimiento con personal no habilitado ni calificado por la Dirección General de Aviación Civil;	relacionados con sus aeronaves, en territorio nacional o extranjero; 2) En el caso de transporte aéreo regular, realizar operaciones aéreas incumpliendo rutas, horarios o cancelando frecuencias de vuelo, aprobados por la Autoridad Aeronáutica, sin causa justificada; 3) En el caso de servicio aéreo no regular, anunciar o publicitar horarios y frecuencias de vuelo; sin la autorización previa que otorgue la autoridad aeronáutica de conformidad con el literal e) del artículo 9; 4) En el servicio aéreo no regular, efectuar periódicamente vuelos en determinados días de la semana y con frecuencia tal que puedan constituir vuelos regulares; sin la autorización previa que otorgue la autoridad aeronáutica de conformidad con el literal e) del artículo 9; **(...)** **Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 185.** **- De las infracciones graves.** Son infracciones graves y serán sancionadas según su gravedad con multa de diez a veinte salarios básicos unificados (Salario Básico Unificado), o la suspensión de hasta tres meses del permiso de operación, certificado de operador aéreo o certificado de operación, las siguientes: 1. No informar, en el tiempo requerido en las regulaciones técnicas (RDAC), a la Dirección

	9) Permitir se efectúe el mantenimiento sin utilizar manuales y recomendaciones fabricantes, órdenes de los técnicas, herramientas, equipos y aparatos de ensayo apropiados; 10) Operar una aeronave en aeródromos que no estén autorizados y listados en sus Especificaciones Relativas a las operaciones aéreas, sin previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil; 11) Obstaculizar las actividades de los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil; 12) Utilizar una aeronave que no se encuentre listada en sus Especificaciones Operacionales en servicios aéreos, o sin autorización emitida por la Dirección General de Aviación Civil; 13) Realizar operaciones excediendo los límites de tiempo de vuelo, períodos de descanso de las tripulaciones, determinados en los reglamentos técnicos; 14) Operar una aeronave sin cumplir con lo estipulado en la Lista Mínima de Equipo (MEL); 15) Permitir que se opere una aeronave sin tener debidamente señalizados los accesos, salidas y equipos de emergencia; 16) Permitir que una aeronave opere en un aeródromo que no se encuentren habilitados para la operación realizada, salvo caso de fuerza mayor;	General de Aviación Civil de los accidentes o incidentes graves relacionados con sus aeronaves, en territorio nacional o extranjero; 2. En el caso de transporte aéreo regular, realizar operaciones aéreas incumpliendo rutas, horarios o cancelando frecuencias de vuelo, aprobados por la Autoridad Aeronáutica, sin causa justificada; 3. En el caso de servicio aéreo no regular, anunciar o publicitar horarios y frecuencias de vuelo; sin la autorización previa que otorgue la autoridad aeronáutica de conformidad con el literal d) del artículo 9; 4. En el servicio aéreo no regular, efectuar periódicamente vuelos en determinados días de la semana y con frecuencia tal que puedan constituir vuelos regulares; sin la autorización previa que otorgue la autoridad aeronáutica de conformidad con el literal d) del artículo 9; 5. Incumplir los términos y condiciones establecidos en los respectivos permisos de operación, certificados de explotador de servicios aéreos, certificados de autorización y certificados de aprobación; 6. No cumplir con las directivas de aeronavegabilidad o datos de mantenimiento emitidos por la organización de diseño (fabricante) de la aeronave, motor, hélice y componente de aeronave según corresponda y de la autoridad aeronáutica del Ecuador; 7. Instalar y utilizar en las aeronaves productos, partes o

	17) Permitir, el ingreso de personas o vehículos no autorizadas a áreas restringidas de un aeródromo o aeropuerto, operaciones, calles de rodaje, pistas de aterrizaje o áreas de maniobra, ya sea que provoquen o no el cierre de las operaciones aéreas; 18) Operar una aeronave sin respetar las limitaciones especificadas en su manual de vuelo o manual de operaciones del piloto (POH); 19) Permitir que una aeronave sea tripulada por personal que no tenga una licencia, certificado médico vigentes y apropiados para esa aeronave y operación, otorgados por la Dirección General de Aviación Civil o sin el entrenamiento requerido; 20) La falta de información a los pasajeros sobre la identidad de la compañía operadora, o la información deficiente sobre las normas de embarque, o los medios de compensación en caso de denegación del embarque; 21) Incumplir con las obligaciones de compensación en caso de denegación de transporte al pasajero y al equipaje facturado, luego de la expedición del boleto aéreo; 22) La no inclusión en el contrato de transporte de las cláusulas relativas al régimen de responsabilidad del transportista en caso de accidente o el incumplimiento de la obligación de informar de forma clara y precisa a los pasajeros y a otras personas interesadas sobre dicho régimen;	materiales no aprobados para aviación, transgrediendo las especificaciones del certificado tipo o, que no hayan sido inspeccionadas, reparadas, calibradas y certificadas por una entidad técnica autorizada o reconocida por la Dirección General de Aviación Civil; 8. Efectuar mantenimiento con personal no habilitado ni calificado por la Dirección General de Aviación Civil; 9. Permitir se efectúe el mantenimiento sin utilizar manuales y recomendaciones de los fabricantes, órdenes técnicas, herramientas, equipos y aparatos de ensayo apropiados; 10. Operar una aeronave en aeródromos que no estén autorizados y listados en sus Especificaciones Relativas a las operaciones aéreas, sin previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil; 11. Obstaculizar las actividades de los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil; 12. Utilizar una aeronave que no se encuentre listada en sus Especificaciones Operacionales en servicios aéreos, o sin autorización emitida por la Dirección General de Aviación Civil; 13. Realizar operaciones excediendo los límites de tiempo de vuelo, períodos de descanso de las tripulaciones, determinados en los reglamentos técnicos;

	23) La falta de información a los pasajeros de los cambios de ruta, del número de escalas previstas, por parte de las compañías aéreas o de sus agentes; 24) No otorgar el descuento del 50% para personas de la tercera edad (65 años o más) y de igual manera para las personas con discapacidad, en todas las tarifas comercializadas y aplicadas en el transporte aéreo; 25) No contar con un adecuado sistema de inspección propio que asegure un sistema de calidad satisfactorio; 26) No realizar oportunamente el mantenimiento preventivo correctivo de los y sistemas de comunicaciones, vigilancia aérea navegación a su y cargo, incluyendo las inspecciones en tierra y en vuelo; 27) No cumplir las regulaciones respecto a las horas de trabajo, descanso y rotación de turnos del personal de los servicios de navegación aérea; 28) Permitir el uso, en las dependencias de los servicios de navegación aérea, de material de entretenimiento tales como equipos de audio, vídeo, teléfonos celulares y material de lectura no relacionado con el servicio; 29) Permitir que se proporcione servicios de control de tránsito aéreo sin la debida cobertura de personal en los puestos ejecutivos y de planificación, conforme se indica en los	14. Operar una aeronave sin cumplir con lo estipulado en la Lista Mínima de Equipo (MEL); 15. Permitir que se opere una aeronave sin tener debidamente señalizados los accesos, salidas y equipos de emergencia; 16. Permitir que una aeronave opere en un aeródromo que no se encuentren habilitados para la operación realizada, salvo caso de fuerza mayor; 17. Permitir, el ingreso de personas o vehículos no autorizadas a áreas restringidas de un aeródromo o aeropuerto, operaciones, calles de rodaje, pistas de aterrizaje o áreas de maniobra, ya sea que provoquen o no el cierre de las operaciones aéreas; 18. Operar una aeronave sin respetar las limitaciones especificadas en su manual de vuelo o manual de operaciones del piloto (POH); 19. Permitir que una aeronave sea tripulada por personal que no tenga una licencia, certificado médico vigentes y apropiados para esa aeronave y operación, otorgados por la Dirección General de Aviación Civil o sin el entrenamiento requerido; 20. La falta de información a los pasajeros sobre la identidad de la compañía operadora, o la información deficiente sobre las normas de embarque, o los medios de compensación en caso de denegación del embarque; 21. Incumplir con las obligaciones de compensación en caso de denegación de

	manuales de procedimientos o instructivos de trabajo; 30) Emplear la infraestructura aeroportuaria para actividades incompatibles con los servicios aeronáuticos prestados o que pongan en riesgo la seguridad operacional y seguridad de la aviación; 31) Operar una aeronave no tripulada en zonas prohibidas para el vuelo de drones, determinadas en el reglamento correspondiente; 32) Operar una aeronave no tripulada para el transporte de carga o mercancías sin autorización de la Dirección General de Aviación Civil; 33) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin contar con la Autorización de piloto a distancia; 34) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin contar con una Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil frente a terceros; 35) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin presentar garantía o caución de fiel cumplimiento del certificado de operación; 36) Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales con una Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil frente a terceros vencida; 37) Operar una aeronave no tripulada excediendo las limitaciones operacionales de modificando las diseño o	transporte al pasajero y al equipaje facturado, luego de la expedición del boleto aéreo; 22. La no inclusión en el contrato de transporte de las cláusulas relativas al régimen de responsabilidad del transportista en caso de accidente o el incumplimiento de la obligación de informar de forma clara y precisa a los pasajeros y a otras personas interesadas sobre dicho régimen; 23. La falta de información a los pasajeros de los cambios de ruta, del número de escalas previstas, por parte de las compañías aéreas o de sus agentes; 24. No otorgar el descuento del 50% para personas de la tercera edad (65 años o más), en todas las tarifas comercializadas y aplicadas en el transporte aéreo; 25. No contar con un adecuado sistema de inspección propio que asegure un sistema de calidad satisfactorio; 26. No realizar oportunamente el mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia aérea a su cargo, incluyendo las inspecciones en tierra y en vuelo; 27. No cumplir las regulaciones respecto a las horas de trabajo, descanso y rotación de turnos del personal de los servicios de navegación aérea; 28. Permitir el uso, en las dependencias de los servicios de navegación aérea, de material de entretenimiento tales como equipos de audio, vídeo,

	características funcionales de fábrica; 38) Intervenir o enviar mensajes en la frecuencia aeronáutica de una dependencia de los servicios de tránsito aéreo. 39) No realizar inspecciones periódicas del área de movimiento o no reportar adecuadamente sus condiciones y el estado de sus instalaciones; 40) No asegurar que el personal que evalúa y notifica el estado de la pista tenga la capacitación y competencia requerida; 41) No cumplir lo previsto en los programas y procedimientos de mantenimiento del aeródromo, pavimentos y ayudas visuales; 42) Construir, modificar o realizar operaciones de aeródromos sin contar con el certificado de operador de aeródromo emitido por la Dirección General de Aviación Civil o infringiendo los mismos; 43) No tomar las medidas para controlar el peligro aviario y de fauna acuerdo los establecidos; procedimientos 44) No cumplir requisitos de salvamento y extinción de incendios en cuanto a tiempos de respuesta, equipamiento del personal, agentes extintores, capacitación de personal y manutención de los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios; 45) No cumplir con los procedimientos establecidos	teléfonos celulares y material de lectura no relacionado con el servicio; 29. Permitir que se proporcione servicios de control de tránsito aéreo sin la debida cobertura de personal en los puestos ejecutivos y de planificación, conforme se indica en los manuales de procedimientos o instructivos de trabajo; 30. Emplear la infraestructura aeroportuaria para actividades incompatibles con los servicios aeronáuticos prestados o que pongan en riesgo la seguridad operacional y seguridad de la aviación; 31. Operar una aeronave no tripulada en zonas prohibidas para el vuelo de drones, determinadas en el reglamento correspondiente; 32. Operar una aeronave no tripulada para el transporte de carga o mercancías sin autorización de la Dirección General de Aviación Civil; 33. Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin contar con la Autorización de piloto a distancia; 34. Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin contar con una Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil frente a terceros; 35. Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales sin presentar garantía o caución de fiel cumplimiento del certificado de operación;

	para la gestión de la seguridad operacional y seguridad de la aviación; 46) Seguir operando con un certificado vencido solicitado la renovación; sin haber 47) No notificar a la autoridad los reemplazos en el personal clave declarado en el manual de aeródromo 48) No actualizar el manual de aeródromo cuando sea necesario o cuando la autoridad lo solicite; 49) No comunicar a la autoridad toda enmienda o adición al manual de aeródromo; 50) No presentar un plan de acciones correctivas aceptable a la autoridad luego de una auditoría o inspección, dentro del plazo establecido en el reglamento correspondiente; 51) No mantener la iluminación, señalización y letreros según lo requerido; 52) No cumplir con los requisitos de mantenimiento de pavimentos o permitir operaciones en pavimentos que no cumplan con el nivel requerido de rozamiento; 53) Omitir indebidamente necesarias para o las él retardar acciones apoyo a aeronaves, en caso de emergencias, (accidentes o incidentes) 54) Emplear la infraestructura aeroportuaria para actividades incompatibles con los servicios allí prestados o que pongan en	36. Operar una aeronave no tripulada con fines comerciales o profesionales con una Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil frente a terceros vencida; 37. Operar una aeronave no tripulada excediendo las limitaciones operacionales de diseño o modificando las características funcionales de fábrica; 38. Intervenir o enviar mensajes en la frecuencia aeronáutica de una dependencia de los servicios de tránsito aéreo. 39. No realizar inspecciones periódicas del área de movimiento o no reportar adecuadamente sus condiciones y el estado de sus instalaciones; 40. No asegurar que el personal que evalúa y notifica el estado de la pista tenga la capacitación y competencia requerida; 41. No cumplir lo previsto en los programas y procedimientos de mantenimiento del aeródromo, pavimentos y ayudas visuales; 42. Construir, modificar o realizar operaciones de aeródromos sin contar con el certificado de operador de aeródromo emitido por la Dirección General de Aviación Civil o infringiendo los mismos; 43. No tomar las medidas para controlar el peligro aviario y de fauna acuerdo los procedimientos establecidos; 44. No cumplir requisitos de salvamento y extinción de

	riesgo la seguridad operacional; 55) El propietario de un aeródromo privado, por negar el acceso a éste para actividades aéreas en general, cuando así lo disponga el Director; 56) No informar a la Dirección General de Aviación Civil, dentro de las veinte y cuatro (24) horas, siguientes, sobre cualquier incidente o accidente que ocurra en el desarrollo de sus operaciones, así como no comunicar a la Dirección General de Aviación Civil las limitaciones temporales o permanentes que afecten el uso de aeródromo.	incendios en cuanto a tiempos de respuesta, equipamiento del personal, agentes extintores, capacitación de personal y manutención de los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios; 45. No cumplir con los procedimientos establecidos para la gestión de la seguridad operacional y seguridad de la aviación; 46. Seguir operando con un certificado vencido sin haber solicitado la renovación; 47. No notificar a la autoridad los reemplazos en el personal clave declarado en el manual de aeródromo 48. No actualizar el manual de aeródromo cuando sea necesario o cuando la autoridad lo solicite; 49. No comunicar a la autoridad toda enmienda o adición al manual de aeródromo; 50. No presentar un plan de acciones correctivas aceptable a la autoridad luego de una auditoría o inspección, dentro del plazo establecido en el reglamento correspondiente; 51. No mantener la iluminación, señalización y letreros según lo requerido; 52. No cumplir con los requisitos de mantenimiento de pavimentos o permitir operaciones en pavimentos que no cumplan con el nivel requerido de rozamiento;

		53. Omitir o retardar indebidamente las acciones necesarias para el apoyo a aeronaves, en caso de emergencias, (accidentes o incidentes) 54. Permitir que se realicen operaciones de fumigación aérea inobservando la reglamentación y disposiciones de la autoridad aeronáutica; 55. El propietario de un aeródromo privado, por negar el acceso a éste para actividades aéreas en general, cuando así lo disponga el Director; 56. No informar a la Dirección General de Aviación Civil, dentro de las veinte y cuatro (24) horas, siguientes, sobre cualquier incidente o accidente que ocurra en el desarrollo de sus operaciones, así como no comunicar a la Dirección General de Aviación Civil las limitaciones temporales o permanentes que afecten el uso de aeródromo.
		Artículo 182
	Artículo 182.- De las infracciones muy graves. Son infracciones muy graves y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de veinte y dos hasta treinta salarios básicos unificados (Salario Básico Unificado) o la suspensión temporal del permiso de operación, certificado de operador aéreo o certificado de operación, según corresponda, las siguientes: 1) Ingresar o internar al país o llevar al extranjero una aeronave, sin cumplir con establecidos en los requisitos la reglamentación aeronáutica; ley y	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 186. - De las infracciones muy graves.** Son infracciones muy graves y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de veinte y dos hasta treinta salarios básicos unificados (Salario Básico Unificado) o la suspensión temporal de entre tres y seis meses del permiso de operación, certificado de operador aéreo o certificado de operación, según corresponda, las siguientes:\

	2) Modificar o alterar las marcas de nacionalidad y matrícula, sin autorización de la Dirección General de Aviación Civil; o permitir que opere sin dichas marcas o matrícula; 3) Operar una aeronave, sin la correspondiente Certificación de Conformidad de Mantenimiento (visto bueno de mantenimiento); 4) Operar sin los equipos de seguridad y de auxilio establecidos por la autoridad aeronáutica; 5) Explotar derechos aerocomerciales no concedidos por la autoridad aeronáutica competente; 6) Operar una aeronave sin cobertura de seguros que cubran los riesgos propios de la actividad de transporte aéreo; 7) Aceptar conformidad un de certificado de mantenimiento (CCM) que tenga un trabajo no realizado; 8) Operar una aeronave excediendo los tiempos límite, otorgado por el fabricante, para equipos, productos y partes de las aeronaves; 9) Ocultar el mal funcionamiento de sistemas, componentes y accesorios de las aeronaves; 10) Agredir en forma verbal o física a la autoridad aeronáutica, por parte de un ejecutivo o empleado de la compañía;	(…)

	11) Operar sin el permiso de operación o cualquier otro documento emitido por la autoridad aeronáutica del país de origen o cuando éstos caducados, cancelados; se encuentren suspendidos o 12) Operar sin el certificado de aeronavegabilidad vigente u operar la aeronave sin cumplir los términos y condiciones establecidos en el mismo; 13) No efectuar en forma reglamentaria, el mantenimiento de las aeronaves; 14) Permitir que se transporte armas, explosivos, y mercancías peligrosas, inobservando la reglamentación aeronáutica procedimientos correspondientes; y 15) Permitir que un miembro de los servicios de navegación aérea realice labores, bajo la influencia del alcohol y sustancias psicoactivas; 16) No informar a la Dirección General de Aviación Civil, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, sobre el ingreso al espacio aéreo controlado y el aterrizaje de aeronaves que no cuenten con la debida autorización; Desactivar 17) permanentemente temporal dependencias, equipos, sistemas e instalaciones de comunicaciones, vigilancia y o navegación, sin autorización expresa de la autoridad aeronáutica; meteorología,	

	18) No facilitar el uso de sus sistemas, instalaciones y equipos en caso de emergencia o para fines de búsqueda y salvamento; 19) Operar servicios de navegación aérea sin tener sistemas e instrumentos de comunicaciones, navegación, vigilancia, seguridad y equipos auxiliares complementarios, en correcto funcionamiento; estado de 20) Operar una aeronave no tripulada en las zonas prohibidas circundantes a aeródromos; 21) Operar una aeronave no tripulada en espacios aéreos circundantes a incendios forestales, exceptuando aeronaves no tripuladas del servicio público que combaten el incendio; 22) No cumplir o implementar las disposiciones establecidas limitaciones o impuestas por la autoridad para la operación del aeródromo, cuando la autoridad lo considere necesario por razones de interés público o cuando identifique que se está atentando contra la seguridad operacional aeronaves; de las 23) No emplear personal calificado para las actividades críticas de operación y mantenimiento del aeródromo; 24) No realizar evaluaciones de seguridad operacional ante cambios en las características instalaciones aeródromo; o equipo físicas, del 25) Atentar contra la seguridad de los pasajeros y de las	

	aeronaves retardando, obstaculizando u obstruyendo las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, helipuertos y otras áreas de operación; 26) No realizar la inspección de los pasajeros y equipaje de mano, usuarios y sus pertenencias y vehículos que acceden a la zona de seguridad restringida; y, 27) Utilizar en una aeronave, partes, equipos como motores: hélices o cualquier otro componente que carezca de documentación técnica, certificación del fabricante y del personal de mantenimiento calificado por la Dirección General de Aviación Civil.	
Capítulo Tercero		
De las Infracciones y Sanciones al Personal Aeronáutico		
		Artículo 183
	Artículo 183.- De las infracciones leves del Comandante de una aeronave. Son infracciones leves del comandante de una aeronave y serán sancionadas con multa de uno a seis salarios básicos unificados, las siguientes: 1) Transportar cadáveres o personas afectadas por enfermedades contagiosas, sin la correspondiente autorización médica de un profesional de la salud acreditado; o, negarse sin justificación alguna su transporte cuando se encuentre debidamente autorizado; 2) Arrojar innecesariamente objetos desde la aeronave en vuelo;	

	3) No disponer de la documentación técnica o manuales de a bordo; 4) Utilizar desactualizados; manuales 5) Operar una aeronave sin portar la licencia, habilitación y certificado médico; 6) No comunicar a la Dirección General de Aviación Civil dentro del tiempo establecido en las regulaciones los incidentes que ocurran en la aeronave a su mando o aquellos otros que tenga conocimiento en razón de sus funciones; y, 7) Incumplir las siguientes conductas: a) Acciones que no cumplen con los procedimientos establecidos, pero que no ponen en riesgo inmediato la seguridad de la operación aérea. b) Acciones que no siguen las regulaciones técnicas de manera puntual, pero que no afectan la seguridad general del vuelo. c) Errores en la presentación o mantenimiento de requeridos, certificados, como que documentos licencias no o sean suficientemente graves como para justificar sanciones severas. d) No seguir instrucciones específicas que no impliquen un riesgo significativo para la aeronave o sus ocupantes. e) Errores en la comunicación con el control de tráfico aéreo que no resulten en situaciones de peligro.	

	8) Todas las acciones u omisiones de los comandantes que infrinjan o incumplan de cualquier forma lo dispuesto en esta Ley, regulaciones técnicas (RDAC) y órdenes técnicas, que no estén considerados como infracciones graves y muy graves.	
		Artículo 184
	Artículo 184.- De las infracciones graves del comandante de una aeronave. Son infracciones graves del comandante de una aeronave y serán sancionadas con multa de seis a veinte salarios básicos unificados (Salario Básico Unificado) o la suspensión de la licencia hasta por seis meses, las siguientes: 1) Iniciar y realizar un vuelo en una aeronave con certificado de aeronavegabilidad caducado o que la aeronave no lleve las marcas de nacionalidad y matrícula; 2) No tener la documentación necesaria para un vuelo exigida en la reglamentación técnica respectiva; 3) Permitir que cualquier miembro de la tripulación vuele con la licencia, habilitación y certificado médico suspendido, cancelado o caducado; 4) Realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o vuelos de instrucción sin autorización; la debida 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 regulaciones en los accidentes las o incidentes graves que ocurran en la aeronave a su mando o aquellos otros que tenga conocimiento en razón de sus funciones; 7) Permitir durante el vuelo, el ingreso a la cabina de mando de personas no calificadas en la regulación; 8) No utilizar durante la operación de la aeronave los servicios auxiliares de la navegación aérea, indispensables para la seguridad de vuelo; 9) Desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto al servicio de tránsito aéreo; 10) Exceder el tiempo de vuelo, el tiempo de servicio, o no cumplir con los períodos de descanso, determinados en la regulación técnica; 11) Incluir o mantener información errónea en los documentos y manuales de a bordo; 12) No reportar en bitácora el mal funcionamiento de sistemas, equipos, componentes y accesorios de la aeronave; 13) Irrespetar en forma verbal, escrita o física a la autoridad aeronáutica; 14) Obstaculizar las actividades de los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil;	

	15) Operar una aeronave sin el correspondiente Certificado de Conformidad de Mantenimiento (visto bueno de mantenimiento); y, 16) Operar, disponer o permitir que el personal no cumpla con sus funciones y responsabilidades de acuerdo a la reglamentación aeronáutica, recomendaciones del fabricante y permiso de operación y procedimientos y manuales aceptados o aprobados por la autoridad aeronáutica autorizaciones y técnicas correspondientes, cuya omisión podría afectar a la seguridad de las operaciones.	
		Artículo 185
	Artículo 185.- Infracciones muy graves del comandante de una aeronave. Son infracciones muy graves del comandante de una aeronave y será sancionado con suspensión de la licencia de seis a doce meses, las siguientes: 1) Permitir que una persona que no sea miembro del personal de vuelo, tome parte de las operaciones de la aeronave; 2) Tripular la aeronave en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica del tripulante; 3) Permitir que un miembro del personal de vuelo, en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica del tripulante, participe	

	en operaciones de la aeronave; las 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 aeronáutica; la autoridad 6) Volar sobre zonas prohibidas, publicadas en los documentos aeronáuticos; diferentes 7) Transportar armas, municiones o materiales inflamables, explosivos, biológicos o radioactivos, contaminantes u otros semejantes sin autorización de la autoridad aeronáutica; 8) Realizar maniobras que pongan en peligro la seguridad de la aeronave y los pasajeros; y 9) Operar una aeronave en condiciones que ponga en peligro evidente a pasajeros, carga y personas o bienes en la superficie; y, 10) Presentar reportes con errores o enmiendas tales como: peso y balance, plan de vuelo, y hoja descentrada.	
		Artículo 186
	Artículo 186.- Infracciones leves de los miembros de la tripulación. Son infracciones de leves de los miembros de la tripulación y serán sancionados con multa de uno (1) a cinco (5) Salario Básico Unificado, las siguientes:	

	1) Arrojar objetos innecesariamente desde la aeronave en vuelo; 2) No disponer de la documentación técnica y manuales de a bordo; 3) Utilizar desactualizados; manuales 4) Todas las acciones u omisiones de los miembros de la tripulación que infrinjan o incumplan de cualquier forma lo dispuesto en esta Ley, reglamentos, regulaciones técnicas (RDAC) y órdenes técnicas, que no estén considerados como infracciones graves y muy graves; 5) Exceder el tiempo de vuelo, el tiempo de servicio, o no cumplir con los períodos de descanso determinados en la regulación técnica (RDAC). 6) Tripular sin el entrenamiento requerido; y, 7) s de seguridad antes, durante y después del vuelo.	
		Artículo 187
	Artículo 187.- Infracciones muy graves de los miembros de la tripulación. Son infracciones muy graves de los miembros de la tripulación y serán sancionados con suspensión de la licencia de seis a doce meses; las siguientes: 1) Tripular una aeronave en estado de embriaguez, o bajo los efectos de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o psíquica del tripulante; y,	

	2) Transportar armas, municiones o materiales inflamables, explosivos, biológicos, o radioactivos o contaminantes sin autorización correspondiente.	
		Artículo 188
	Artículo 188.- Infracciones leves del personal técnico aeronáutico. Son infracciones leves del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados con multa de dos (2) a seis (6) Salario Básico Unificado; las siguientes: 1) Tener registros de mantenimiento u operacionales incompletos o desactualizados; 2) No aplicar los manuales y procedimientos técnicos ejercicio de sus funciones; en el 3) No remitir la documentación requerida por la Dirección General de Aviación Civil, dentro de los plazos señalados, formatos y demás condiciones; tales como reportes estadísticos o cualquier otra documentación establecida; 4) No mantener los archivos, documentos, mensajes, fajas de progreso de vuelo, registros, grabaciones de las comunicaciones y grabaciones de vídeo relacionados con las operaciones aéreas durante el plazo mínimo establecido en la reglamentación; y, 5) Todas las acciones u omisiones del personal técnico aeronáutico de tierra que infrinjan o incumplan de cualquier forma las obligaciones a las que se encuentran obligados por el esta Ley, Reglamentos de aviación civil, Resoluciones y	

	cualquier otra disposición, que no estén considerados como infracciones graves y muy graves.	
		Artículo 189
	Artículo 189.- Infracciones graves del personal técnico aeronáutico. Son infracciones graves del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados con multa de cuatro (4) a once (11) salario Básico Unificado o suspensión de la licencia hasta por seis meses; las siguientes: 1) Incluir o mantener de forma dolosa, información falsa o errónea en los registros, libros y demás documentos habilitantes en el ejercicio de sus funciones; 2) Certificar trabajos no realizados; 3) Realizar trabajos no autorizados en las aeronaves; 4) Ocultar el mal funcionamiento de componentes, sistemas y accesorios; 5) Efectuar mantenimiento sin utilizar datos de mantenimiento actualizados, así como herramientas, materiales y equipos apropiados conforme lo estipulado por la organización de diseño (fabricante) de la aeronave, motor, hélice o componente de aeronave según corresponda y aprobados o aceptados por la Aeronáutica del Ecuador; Autoridad 6) Ejercer sus funciones sin licencia, o licencia suspendida, cancelada; sin certificado médico vigente o no poseer la habilitación correspondiente,	

	así como no tener el entrenamiento requerido; 7) Interferir o hacer uso indebido de las instalaciones, equipos y sistemas utilizados para el desempeño de sus funciones; 8) No brindar las facilidades que correspondan a los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil, en el ejercicio de sus funciones de inspección, supervisión y control; 9) Incumplir con la reglamentación, manuales, procedimientos, cartas de acuerdo operacional suscritas entre dependencias nacionales e internacionales de los servicios de navegación aérea; 10) Utilizar o permitir el uso de material de entretenimiento tales como equipos de audio, vídeo, teléfonos celulares y material de lectura no relacionado con el servicio, en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo; 11) Utilizar manuales, procedimientos y documentación conexa desactualizados; y, 12) No presentar el Plan de Acción Correctiva a las No conformidades detectadas en procesos de vigilancia dentro los tiempos previstos en la reglamentación correspondiente.	
		Artículo 190
	Artículo 190.- Infracciones muy graves del personal técnico aeronáutico. Son infracciones de muy graves del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados	

	con suspensión de la licencia de seis a doce meses; las siguientes: 1) Despachar una aeronave incumpliendo los requisitos de la Lista Mínima de Equipo (MEL); 2) Despachar incumpliendo una las aeronaves normas determinadas en los reglamentos de aviación civil, así como los requisitos de las especificaciones operacionales (OPSPECS), de la Lista Mínima de Equipo (MEL), y de Lista de desviación de configuración (CDL); 3) Ejercer actividades en estado de embriaguez, o bajo la influencia de cualquier sustancia o medicamento que produzca la alteración física o psíquica; 4) Manifiesta negligencia en la planificación y despacho de los vuelos; 5) Agredir en forma verbal o física a la autoridad aeronáutica, por parte de un ejecutivo o empleado de la compañía; 6) Omitir o retardar indebidamente las acciones necesarias para el apoyo a las aeronaves, en particular en casos de accidentes o incidentes; 7) No dar prioridad a las aeronaves con combustible mínimo declaradas en emergencia; o 8) No informar a la Dirección General de Aviación Civil, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, la ocurrencia	

	de incidentes y accidentes de aviación que se susciten en su área de responsabilidad, o de los que tenga conocimiento por cualquier medio; y, 9) Manifiesta negligencia en la provisión de cualquiera de los servicios de navegación aérea.	
Capítulo Cuarto **Otras Infracciones**		
		Artículo 191
	Artículo 191.- De la jurisdicción. Artículo 191 Están sometidos a las leyes de la República del Ecuador y serán juzgados por sus tribunales y jueces: 1) Los hechos ocurridos y los actos ejecutados que deben tenerse por infracciones, cometidos a bordo de aeronaves privadas ecuatorianas que vuelen sobre alta mar o en espacio aéreo no sujeto a la soberanía de estado alguno; 2) Los hechos ocurridos y los actos ejecutados que deban tenerse por infracciones, cometidos a bordo de una aeronave privada ecuatoriana, durante el vuelo sobre territorio extranjero, excepto en aquellos casos en que lesionen la seguridad o el orden público del Estado subyacente o se causen daños a las personas o a bienes que se encuentren en la superficie de dicho Estado; y, 3) Los hechos ocurridos y los actos ejecutados que se consideran infracciones a bordo de una aeronave extranjera en vuelo sobre territorio o aguas jurisdiccionales ecuatorianas están regulados por esta Ley.	

	Además, cuando se trate de una infracción cometida durante el vuelo de una aeronave privada extranjera, habrá lugar a la aplicación de las leyes del Ecuador y a la jurisdicción y competencia de sus tribunales y jueces, si el primer aterrizaje posterior al cometimiento de la infracción tiene lugar en el Ecuador, exceptuándose, empero los casos en que se pidiere extradición.	
		Artículo 192
	Artículo 192.- Sanciones por incumplimiento de normas de seguridad de la aviación. Siempre que no constituya un delito, las personas naturales o jurídicas ante el incumplimiento, serán sancionadas con multas de cuatro (4) a once (11) Salario Básico Unificado el siguiente: El incumplimiento a la reglamentación de seguridad de la aviación civil, que pongan en peligro la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves y personal en tierra, obstaculizando u obstruyendo las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas estacionamiento, de helipuertos, terminales y otras áreas de operación.	
		Artículo 193
	Artículo 193.- Sanciones por poner en peligro la seguridad de la aviación. Las personas naturales o jurídicas que prestan los servicios de atención en tierra a las aeronaves serán sancionadas con multas de cuatro (4) a once (11) salario Básico Unificado, por cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, los aeródromos y las instalaciones auxiliares de la navegación, así	

	como por el incumplimiento de las regulaciones de seguridad aeroportuarias. Toda persona que pretenda transportarse por vía aérea deberá ser inspeccionada junto con su equipaje y demás pertenencias de conformidad a los procedimientos de seguridad de la aviación establecidos por la autoridad aeronáutica; de negarse a la inspección no podrá acceder a las salas de pre-embarque, ni a la aeronave y no será transportada.	
		Artículo 194
	Artículo 194.- Sanciones por infracciones en la operación de aeronaves no tripuladas. Las personas naturales o jurídicas que operan aeronaves no tripuladas y que contravengan la presente Ley, reglamentos técnicos, disposiciones y complementarias emitidas por la Dirección General de Aviación Civil, serán sancionadas con multas de 1 a 10 Salario Básico Unificado, de acuerdo a su gravedad y categorización de las aeronaves no tripuladas establecida en el reglamento correspondiente.	
		Artículo 195
	Artículo 195.- Sanciones a proveedores de servicios de la Dirección General de Aviación Civil. Los proveedores de servicios administrados por la Dirección General de Aviación Civil, serán sancionados de conformidad al régimen disciplinario aplicable para los servidores públicos, por cualquier acto que ponga en peligro la seguridad operacional y de la aviación, así como por el incumplimiento de la reglamentación aeronáutica vigente.	
		Artículo 196

	Artículo 196.- De otras sanciones. Las sanciones económicas establecidas en el presente Título, se impondrán sin perjuicio de la acción civil o penal que podría instaurarse en contra de los culpables.	
Capítulo Quinto		
Disposiciones Comunes a las Infracciones		
		Artículo 197
	Artículo 197.- Competencia para medidas cautelares. Son competentes para dictar medidas cautelares provisionales protección a la de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil el Subdirector General y las Unidades Zonales, en su correspondiente jurisdicción, concordante al Artículo 180 del Código Orgánico Administrativo.	
		Artículo 198
	Artículo 198.- Caducidad de las infracciones administrativas aeronáuticas. de Las infracciones administrativas aeronáuticas caducan según su gravedad de la siguiente manera: a) Leve en un año desde el cometimiento de la infracción; b) Grave en tres años desde el cometimiento de la infracción; y, c) Muy grave en cinco años desde el cometimiento de la infracción.	
		Artículo 199
	Artículo 199.- De la prescripción de las infracciones. La prescripción de las infracciones administrativas aeronáuticas será en el mismo plazo en el que caducan.	
		Artículo 200

	Artículo 200.- La reincidencia de las infracciones. La reincidencia en el caso de las infracciones constituirá agravante, en virtud de lo cual, el infractor será sancionado con el máximo de la sanción. Se considerará reincidente a la persona natural o jurídica que, dentro de 1 (un) año inmediatamente anterior a la fecha de tener resolución en firme, hubiese sido sancionada por otra infracción similar. La reincidencia en el caso de las infracciones muy graves será sancionada con suspensión definitiva de su licencia, permiso de operación o certificación técnica correspondiente.	
		Artículo 201
	Artículo 201.- Principio de proporcionalidad en las sanciones aeronáuticas. La Autoridad Aeronáutica Civil considerará el principio de proporcionalidad al determinar la sanción de conformidad con las atenuantes o agravantes existentes.	
		Artículo 202
	Artículo 202.- Acumulación de los procedimientos administrativos. La acumulación de los procedimientos administrativos se realizará según su gravedad.	
		Artículo 203
	Artículo 203.- De las infracciones flagrantes. De detectarse el cometimiento de una infracción flagrante, a fin de garantizar la seguridad operacional que pueda estar afectada, la autoridad aeronáutica civil podrá dictar una medida cautelar provisional, hasta iniciar el administrativo procedimiento y seguidamente enviar la	**Memorando Nro. AN-CDSM-2026-0008-M, As. Segundo Manuel Choro Duchi, 04 de Febrero de 2026.** **Artículo 203 -Suspensión Preventiva (modificado)** **Texto sugerido:**

	resolución sancionatoria, en la cual se ratificará o se suspenderá la medida dictada.	El Director General podrá disponer la suspensión preventiva de licencias, permisos, certificados o autorizaciones cuando existan indicios razonables de afectación grave a la seguridad operacional. Esta medida tendrá una vigencia máxima de treinta (30) días calendario, prorrogables por una sola vez por igual período mediante resolución motivada. En todo caso, se garantizará el derecho a la defensa, el debido proceso y la revisión jerárquica conforme a la normativa vigente.
		Artículo 204
	Artículo 204.- Responsabilidad solidaria del explotador y personal técnico. El explotador de la aeronave, será solidariamente responsable con el comandante de la misma, y con el personal técnico aeronáutico en general, por la violación de esta ley y sus reglamentos.	
		Artículo 205
	Artículo 205.- Suspensión de certificados, licencias, permisos o autorizaciones. El Director General de Aviación Civil está facultado para suspender certificados, licencias, permisos o autorizaciones, sin que se completen los procedimientos administrativos de rigor, si a su juicio fuere necesario, para mantener la seguridad de las operaciones aéreas. Cuando	**Memorando Nro. AN-SBDE-2026 0003-M, As. Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026** **Sustitúyase con lo siguiente:** **Artículo 205.- Suspensión de certificados, licencias, permisos o autorizaciones. -** La DGAC podrá disponer, como medida cautelar provisional, la suspensión inmediata de

	esto suceda, se deberán agilizar todos los procedimientos e investigaciones para definir en primera instancia la responsabilidad, sin perjuicio del derecho del sancionado a recurrir en el ámbito jurisdiccional.	certificados, licencias, permisos o autorizaciones, únicamente cuando exista un riesgo inminente y grave para la seguridad operacional o la seguridad de la aviación, debidamente motivado. Se notificará de inmediato y se convocará a audiencia dentro de cinco (5) días para revisión.
		Artículo 206
	Artículo 206.- Del procedimiento para la aplicación de infracciones. El procedimiento será el que para el efecto expida la Dirección General de Aviación Civil.	**Memorando Nro. AN-SBDE-2026 0003-M, As.Diego Enrique Salas Barriga, 16 de enero de 2026.** **Sustitúyase con lo siguiente:** **Artículo 206.- Del procedimiento para la aplicación de infracciones.** – El procedimiento administrativo sancionador se regirá por el Código Orgánico Administrativo y por las reglas especiales previstas en esta Ley. La normativa secundaria solo desarrollará aspectos operativos, sin alterar garantías esenciales de debido proceso, tipicidad, motivación y proporcionalidad.
Capítulo Sexto		
Procedimiento Coactivo		
		Artículo 207
	Artículo 207.- Procedimiento Coactivo. La Dirección General de Aviación Civil tiene potestad para la recaudación y cobro de: créditos tributarios o no, derechos de aterrizaje, tasas, arrendamientos; y, demás derechos, valores adeudados, obligaciones económicas y otros que se implementen a nivel Nacional y que por cualquier concepto se adeude a la Dirección General de Aviación Civil, observando el debido proceso contemplado en la Constitución de la República del Ecuador, Código	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 211. - Procedimiento Coactivo.** La Dirección General de Aviación Civil tiene potestad para la recaudación y cobro de: créditos tributarios o no, derechos de aterrizaje, tasas, arrendamientos; y, demás derechos, valores adeudados, obligaciones económicas y otros que se implementen a nivel

	Orgánico General de Procesos, Código Orgánico Administrativo, y, de manera supletoria a las demás normas del ordenamiento jurídico que fueren aplicables para el efecto.	Nacional y que por cualquier concepto se adeude a la Dirección General de Aviación Civil, observando el debido proceso contemplado en la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico General de Procesos, Código Orgánico Administrativo, y, de manera supletoria a las demás normas del ordenamiento jurídico que fueren aplicables para el efecto. El procedimiento coactivo se ejercerá aparejando el respectivo título de crédito, que se respaldará en títulos ejecutivos; catastros y cartas de pago legalmente emitidos; asientos de libros de contabilidad, registros contables; y, en general, en cualquier instrumento público que pruebe la existencia de la obligación.
		Artículo 208
	Artículo 208.- Titulares del Procedimiento de Ejecución Coactiva. La potestad coactiva corresponde en el ámbito nacional al Director General de la Dirección General de Aviación Civil, quien la ejercerá a través la Dirección de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, dentro de sus respectivas jurisdicciones, ejercerán la función coactiva para el cobro de créditos tributarios o no, derechos de aterrizaje, tasas, arrendamiento y demás obligaciones económicas en favor de la misma o derivadas de su actividad. En el procedimiento coactivo actuará el titular de Ejecución del Procedimiento Coactivo y Secretario de Ejecución Procedimiento Coactivo los mismos que serán de profesión	**Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** **Artículo 212. - Titulares del Procedimiento de Ejecución Coactiva.** La potestad coactiva corresponde en el ámbito nacional al Director General de la Dirección General de Aviación Civil, quien la ejercerá a través de los empleados recaudadores de la institución. El representante legal de la Dirección General de Aviación Civil, dentro del ámbito de sus competencias, podrá delegar mediante resolución motivada el ejercicio de la potestad coactiva en los servidores públicos que integran las diferentes circunscripciones territoriales en los que tenga presencia la institución.

	Abogados, con experiencia en el campo de derecho administrativo, coactivo, y recuperación de cartera, nombrados y titularizados por el Director General de Aviación Civil. El Titular de procedimiento coactivo designará bajo sus potestades y competencias, a los depositarios, alguaciles y notificadores, que tendrán las mismas atribuciones y responsabilidades determinadas por la Ley Orgánica de la Función Judicial. La Dirección General fijará y aceptará la caución que deberá rendir el depositario, conforme lo determinado en el Reglamento para el funcionamiento de las oficinas de alguaciles y depositarios.	
TÍTULO SÉPTIMO		
Capítulo Primero **Junta Investigadora de Accidentes.**		
		Artículo 209
	Artículo 209.- Junta Investigadora de Accidentes. La Junta Investigadora de Accidentes (JIA) es una institución adscrita al El Ministerio de Infraestructura y Transporte, especializada en esta temática y funcionará con sede en el Distrito Metropolitano de Quito, con personería jurídica, autonomía administrativa, operativa financiera y decisoria para el cumplimiento de sus funciones, además la capacidad para actuar en el ámbito del derecho público. La Junta de Investigación de Accidentes tiene autoridad y competencia en todo el territorio del Ecuador en lo concerniente a la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación civil, según	

	lo establecido en el Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional y las leyes nacionales. Además, la Junta de Investigación de Accidentes podrá, si lo considera necesario, investigar incidentes de aviación civil que puedan mejorar la seguridad operacional en el Ecuador, bajo los parámetros que para el efecto emita Junta de Investigación de Accidentes en su correspondiente Manual de Políticas y Procedimientos. Estas investigaciones no afectarán las investigaciones que otros organismos del Estado puedan llevar a cabo dentro de sus competencias. Actuará con independencia funcional respecto del ministerio responsable de la rectoría del sector aeronáutico y aeroportuario, de la Dirección General de Aviación Civil, de las autoridades aeroportuarias, de los organismos responsables de la circulación y tráfico aéreo, y de cualquier otra autoridad, incluidas las judiciales, o entidad cuya función o intereses pueda interferir o entrar en conflicto con la misión, objetivos y potestades de la Junta Investigadora de Accidentes. Para el ejercicio de sus funciones y atribuciones, la Junta de Investigación de Accidentes contará con los medios necesarios tanto económicos como de personal, materiales e infraestructura.	
		Artículo 210
	Artículo 210.- Obligación de investigar. La Junta Investigadora de Accidentes, al tomar conocimiento de un accidente o incidente grave,	

	instituirá inmediatamente una investigación, cuando el suceso se produzca: a) En todo el territorio ecuatoriano; b) Fuera del territorio de Ecuador, cuando la aeronave sea de matrícula ecuatoriana, siempre que accidente o incidente ocurra: el (i) en un Estado no contratante que no tenga intención de llevar a cabo una investigación de conformidad con el Anexo 13 al Convenio de Chicago; o (ii) en un lugar que no pueda establecerse definitivamente como situado en el territorio de ningún Estado; o (iii) haya sido delegada a la Junta Investigadora de Accidentes de Ecuador por otro Estado contratante mediante acuerdo y consentimiento mutuos.	
		Artículo 211
	Artículo 211.- Misión de la Junta Investigadora de Accidentes. La Junta Investigadora de Accidentes tiene como misión investigar accidentes e incidentes de aeronaves civiles ocurridos en el territorio ecuatoriano; establecer los hechos, circunstancias, sus causas o probables causas; identificará los problemas y deficiencias de seguridad operacional; y, en lo posible efectuará recomendaciones conducentes a eliminar o reducir cualquier problema o deficiencia en esta materia y aumentar la seguridad operacional. Las conclusiones sobre las causas o probables causas de los accidentes o incidentes de	

	aviación a los que arribe la Junta de Investigación de Accidentes, se tomarán sin ningún tipo de injerencia o intervención de autoridad alguna del Estado ecuatoriano, así como de cualquier otra entidad pública o privada, nacional o extranjera. En aras de la prevención de accidentes e incidentes, la Junta Investigadora de Accidentes publicará el informe final lo antes posible y, de ser factible, en un plazo de doce meses, contado a partir del suceso, de acuerdo con lo que dispone el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Hasta que se proceda a la publicación del informe final, la Junta Investigadora de Accidentes pondrá a disposición del público, informes semestrales de avance de investigación del indiquen los sucesos, que pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que haya encontrado.	
		Artículo 212
	Artículo 212.- Objetivo de la investigación. El único objetivo de una investigación de un accidente o incidente bajo esta Ley es la prevención de accidentes e incidentes, y no atribuir culpa o responsabilidad. Cualquier investigación llevada a cabo en virtud de esta Parte debe estar separada procedimiento de cualquier judicial o administrativo cuyo fin sea atribuir culpas o responsabilidades.	
Capítulo Segundo		

Independencia Orgánica y Funcional		
		Artículo 213
	Artículo 213.- Conformación de la Junta Investigadora de Accidentes. La Junta Investigadora de Accidentes tendrá el carácter de permanente y estará integrada por el presidente y un equipo mínimo de seis (6) investigadores especialistas en las diferentes áreas aeronáuticas, cuyas funciones inherentes a la estructura, funcionamiento, actividades, atribuciones y responsabilidad estarán reguladas en el Reglamento Interno de la Junta de Investigación de Accidentes. Cualquier otro personal especialista y experto aeronáutico que requiera la Junta de Investigación de Accidentes para un proceso investigativo, podrá ser convocado por la propia Junta de las dependencias técnicas de la Autoridad de Aviación Civil y de otras entidades, de acuerdo con la naturaleza del suceso; o podrá ser contratado a través de consultorías, cuando el estado no cuente con el personal específico y especializado para efectuar la investigación. Tanto el Presidente como los demás miembros de la Junta de Investigación de Accidentes deberán tener amplia experiencia aeronáutica y acreditar haber aprobado uno o más cursos sobre investigación de accidentes de aviación en centros reconocidos a nivel internacional o impartidos por autoridades aeronáuticas de otros países.	

	Los miembros de la Junta de Investigación de Accidentes no podrán, al momento de su designación ni durante el ejercicio de sus funciones, tener relación laboral alguna, participación accionaria o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en instituciones o empresas, nacionales o extranjeras, vinculadas a los sectores aeronáuticos o aeroportuarios.	
		Artículo 214
	Artículo 214.- Interinstitucional. Cooperación La Junta Investigadora de Accidentes contará con la colaboración necesaria para sus actividades, especialmente en los campos informativo, operativo y logístico, por parte de la Dirección General de Aviación Civil o de cualquier otra institución del Estado que a criterio de la Junta de Investigación de Accidentes sea necesaria para la investigación.	
		Artículo 215
	Artículo 215.- Atribuciones de la Junta de Investigación de Accidentes. La Junta Investigadora de Accidentes tendrá las siguientes atribuciones: a) Investigar los accidentes o incidentes ocurridos en el territorio del Ecuador aeronaves civiles; que involucren b) Participar en la investigación de accidentes o incidentes que involucran aeronaves matriculadas en el Ecuador u operadas por explotadores ecuatorianos, con matrícula extranjera, que ocurran en el territorio de otro país, acorde	

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

		Artículo 216
	Artículo 216.- Del Presidente de la Junta de Investigación de Accidentes. El Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes será designado por el Presidente de la República del Ecuador y desempeñará sus funciones por un período de cuatro años, con la posibilidad de renovación. Para ocupar el cargo, deberá cumplir con los siguientes requisitos: ser ecuatoriano de nacimiento, tener más de 35 años de edad, poseer una experiencia mínima de 10 años en actividades de aviación comercial y haber participado en la investigación de al menos tres accidentes de aeronaves comerciales con un peso mayor a 5.700 kg.	
		Artículo 217
	Artículo 217.- Atribuciones del Presidente de la Junta de Investigación de Accidentes. El Presidente de la Junta Investigadora de Accidentes tendrá las siguientes funciones principales: a) Ejercer la representación legal, judicial y administrativa de la Junta Investigadora de Accidentes; b) Dictar, reformar, derogar reglamentos, procedimientos complementarias resoluciones, y disposiciones para el funcionamiento de la Junta de Investigación de Accidentes, garantizando el cumplimiento de esta Ley y de las mejores prácticas internacionales, particularmente las establecidas en el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;	

	c) Iniciar investigaciones de accidentes, incidentes graves e incidentes de aviación civil; esta d) Velar por el cumplimiento estricto de Ley, los reglamentos, normativas y procedimientos técnicos para la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil; e) Proponer y administrar el presupuesto anual de la Junta Investigadora de Accidentes, controlando de manera responsable y oportuna su ejecución; f) Fomentar la seguridad operacional en el Ecuador, a través de la emisión de Recomendaciones de Seguridad Operacional; g) Autorizar con su firma los egresos regulares de los fondos de la Junta Investigadora de Accidentes, de acuerdo con el presupuesto aprobado; h) Firmar y divulgar los informes finales de las investigaciones realizadas por la Junta de Investigación de Accidentes; i) Designar al Investigador a Cargo en función de sus cualificaciones, entre los investigadores de la Junta Investigadora de Accidentes; j) Nombrar, contratar y fijar las remuneraciones u honorarios del personal de la Investigación de Accidentes; Junta de k) Establecer los estándares de conocimientos y habilidades del personal de la Junta Investigación de Accidentes, asegurando su capacitación	

	continua mediante entrenamiento propio, contratado o becas; l) Delegar sus funciones a uno de los investigadores de la Junta de Investigación de Accidentes cuando sea necesario; y, m) Normar las actividades de la Junta de Investigación Accidentes, coordinando normas, elaborando la aplicación de y de procedimientos operacionales y orientación técnica. manuales de	
Capítulo Tercero		
Atribuciones y deberes de los Investigadores		
		Artículo 218
	Artículo 218.- Atribuciones y deberes de los investigadores. El Investigador Encargado (IIC), los investigadores, los especialistas y expertos que integren o formen parte del proceso investigativo, con libertad e independencia de criterio, tendrán las siguientes atribuciones y deberes: a) Acceso irrestricto al lugar del accidente o incidente y absoluto control del mismo, de la aeronave, su contenido o sus restos; Artículo 218 b) Acceso sin restricciones y absoluto control sobre todo el material pertinente/pruebas, incluidos los registradores de vuelo y los registros del servicio de tránsito aéreo (ATS) o de cualquier otro registro o grabación directamente relacionados con el suceso investigado; c) Derecho a llevar a cabo sin demora un examen detallado	

	de todo el material o pruebas pertinentes; d) Facultad de realizar entrevistas con testigos u otras personas que puedan contribuir a la investigación; e) Adopción de las medidas necesarias para preservar los restos de los siniestros investigados, en coordinación con las autoridades militares, policiales, de aduana o políticas del lugar del accidente; f) Derecho a ser informado de los resultados de las evaluaciones médicas y psicológicas realizadas a los ocupantes de la aeronave y otras personas afectadas, así como a todo tipo de exámenes practicados y a las tomas de muestras realizadas en los cuerpos de las víctimas y de las personas implicadas en la operación de las aeronaves; g) Solicitar la realización de pruebas sobre presencia de alcohol, drogas u otra sustancia, a los tripulantes de la aeronave o cualquier otra persona involucrada en la operación de la aeronave o con el suceso que se investiga; h) Acceso y derecho a recabar cualquier información relevante para la investigación que esté en posesión del propietario, del explotador, del diseñador y del fabricante de la aeronave o de sus sistemas operativos, de las autoridades aeronáuticas, de los responsables de los aeropuertos y aeródromo, y de testigos;	

	i) Recabar de cualquier fuente la información que resulte necesaria para el desarrollo de la investigación, sobre infraestructura, material, operadores, personal, servicios, procedimientos aeronáuticos, entre otros temas; y, j) Las demás que se encuentren consignadas en las disposiciones legales y reglamentarias ecuatorianas, así como en las normas y métodos recomendados de la OACI.	
		Artículo 219
	Artículo 219.- Prohibición de participación en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios. Los funcionarios que participen o hayan participado en una investigación conducida por la Junta Investigadora de Accidentes, no podrán emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios, relacionados con ese caso, por cuanto, conforme a las normas del Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes es la prevención de futuros accidentes e incidentes, y su propósito no es determinar la culpa o la responsabilidad. De igual manera, los investigadores que no hayan tenido participación en una investigación conducida por la Junta de Investigación de Accidentes no podrán actuar como peritos, testificar o asesorar sobre las	

	investigaciones que haya desarrollado la Junta Investigadora de Accidentes, en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios, relacionados con ese caso	
Capítulo Cuarto		
Notificación de accidentes, incidentes graves e Incidentes de aviación civil		
		Artículo 220
	Artículo 220.- Obligación de notificación de los propietarios, explotadores y aeronaves. Los pilotos de propietarios, explotadores y pilotos de aeronaves están obligados inmediatamente a informar la Junta Investigadora de Accidentes o a la autoridad pública más cercana, los accidentes, incidentes graves e incidentes que sufran. Igual obligación rige para todas aquellas personas que tengan o adquieran conocimiento de cualquier accidente, incidente grave o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave o de personas de quienes pueda suponerse que sean sobrevivientes de un accidente o incidente de aviación.	
		Artículo 221
	Artículo 221.- Obligación de notificación interinstitucional. La autoridad que tenga o adquiera conocimiento de un accidente, incidente grave o incidente de aviación, lo comunicará de inmediato a la Junta Investigadora de Accidentes y adoptará las medidas más urgentes para la asistencia o salvamento de las víctimas, así como para prevenir la intervención de personas no autorizadas en el lugar del suceso.	

		Artículo 222
	Artículo 222.- Notificación de accidentes ocurridos en el extranjero. Cuando una aeronave ecuatoriana sufra un accidente o incidente en el extranjero, el explotador, el comandante o, en su defecto, cualquier miembro de la tripulación deberá notificarlo de inmediato a la Junta Investigadora de Accidentes del Ecuador, con la finalidad de que se cumplan los procedimientos establecidos para estos casos.	
		Artículo 223
	Artículo 223.- Obligación de cooperación. Toda persona natural o jurídica está obligada a declarar y presentar los informes que le solicite la Junta Investigadora de Accidentes para los fines de la investigación de los accidentes e incidentes, así como a permitir el examen de la documentación y antecedentes que se consideren necesarios para el efecto.	
		Artículo 224
	Artículo 224.- Cumplimiento de acciones correctivas. Los destinatarios recomendaciones de las seguridad operacional emitidas por la Junta Investigadora de Accidentes, deberán comunicar a este Organismo sobre la adopción de las acciones correctivas implementadas, dentro de los plazos establecidos en el Reglamento de Investigación, para lo cual la Junta de Investigación de Accidentes tendrá la atribución de verificar su cumplimiento.	
		Artículo 225
	Artículo 225.- Obligaciones especiales. En caso de accidentes ocurridos en el territorio de la República del Ecuador, el Operador y Junta	

	Investigadora de Accidentes tendrán, entre otras, las siguientes obligaciones: i. El operador de la aeronave que sufrió el accidente/incidente, cuando la Junta Investigadora requiera efectuar pruebas, exámenes, análisis o cualquier otro trabajo especializado en simuladores, talleres o laboratorios especializados del país o en el exterior, el operador tiene la obligación de enviar hasta el lugar determinado por la Junta de Investigación de Accidentes las partes o componentes por investigar, y cubrir los costos que se generan por la realización de dichos exámenes o pruebas si los hay. ii. La Junta Investigadora de Accidentes cubrirá presupuesto los con su gastos administrativos y logísticos que requiera la investigación, de acuerdo con las regulaciones vigentes aplicables.	
		Artículo 226
	Artículo 226.- Asistencia técnica internacional. En caso de accidentes de gran magnitud o que por sus características repercusiones nacionales y o internacionales se haga necesario, el Estado ecuatoriano a través de la Presidencia de la República del Ecuador y de cualquier otra entidad pública, gestionará ante los Estados relacionados con el accidente o ante otros Estados, la asistencia técnica o logística para cumplir, en el menor tiempo posible, con la localización de la aeronave o sus restos, y recuperar las partes y elementos necesarios para la investigación.	

		Artículo 227
	Artículo 227.- Informe no punitivo. El informe final sobre una investigación o cualquier parte del mismo, será exclusivamente para fines de prevención de accidentes y no podrá ser empleado como prueba ante tribunales nacionales o internacionales con el propósito de atribuir la culpa o responsabilidad del suceso investigado.	
		Artículo 228
	Artículo 228.- Investigación sujeta a convenios internacionales. Los accidentes e incidentes de las aeronaves de matrícula u operador ecuatoriano que ocurran en territorio o aguas jurisdiccionales extranjeras o en aguas internacionales, quedarán sujetos a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales de la materia.	
		Artículo 229
	Artículo 229.- Investigación dentro de un área militar, policial o aduanera. La investigación de un accidente o incidente que involucre aeronaves civiles, ocurrido dentro de un área militar, policial o aduanera, será responsabilidad de la Junta Investigadora de Accidentes, en coordinación con las correspondientes autoridades militares, policiales o de aduana, con base en los acuerdos operacionales que se suscriban entre la Junta de Investigación de Accidentes y las citadas autoridades. Igual responsabilidad tendrá la Junta Investigadora de Accidentes en el caso de accidentes o incidentes ocurridos en el territorio	

	nacional, en el que estén conjuntamente involucradas aeronaves civiles, militares, de la policía nacional o de la aduana, para lo cual se suscribirán también acuerdos operacionales.	
Capítulo Quinto		
Obligatoriedad de preservar los restos, el sitio y de proporcionar toda la información		
		Artículo 230
	Artículo 230.- Preservación de restos y sitio a investigar. Toda autoridad del Estado con competencia en el lugar del accidente de aviación, explotadores aéreos, y propietarios de aeronaves, deberán interponer todos los medios razonables a su alcance para preservar la aeronave, sus restos y el sitio del accidente, hasta que el investigador en cargo de la conducción de la investigación lo determine necesario. La remoción o retiro de la aeronave o sus restos que haya sufrido un accidente o incidente, de los elementos afectados y de los objetos que puedan haber concurrido para producir el suceso, se practicará solamente con la autorización del investigador en cargo de la conducción de la investigación y será de responsabilidad a cargo del explotador y propietario de la aeronave. La Junta de Investigación de Accidentes coordinará sus acciones con las autoridades judiciales, militares, policiales, sanitarias y aduaneras, dentro de los límites de las competencias de cada una de ellas.	
		Artículo 232
	Artículo 232.- Reserva de Información. Para fines que	

	no sean la investigación de accidentes o incidentes se clasificará como reservada la siguiente información: a) Las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje (CVR) y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas; y, b) Los registros de la investigación bajo la custodia y control de la Junta Investigadora de Accidentes, además de: 1. Las declaraciones tomadas por la Junta de Investigación de Accidentes en el curso de la investigación; 2. Las comunicaciones entre las personas que hayan participado en la operación de la aeronave; 3. La información de carácter médico o personal sobre las personas implicadas en el accidente o incidente; 4. Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo transcripciones y de las mismas; 5. Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la Junta de Investigación de Accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y, 6. El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.	

	Estas protecciones se aplicarán desde el momento de la ocurrencia de un accidente o incidente y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final. La Junta Investigadora de Accidentes no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.	
		Artículo 233
	Artículo 233.- Protección de Información. La Investigadora protegerá y de no Junta Accidentes divulgará información y la documentación clasificada como reservada en el Artículo 232 de la presente Ley.	
		Artículo 234
	Artículo 234.- Investigación de accidentes militares. La investigación de un accidente que involucre exclusivamente aeronaves militares, de la policía o de aduana, que haya ocurrido en cualquier parte del territorio nacional, será responsabilidad de las instituciones.	
DISPOSICIONES GENERALES		
		PRIMERA
	PRIMERA. - Los administradores de la Dirección General de Aviación Civil en los aeródromos para fines de resguardo de la seguridad, operación y control, dentro del aspecto técnico administrativo específico de sus funciones, tendrán responsabilidad y autoridad para procedimientos activar pertinentes los de aplicación sobre todos los funcionarios y empleados que laboren en los mismos y en general sobre toda persona dentro d	
		SEGUNDA

	SEGUNDA. - En las instalaciones de telecomunicaciones que deba llevar a cabo la Dirección General de SEGUNDA Aviación Civil para facilitar sus operaciones, deberán obtener la aprobación de los organismos nacionales respectivos y obtener la aprobación previa de este organismo.	
		TERCERA
	TERCERA. - El personal aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil estará sujeto a un régimen especial de carrera profesional, observando los subsistemas de Talento Humano; basado en criterios de formación, experiencia y desempeño, asegurando el desarrollo progresivo en sus respectivas especialidades.	**REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 05 de Febrero de 2026.** TERCERA.-El personal aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil **estará sujeto a un régimen especial de carrera profesional**, observando los subsistemas de Talento Humano**; basado en criterios de formación, experiencia y desempeño,** asegurando el desarrollo progresivo en sus respectivas especialidades.
		CUARTA
	CUARTA. - Los explotadores aéreos deberán suministrar la información que sea requerida en los sistemas informativos avalados por la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad a los reglamentos técnicos correspondientes. Para lo cual, la autoridad aeronáutica otorgará todas las facilidades correspondientes.	
		QUINTA
	QUINTA. – La Dirección General de Aviación Civil para solventar la adquisición y mantenimiento de servicios de infraestructura, aeronáuticas navegación aérea, facilidades y servicios aeroportuarios postulará al Plan Anual de Inversión. Será el Estado el	

	encargado de garantizar que en el siguiente ejercicio fiscal se dote de los recursos para su aplicación una vez cumplidos QUINTA los requisitos establecidos y que sea publicada esta Ley.	
DISPOSICIONES TRANSITORIAS		
		PRIMERA
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.	**PRIMERA. -** La o el presidente de la República en el término de ciento ochenta (180) días, a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial, expedirá su Reglamento General.	
		SEGUNDA
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.	**SEGUNDA. -** El Ministerio de Trabajo en el término de ciento ochenta (180) días coordinará con la Dirección General de Aviación Civil y la Junta Investigadora de Accidentes emitirán los actos administrativos que pongan en vigencia las remuneraciones del personal aeronáutico para aplicación del ente que regula, controla y administra la actividad aeronáutica y aeroportuaria.	**REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 05 de Febrero de 2026.** **SEGUNDA.** - El Ministerio de Trabajo en el término de ciento ochenta (180) días en coordinación con la Dirección General de Aviación Civil y la Junta Investigadora de Accidentes emitirán los actos administrativos que pongan en vigencia las remuneraciones del personal aeronáutico para aplicación del ente que regula, controla y administra la

		actividad aeronáutica y aeroportuaria.
		TERCERA
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.	**TERCERA. –** El o la presidente de la República en el término de ciento ochenta (180) días deberá adecuar el ordenamiento jurídico en el marco de sus competencias, conforme las disposiciones de la presente Ley.	
		CUARTA
	CUARTA. - El Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, en el término de noventa (90) días, modificarán los reglamentos vigentes, a fin de adecuarlos a los términos establecidos en la presente Ley.	**Oficio Nro. MIT-STA-26-23-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 23 de enero de 2026.** **En la Disposición Transitoria Cuarta, elimínese "Consejo Nacional de Aviación Civil" por** "Ministerio de Infraestructura y Transporte" **CUARTA. –** La Dirección General de Aviación Civil, en el término de noventa (90) días, modificarán los reglamentos vigentes, a fin de adecuarlos a los términos establecidos en la presente Ley.
DISPOSICIONES DEROGATORIAS		
		PRIMERA
	PRIMERA. - Deróguese la Codificación al Código Aeronáutico, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 435, de 11 de enero de 2007.	
		SEGUNDA
	SEGUNDA. - Deróguese la Codificación a la Ley de Aviación Civil, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 435 de 11 de enero de 2007.	
		TERCERA

	TERCERA. - Deróguese la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil en Ecuador, publicada en el Registro Oficial No. 521, de 2 de julio de 2019.	
		CUARTA
	CUARTA. - Deróguese el Inciso segundo del Artículo 1 de la Ley de Ejercicio Profesional de Tripulantes Aéreos.	**REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 05 de Febrero de 2026.** **Deróguese el Inciso segundo del Artículo 1 de la Ley de Ejercicio Profesional de Tripulantes Aéreos: (el** énfasis me pertenece) Texto referido de Ley de Ejercicio Profesional de Tripulantes Aéreos: *"En principio toda aeronave de matrícula ecuatoriana que vuele en el espacio aéreo nacional o del extranjero, deberá encontrarse al mando y bajo control de Tripulantes de Vuelo Ecuatorianos, con las excepciones previstas en la Ley de Aviación Civil y Código Aeronáutico"* **Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.** CUARTA. - Deróguese el Inciso segundo del Artículo 1 de la Ley de Defensa Profesional de Tripulantes Aéreos del Ecuador. **Ref.: AD-C-26-019, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 28 de abril de 2026.**

		Eliminar disposición

DISPOSICIÓN FINAL

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

OBSERVACIONES TRANSVERSALES A LA NORMA

Oficio Nro. MIT-STA-25-241-OF, Ministerio de Infraestructura y Transporte, 27 de octubre de 2025.

Reformas al proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil.

1.Eliminación del Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC)

En el proyecto de Ley que fue socializado a los señores Asambleístas de La COMISIÓN de DESARROLLO ECONÓMICO, PRODUCTIVO y la MICROEMPRESA, constaba aún el artículo 9 que establecía como Órgano Colegiado al CNAC. Este órgano colegiado por Decreto Ejecutivo No. 156 de 20 de noviembre de 2013, estaba conformado por tres miembros:

• Un representante designado por el Presidente de la República, que para el efecto será el Ministro de Transporte y Obras Públicas, quien lo presidirá;

• Ministerio de Turismo; y,
• Ministerio de Comercio Exterior.

El 14 de agosto de 2025, se expidió el Decreto Ejecutivo No. 99 por el que se dispuso la fusión del Ministerio de Turismo con el Ministerio de la Producción. Con esta reorganización, el cuerpo colegiado se quedaría sin quorum, pues son tres los miembros mínimos de conformidad con el artículo 54 del Código Orgánico Administrativo (COA), cuya integración se efectúa en número impar y con un mínimo de tres personas naturales o jurídicas.

Según el numeral 1 del artículo 55 del COA, dentro de las competencias atribuibles a los órganos colegiados consta la de emisión de políticas públicas a cargo de las administraciones.

Con este antecedente, y considerando que el CNAC fue creado por el Gobierno Central ante la falta de un ente rector del Transporte sector aéreo, es oportuna su eliminación por un tema de celeridad y eficiencia de la administración pública, toda vez que actualmente por lo establecido en el artículo 154 de la Constitución de la República del Ecuador el ente rector de las políticas públicas aéreas corresponden al Ministerio de Infraestructura y Transporte MIT y las atribuciones de CNAC como cuerpo colegiado pueden ser asumidas por el ente Rector a través de la Subsecretaría de Transporte Aéreo, lo que implica una mayor eficiencia en las decisiones y el establecimiento de las políticas públicas aéreas, evitando así la duplicidad de atribuciones y funciones dentro del aparato estatal.

Con la eliminación del CNAC, las competencias en materia aerocomercial del Ministerio de Infraestructura y Transporte, a través de las Subsecretaría de Transporte Aéreo, se centran en diseñar las políticas Legales Comerciales y la DGAC continúa manteniendo las atribuciones técnicas.

Adicional a lo mencionado, para que el Ministerio de la Producción y Turismo estén al tanto de los nuevos permisos y rutas que son concedidos por las autoridades aeronáuticas, se puede establecer en la normativa inferior la obligatoriedad a la DGAC de mantener informados al

Ministerio de la Producción quien absorbió al Ministerio de Turismo, siempre que se presente una solicitud nueva, de algún operador interesado.

2.Dirección General de Aviación Civil, adscrita al Ministerio de Infraestructura y Transporte.

El segundo cambio propuesto, es incluir en el artículo 12 del Proyecto a la Ley Orgánica de Aviación Civil, que la Dirección General de Aviación Civil, es una entidad adscrita al Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT). Esta inclusión se realiza para establecer de manera clara la naturaleza de la Dirección General de Aviación Civil. Se deja en claro que sigue siendo una entidad autónoma e independiente de manera financiera, administrativa, pero se aclara que su ente rector es el Ministerio de Infraestructura y Transporte.

Esta inclusión se propone, considerando la oportunidad normativa planteada de expedir una nueva Ley Orgánica de Aviación Civil en la que podemos aclarar lo mencionado, toda vez que La Dirección General de Aviación Civil fue creada en el año 1946, adscrita al Ministerio de Defensa Fuerzas Armadas, con Decreto Supremo
1693-b, publicado en el Registro Oficial 671 de 28 de mismo mes y año.

Con Decreto Legislativo de 7 de noviembre de 1951, publicado en Registro Oficial 980 de 4 de diciembre de 1951, se creó la Junta de Aviación Civil Ecuatoriana, adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y se dispuso como órgano ejecutor a la Dirección de Aviación Civil Ecuatoriana, que pasó a ser adscrita a la Junta de Aviación Civil Ecuatoriana, a partir de 1 de enero de 1952.

Con Decreto Supremo 6 de 12 de julio de 1963, publicado en Registro Oficial 2 de la misma fecha, por razones técnicas y de seguridad nacional se traspasó la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias al Ministerio de Defensa Nacional, adscrita a la Comandancia General de la Fuerza Aérea.

El 5 de agosto de 1970, mediante Decreto 161 publicado en Registro Oficial 32, se expidió la Ley de Aviación Civil, en el artículo 2 se dispuso que el Gobierno ejercerá sus atribuciones a través de la Dirección de Aviación Civil, entidad de derecho público, con personería jurídica y fondos propios, que gozará de autonomía económica y es dependencia de la Comandancia General de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

El 11 de marzo de 1974, se actualizó y expidió la Ley de Aviación Civil, publicada en el Registro Oficial 509, la cual en el artículo 6 estableció que la Dirección General de Aviación Civil es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica y fondos propios, adscrita al Ministerio de Defensa Nacional, con sede en Quito.

El 18 de agosto de 2000, con Decreto Ejecutivo Nro. 690 publicado en el Suplemento del Registro Oficial 144, se expidió la Ley para la Promoción de la Inversión y la Participación Ciudadana, en el artículo 75 se reformó el artículo 6 de la Ley de Aviación Civil, con lo cual la DGAC pasó a ser adscrita a la Presidencia de la República.

Mediante Ley 2006-37 publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial 244 de 5 de abril de 2006, se expidió nuevas reformas a la Ley de Aviación Civil, una de las cuales convirtió a la Dirección General de Aviación Civil en una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica y fondos propios con sede en el Distrito Metropolitano de Quito.

Posteriormente, con oficio No. 17172 de 05 de enero de 2022, el Procurador General del Estado (PGE), emitió pronunciamiento en el sentido que: "(...) el Decreto Ejecutivo No. 156, por el cual se reorganizó al Consejo Nacional de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil,

no prevé expresamente la adscripción de esta al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Sin embargo, de conformidad con los artículos 1 y 2 de la Ley de Aviación Civil, al Estado le corresponde la regulación y el control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano, competencia que ejerce a través de la referida Cartera de Estado, conforme lo establecido en los artículos 5 del Decreto Ejecutivo No. 8 y 4 del Decreto Ejecutivo No. 156. En tal virtud, sin perjuicio de su carácter de entidad autónoma, la Dirección General de Aviación Civil está sujeta a la rectoría del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (...)";
Es decir, con la expedición de la Ley Orgánica de Aviación Civil se dejaría en claro que la Dirección General de Aviación Civil es un ente autónomo con independencia financiera, administrativa, etc., pero su órgano rector es el Ministerio de Infraestructura y Transporte, criterio que actualmente consta únicamente en el Pronunciamiento del Procurador General del Estado del 2022. Por su parte, el artículo 141 de la Carta Magna, señala, "La Presidenta o Presidente de la República ejerce la Función Ejecutiva, es el Jefe del Estado y de Gobierno y responsable de la administración pública. La Función Ejecutiva está integrada por la Presidencia y Vicepresidencia de la República, los Ministerios de Estado y los demás organismos e instituciones necesarios para cumplir, en el ámbito de su competencia, las atribuciones de rectoría, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas nacionales y planes que se creen para ejecutarlas." De acuerdo con el artículo 45 del (COA) que prescribe: "En ejercicio de la potestad de organización, la o el Presidente de la República puede crear, reformar o suprimir los órganos o entidades de la administración pública central, cualquiera sea su origen, mediante decreto ejecutivo en el que se determinará su adscripción o dependencia.", siendo competencia del Presidente de la República la adscripción de las entidades a su cargo, se considera necesario incluir esta reforma en el proyecto de ley orgánica para dar cumplimiento a la Constitución de la República respecto de la estructura orgánica de las instituciones del Estado a cargo de la función ejecutiva. Una entidad "adscrita" está vinculada administrativamente a un ministerio o ente rector, pero mantiene autonomía técnica, operativa y/o financiera, según lo que determine la ley.

Añádase la Disposición Transitoria Quinta

QUINTA: Hasta la implementación puesta en funcionamiento y plena interoperabilidad de los sistemas de Información Anticipada de Pasajeros (API) y Registro de Nombres de Pasajeros (PNR), las obligaciones relacionadas con la entrega de información de pasajeros por parte de las aerolíneas, se regirán por la normativa vigente. Una vez que los sistemas API y PNR se encuentren operativos, interoperables y disponibles para el Servicio Nacional de Aduana (SENAE), la información de pasajeros requerida para fines aduaneros de control y fiscalización, será obtenido de dichos sistemas oficiales, en consecuencia a partir de la entrada de vigencia de los sistemas API- PNR no será exigible a las aerolíneas, la presentación adicional duplicada o paralela de listados de pasajeros por otros medios, ni serán aplicables las sanciones previstas en el Artículo 190 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, siempre que la información haya sido transmitida oportunamente a través de los sistemas API y PNR, conforme la normativa técnica emitida por autoridad competente.

Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en el Ecuador, Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo y Asociación Internacional de Transporte Aéreo, 07 de noviembre de 2025.

Art. 9 Consejo Nacional de Aviación Civil:

Si bien no se elimina el Consejo, se le da la función de coordinar y ser el ente responsable al Ministerio de Transporte y se le da una función asesora, lo cual parece adecuado considerando también que las aerolíneas tendrán asiento y participación.

Art. 11 Atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil

Cambiaron sus funciones a ser de carácter asesor. Sin embargo, mantienen la facultad del Consejo Nacional de Aviación de establecer tasas (literal e) a establecer una tasa aplicable solo a los pasajes aéreos internacionales con origen en el Ecuador para mejorar la infraestructura aeroportuaria y la seguridad operacional. Consideramos que esto contraviene el Documento 9082 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en lo que respecta a la no discriminación entre tipos de vuelo domésticos o internacionales, la cobranza no vinculada a los costos reales de los servicios prestados, la ausencia de consulta previa y falta de transparencia en la fijación de la tasa, y el potencial para generar distorsiones en el mercado — principalmente al permitir a las municipalidades fijar sus propias tasas y derechos en aeródromos de su competencia— lo que puede generar disparidades en costos según la localidad y afectar la competitividad. Esto también podría ir en contra de la política del gobierno central de reducir tasas para bajar el costo del pasaje.

En caso de que no se elimine se recomienda:

1. Definir un cálculo objetivo y equitativo de la tasa Utilizar estudios de costo beneficio para determinar un esquema de tasas basado en criterios de eficiencia y accesibilidad.

2. Garantizar mecanismos de control y transparencia Implementar auditorías independientes y reportes anuales sobre el uso de los fondos recaudados.

3.Evitar disparidades entre aeropuertos municipales Crear lineamientos nacionales para la fijación de tasas en aeródromos administrados por municipios, evitando excesivas diferencias que afecten la competitividad.

Art 13 Director General de Aviación Civil

Incluir entre los requisitos en texto marcado en negrita: “no podrán, al momento de su designación tener relación laboral, participación accionaria o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacionales o extranjeras que operan en el país, así como Servicios de Trabajos Aéreos, Actividades Conexas, Servicios Aéreos Privados y Servicios de Escala.” Asegura transparencia e imparcialidad en aprobaciones de actividades conexas e impide conflicto de interés con aerolíneas al pretender que se contraten servicios con determinadas compañías de servicios conexos Así también si DAC pasa a ser adscrita al Ministerio de Transporte debería ser nombrado por el Ministro y por el Presidente de la República

Art 16 De las Atribuciones Regulatorias

El inciso que indica “Adoptar las acciones necesarias para impedir la operación de la aeronave o del piloto por justa causa” no especifica cómo se determina esta justa causa. Consideramos que esto no se debe dejar a libre criterio o interpretación. Adicionalmente, recomendamos eliminar el inciso que indica que se deben registrar las tarifas en los primeros 10 días de cada mes ya que no es competencia de la DAC y representa una carga administrativa

Art. 17 Atribuciones en materia de gestión de la seguridad operacional Se sugiere incluir en las atribuciones en materia de seguridad operacional las siguientes:

Fomentar la creación de Equipos Colaborativos de seguridad (ECOS): Estados miembros de la OACI y socios de la industria han establecido mecanismos de colaboración en materia de seguridad operacional para facilitar el intercambio de información sobre seguridad operacional con el objetivo de identificar posibles deficiencias y mitigar los riesgos asociados mediante el desarrollo de iniciativas de mejora de la seguridad operacional (IEE). Estos mecanismos de

colaboración entre el Estado y la industria se crean según diversos modelos, influenciados por los requisitos y el contexto de la gestión de la seguridad operacional de cada Estado, y se denominan genéricamente Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional (ECOS). Los ECOS pueden integrarse en las Redes Estatales de Intercambio de Información de Seguridad Operacional que apoyan las actividades de prevención de accidentes a nivel estatal.

Art. 22.- De las Atribuciones de inspección para certificación y vigilancia.

En términos generales, consideramos que las facultades otorgadas a los inspectores en virtud del artículo 21, son muy amplias y requieren ser precisadas y limitadas conforme a criterios objetivos, que, por un lado, les permitan cumplir con sus funciones de inspección y, por el otro, garanticen que dichas inspecciones se realicen de forma objetiva, conforme lo establecido en la regulación vigente, los procesos de mantenimiento, los manuales del fabricante y los convenios aplicables entre países. De igual manera, es necesario garantizar que el ejercicio de estas atribuciones por parte de los inspectores, no afecten las operaciones aéreas, el cumplimiento de compromisos adquiridos con los usuarios, o puedan llegar a atentar contra garantías constitucionales de los operadores aéreos, como el debido proceso o el derecho de defensa. En consecuencia, consideramos necesario desarrollar dentro de la regulación, las siguientes recomendaciones y precisiones:

1. Recurrentemente se utiliza un lenguaje que autoriza a los inspectores "acceso irrestricto e ilimitado" a las aeronaves e instalaciones para cumplir sus funciones y responsabilidades. Consideramos que es necesario precisar el alcance y condiciones bajo las cuales se debe autorizar este acceso, para evitar interpretaciones subjetivas y abusos de autoridad.

2.En la mayoría de los numerales se podrían incluir condicionantes para ciertas intervenciones de los inspectores, tales como: "cuando haya evidencia irrefutable", "en casos de evidente negligencia", "dentro de los límites razonables", "sin afectar las operaciones", "previa coordinación con las partes" o similares.

3. Determinar la pertinencia y las atribuciones en la parte que dice: "a realizar cualquier prueba". Incluir también en el literal el texto "y demás disposiciones complementarias aplicables, previa coordinación y pedido formal al operador aéreo a fin de no interrumpir sus operaciones."

4. Delimitar correctamente (y cuando aplicaría) donde dice: "reinspeccionar o reexaminar" cualquier aeronave civil, motor, hélice, instrumento o componente de aeronave; escuela u organización aprobada de mantenimiento a los proveedores de servicios, o a cualquier personal aeronáutico que posea una licencia emitida bajo esta Ley. ¿En qué casos procede una reinspección o reexaminación? ¿Qué justificaría dicho proceso?, Qué implica este proceso? Un uso inadecuado de esta facultad, sin duda puede impactar las operaciones aéreas y la disponibilidad de recursos planificados.

5. Cuando se menciona la facultad según la cual los inspectores podrán adoptar "medidas precautelatorias por la seguridad". ¿A qué tipo de medidas se refiere? ¿En qué casos procede aplicar esta facultad? ¿Es esta una facultad que debería estar radicada en cabeza de los inspectores o de la DGAC, luego de surtir un debido proceso que brinde garantías a los administrados?

6.Se faculta a los inspectores a prohibir "por justa causa" el ejercicio de privilegios de una licencia, certificado u otro documento. ¿Qué debe entenderse como una justa causa para evitar subjetividades e interpretaciones? ¿En qué casos procede aplicar esta facultad? ¿Es esta una facultad que debería estar radicada en cabeza de los inspectores o de la DGAC, luego de surtir

un debido proceso que brinde garantías a los administrados? ¿Qué pasa si un inspector se equivoca y suspende un AOC y luego se determina que no existió tal justa causa? ¿Quién responde por los perjuicios ocasionados?

Adicionalmente, se autoriza a los inspectores para aplicar medidas correctivas o medidas sancionatorias. ¿Es esta una facultad que realmente puede estar radicada en cabeza de los inspectores? El régimen sancionatorio debería poder ser aplicado únicamente por la DGAC, luego de surtir un debido proceso que brinde garantías a los administrados.

Es necesario tener claridad el alcance del ingreso de manera ilimitada a las aeronaves para cumplir sus funciones de vigilancia e inspección. Puede sugerirse que exista un programa de inspecciones de manera que sea transparente para la autoridad y los operadores.

Importante hacer énfasis que los itinerarios y operaciones no deben ser afectados en el rol de vigilancia, de manera que igualmente no se afecten a los usuarios del transporte aéreo.

Continuar haciendo énfasis en el alcance de cualquier prueba. (operacional, documental, sustancias sicoactivas, etc.) Continuar solicitando alcance, considerando que reinspecciones, verificación documental debe hacerse en un ambiente que no se afecte la operación.

Continuar insistiendo en el alcance, las medidas precautorias deben estar basadas en un análisis de riesgo y análisis de data e información que fundamenten la importancia de adoptar medidas restrictivas. Esto da transparencia ante el operador,

Incluir en el proyecto la importancia que la autoridad reconozca las auditorias de la industria en la reglamentación como medida de fortalecimiento de los SSP de los estados y acorde a la recomendación de la OACI.

Recomendamos también añadir dentro de los documentos que podrán ser aceptados o validados también los certificados de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas.

Sugerimos el siguiente texto para equilibrar entre control estatal y continuidad operativa:

“a) Autorizar a los inspectores acceso irrestricto e ilimitado a las aeronaves e instalaciones aéreas para cumplir con sus funciones y responsabilidades, conforme a la legislación aeronáutica vigente. Este acceso deberá garantizarse verificando el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias aplicables y previa coordinación con los operadores a fin de garantizar la no interrupción de sus actividades o itinerarios. Esta autorización prevé el acceso, pero no limita, a: aeronaves, aeródromos, instalaciones de servicios de navegación aérea; hangares; organismos de mantenimiento aprobados (OMA); talleres; plataformas; depósitos de combustible; oficinas de explotadores de servicios aéreos; zonas de manipulación de mercancías; e, instalaciones de organizaciones de instrucción aeronáutica;”

Art. 23.- De las Obligaciones internacionales.

Art. 23. Letra c): La posibilidad de que la DGAC de Ecuador asuma todas o parte de las funciones y obligaciones del estado de matrícula de la aeronave, dependerá de los acuerdos existentes sobre la materia con otras autoridades. Lo anterior, considerando que hay autoridades como la FAA que no delegan sus funciones y obligaciones. Art. 24.- De la emisión de certificados de matrícula. Recomendamos especificar que la emisión de certificados de matrícula realizada por la DGAC se restringe a las aeronaves con matrícula ecuatoriana Art 26

literal d) Aeronavegabilidad especial Recomendamos eliminar literal ya que no existe una certificación especial y evita contradicciones con normativa OACI y RAC 21.

Art. 31 – Integrantes del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo

Incluir un inciso en donde se incluya en el comité "Un representante de las compañías nacionales de aviación de servicio doméstico e internacional".

Art 36 – Integración y funcionamiento de los comités de seguridad aeroportuaria

Recomendamos que este comité contemple expresamente el tema del peligro aviario.

Art. 45 Del cobro de tasas

1.Autorización de cobro de tasas

1.Autorización de cobro de tasas

• Permite a los propietarios de aeródromos particulares abiertos al uso público establecer tasas aeroportuarias, siempre dentro de las categorías definidas por la Dirección General de Aviación Civil.

• Esto les otorga autonomía financiera para gestionar el mantenimiento y operación de las instalaciones.

2. Regulación por la Dirección General de Aviación Civil

• Si bien los propietarios pueden cobrar tasas, la categorización y criterios deben alinearse con los estándares de la Dirección General de Aviación Civil.

• Es crucial que exista claridad en los parámetros de categorización para evitar discrecionalidad o desigualdades entre aeródromos similares.

3. Destino de los recursos

• Se especifica que los ingresos generados deben destinarse al mantenimiento y operación de los aeródromos.

• Es recomendable establecer mecanismos de auditoría y supervisión para garantizar el correcto uso de estos fondos. Recomendaciones

1. Definir criterios claros para la categorización de tasas

• Publicar guías y metodologías de cálculo para evitar interpretaciones ambiguas y garantizar equidad entre aeródromos.

2.Fortalecer la supervisión sobre el uso de recursos

• Establecer reportes periódicos sobre la inversión realizada con las tasas cobradas, asegurando transparencia y cumplimiento de normas técnicas.

3. Evaluar el impacto en la competitividad aeroportuaria

• Analizar cómo estas tasas pueden afectar la operatividad y atractivo de los aeródromos particulares, en comparación con aquellos administrados por la Dirección General de Aviación Civil. Si se implementan mecanismos de regulación efectivos, esta reforma podría fortalecer la sostenibilidad de los aeródromos particulares sin comprometer la equidad del sistema aeronáutico.

Art. 46 y Art 47. Exención del pago de tasas y Exención de tasas para inspecciones de radioayudas.

1.Razonabilidad de las exenciones

• La exoneración de tasas para aeronaves estatales, de aeroclubes, vuelos de prueba y entrenamiento, operaciones humanitarias y de emergencia tiene fundamentos sólidos desde el punto de vista social y de seguridad.

• Sin embargo, dado que los servicios aeroportuarios y aeronáuticos son financiados por los usuarios, es importante evaluar el impacto económico de estas exenciones para evitar un desequilibrio financiero en la provisión de estos servicios.

2. Reciprocidad en el ámbito internacional

• La propuesta menciona la exención para aeronaves de otros estados bajo el principio de reciprocidad.

• Es recomendable que las autoridades ecuatorianas realicen una evaluación exhaustiva de los acuerdos existentes con otros países, asegurando que Ecuador no termine en una posición desfavorable en términos de costos.

3. Uso eficiente de los recursos

• En el caso de aeronaves utilizadas para inspecciones de radioayudas, la exención de tasas es comprensible, ya que estos vuelos contribuyen directamente a la seguridad de la aviación.

• No obstante, sería recomendable establecer mecanismos de control sobre la frecuencia y necesidad de estos vuelos para evitar sobrecostos innecesarios. Recomendaciones

1. Evaluar el impacto financiero de las exenciones

• Realizar estudios de sostenibilidad financiera para garantizar que la carga de subsidio a los usuarios no se vuelva excesiva.

• Explorar mecanismos alternativos de financiamiento para cubrir costos derivados de estas exenciones.

2.Fortalecer los acuerdos de reciprocidad

• Establecer lineamientos claros para que las exenciones internacionales sean equilibradas y beneficien realmente al país.

3. Optimizar la planificación de vuelos exentos

• Implementar auditorías y revisiones sobre la necesidad y frecuencia de vuelos de inspección para evitar gastos innecesarios en la operación aeroportuaria. Si se complementa con medidas de control adecuadas, esta reforma podría ayudar a mantener el equilibrio entre las

necesidades operativas del sector aeronáutico y el impacto económico en los usuarios que financian los servicios

Art 50 Establecimiento de tasas para el uso de instalaciones aeroportuarias en aeródromos no concesionados

1.Definición y transparencia en los criterios de las tasas

• La determinación de las tasas es un mecanismo que debe garantizar equidad y eficiencia.

• Es fundamental que los criterios empleados para fijar los valores sean públicos y accesibles, evitando arbitrariedades en su aplicación.

2. Consulta con la industria

• La participación de aerolíneas, administradores aeroportuarios y otros actores del sector es esencial para definir tasas realistas y sostenibles.

• Sin diálogo con la industria, existe el riesgo de establecer montos que podrían afectar la competitividad de los aeródromos no concesionados frente a los concesionados.

3. Impacto económico y operativo

• Se debe evaluar cómo la aplicación de estas tasas influirá en los costos para los pasajeros y aerolíneas, asegurando que no genere barreras para la conectividad aérea del país.

• Es clave definir si habrá diferenciación en los valores según el tipo de vuelo (doméstico o internacional), nivel de infraestructura y servicios disponibles en cada aeródromo.

Recomendaciones

1. Definir criterios claros y accesibles para la fijación de tasas

• Publicar las metodologías y parámetros empleados en el cálculo de los valores para garantizar transparencia y previsibilidad.

2.Promover un proceso de consulta con el sector

• Organizar mesas de trabajo con aerolíneas, operadores y asociaciones del sector para validar la viabilidad de los montos establecidos.

3. Realizar estudios de impacto

• Evaluar cómo estas tasas afectarán la competitividad de los aeródromos no concesionados y su atractivo para pasajeros y operadores. Si se implementan mecanismos de consulta y transparencia adecuados, esta reforma podría fortalecer la gestión aeroportuaria sin generar efectos negativos en la industria.

Art. 52 Designación excepcional de agentes de percepción para el cobro de gravamen.

El artículo no especifica si al constituir a las empresas de aviación, nacionales o extranjeras, o a sus agentes vendedores, así como a las personas naturales o jurídicas, intermediarias en

cualquier transacción aéreo-comercial, como agentes de percepción para el cobro de los gravámenes determinados en esta Ley será a costo de las líneas aéreas o de la DGAC

Art. 55 del registro obligatorio de formas contables para empresas de transporte aéreo

Recomendamos eliminar este artículo, dada la duplicidad con registros ante SRI; infringe Ley Orgánica de eficiencia a trámites administrativos. Toda la documentación a que se refiere es pública y puede ser revisada en los portales de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros y del Servicio de Rentas Internas. En el pasado era necesario porque la DAC cobraba tributos de las empresas aéreas, pero ya no, por lo que su redacción es obsoleta.

En caso que se mantenga esta obligación, recomendamos precisar que tipo de información contable y financiera puede requerirse y con que fin, para poder trabajar constructivamente con la autoridad en los mecanismos más eficaces para atender las preocupaciones que puedan derivarse de esta obligación. Para poner un ejemplo, la emisión de EEFF auditados surte un cronograma y es un insumo que no está disponible durante todo el año, ni puede ser preparado con la inmediatez con la que suelen requerirse. Recomendamos tener en cuenta esas particularidades.

Art. 62 Exportación de una aeronave.

Sugerimos cambiar "autorización previa de" por "notificación previa a"

Art. 84 Restricciones en el transporte aéreo de materiales peligrosos.

El título del artículo no es claro. Parece mezclar temas relacionados con Seguridad de Aviación (AVSEC) y mercancías peligrosas. En consecuencia, se deberían separar los temas de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea según RDAC175 y transporte de armas de fuego y material bélico según la regulación de AVSEC, ya que son dos temas diferentes. Adicional, definir en cuál de las dos categorías incluyen los equipos destinados al levantamiento aerofotogramétrico. También recomendamos que se aclare si este artículo es aplicable a aeronaves que operen como 129, o si solo aplica a aeronaves certificadas bajo RDAC121. Finalmente, aunque entendemos que no debe ser el espíritu de la norma, sugerimos aclarar que el permiso para el transporte de mercancías peligrosas tendrá una vigencia como mínimo equivalente al permiso de operación, de manera que no sea necesario gestionar este tipo de autorizaciones por cada operación y que no quede a discreción de la DAC.

Art. 88 Eficiencia y control en la circulación aérea

Sugerimos incluir al artículo el texto en negrita: "…para los efectos de inspección y control de la circulación aérea, previa la debida coordinación con el operador a fin de no afectar sus itinerarios y con el debido requerimiento formal debidamente motivado. Una vez realizada la inspección, es obligación de la Autoridad Aeronáutica emitir formal informe al operador sobre la diligencia realizada"

Art. 92 Requisitos documentales para el tránsito y aterrizaje de aeronaves

Consideramos que los requisitos de documentación abordo son excesivos e incluyen documentos que no son propios de la operación de cada vuelo, sino de procesos de autorización para operar al Ecuador, y que en ese mismo proceso ya fueron presentados a la autoridad, o se presentan de manera periódica para mantener los permisos de operación comercial. Por ejemplo, las licencias de estación de radio, copia auténtica certificada del AOC, especificaciones relativas a las operaciones, certificado de homologación de ruido, no son documentos que

usualmente se encuentren a abordo. Además, queda la posibilidad que la lista sea más extensa al mencionar "y demás documentación exigida por la autoridad aeronáutica". Sugerimos que se revise este artículo para ajustar los documentos requeridos abordo para solo requerir aquellos que sean propios de la operación del vuelo.

Adicionalmente, con los avances tecnológicos aceptados en la industria debe permitirse la biblioteca digital o copias de estos documentos en dicha biblioteca. Hoy en día el AOC está como parte de la biblioteca de abordo en los iPads u otros dispositivos de las aeronaves. Actualmente en la RDAC 121 se establece el uso del EFB por lo que la copia notarizada del AOC siempre está a bordo. Por otro lado, para el certificado de homologación de ruido la Circular de Asesoramiento 91- 86 permite que se lleve a bordo el Aircraft Flight Manual (AFM) que contiene dicha información. Por lo tanto, recomendamos que el texto diga: "certificado de homologación de ruido o documentación equivalente" Finalmente, el texto debe incluir que la presentación de estos documentos debe ser válida en versiones digitales.

Art. 95 Licencias y certificados

Recomendamos editar el texto del artículo ya que podría ser interpretado que todo el personal técnico aeronáutico de las líneas aéreas internacionales debe contar con licencias y certificados expedidos por la DAC en lugar de su país de origen. En el caso del despacho, ya no se requiere certificado médico para cumplir funciones bajo RDAC121, por lo que debe actualizarse esta proposición de norma

Art. 101 Regulación del Personal Técnico Aeronáutico

Recomendamos eliminar este artículo.

Su redacción data de mediados de los años 70 cuando las circunstancias eran otras; había una política muy restrictiva tanto para las líneas aéreas como para el personal. Hoy en día los cielos abiertos y la apertura total es la tendencia general y el Ecuador tiene esa política. Por lo tanto, no debe limitarse al personal técnico aeronáutico sólo a ecuatorianos, pueden ser extranjeras con visas legales en el país. Si no es posible eliminar el artículo, recomendamos la siguiente redacción: "Art 101, Regulación del personal técnico aeronáutico. Las compañías nacionales o extranjeras para ejercer actividades aéreas en el país podrán contratar un porcentaje de personal técnico aeronáutico extranjero, de conformidad a los parámetros establecidos en el reglamento que se expida para el efecto" El implementar un porcentaje nacional estaría alineado con las buenas prácticas regionales, garantizando equilibrio entre apertura técnica e interés nacional. El sector aeronáutico es altamente especializado; sin una política de contratación local, las aerolíneas tenderían a importar mano de obra ya calificada, impidiendo el desarrollo de capacidades técnicas en el país. Un porcentaje mínimo de ecuatorianos permite formar pilotos, ingenieros, técnicos y personal de mantenimiento nacional, reduciendo la dependencia externa a mediano plazo. La OACI promueve la armonización de licencias pero reconoce la necesidad de que los Estados formen su propio talento aeronáutico certificado. Un límite porcentual asegura que el conocimiento permanezca en el país y se reinvierta en capital humano ecuatoriano.

Art. 103 Sucesión en el mando

Recomendamos eliminar este artículo ya que esto es potestativo de cada operador conforme sus políticas

Art. 123 Determinación del equipamiento de aeronaves según características y operaciones

Sugerimos incluir al artículo el texto en negrita: "…se determinen en el reglamento correspondiente o en los manuales del fabricante."

Art. 125 Transporte de animales

Se sugiere incluir referencia al transporte de animales de servicio (debe referirse únicamente a perros) y referencia explícita a las regulaciones aplicables que determinarán las especificaciones y condiciones necesarias para su transporte en cabina. Lo anterior, por tratarse de animales entrenados para asistir a un pasajero en condición de discapacidad y, para comportarse a bordo de un vuelo. Permitir el transporte en cabina a cualquier animal, puede además de ser contrario a lineamientos de seguridad aérea de la OACI, aumentar los riesgos a la seguridad del vuelo y las molestias a los pasajeros. También, el texto debe hacer mención de que este servicio debe darse conforme a los lineamientos de los manuales de operación de cada línea aérea.

Art. 127 Registro de tarifas. - En la Dirección General de Aviación Civil, se registrarán las tarifas del transporte aéreo de las compañías nacionales y extranjeras que operen en el Ecuador. Dentro del régimen de discrecionalidad de las tarifas aéreas y, bajo el principio de libre contratación, las comisiones se acordarán entre las líneas aéreas nacionales e internacionales y las agencias de viaje legalmente establecidas en el país. Al momento de realizar el registro de las tarifas en la Dirección General de Aviación Civil, se incluirán anualmente el rango de porcentaje de dichas comisiones. Recomendamos eliminar este artículo. La mayoría de los países no imponen requisitos de registro de tarifas tan estrictos. Por ejemplo, los principales mercados de aviación, como Estados Unidos, el Reino Unido y los Emiratos Árabes Unidos, no exigen a las aerolíneas la presentación de informes mensuales detallados de tarifas. De igual manera, en América Latina, países como Brasil, Argentina y Chile han adoptado marcos regulatorios más ágiles que equilibran la supervisión con la eficiencia operativa, lo que permite a las aerolíneas centrarse en brindar un servicio excepcional a sus pasajeros. Esta carga operativa, que implica sin duda un desgaste administrativo enrome para las aerolíneas, es particularmente desafiante dada la naturaleza dinámica de la industria de la aviación, donde las tarifas cambian con frecuencia en respuesta a las condiciones del mercado, la competencia y los ajustes estratégicos. También creemos que no hay antecedentes en relación con la obligación de registrar tanto las tarifas, como las comisiones negociadas y acordadas de manera bilateral con los agentes de viajes y consideramos que sería un precedente desafortunado. Eso es un tema privado contractual, que no debería ser objeto de obligación de información por parte de la autoridad.

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

Se debe aclarar alcance o eliminar si no refiere a peso/balance. Así se evitan duplicidades y carga administrativa innecesaria

Art 138. Prohibición de exclusividad de los permisos

Consideramos que hay un error en cuanto al término utilizado, pues se debería referir a los derechos de tráfico. Sugerimos que el texto del artículo quede así: "Los derechos de tráfico,

constantes en un permiso no podrán otorgarse con el carácter de exclusividad a ninguna persona, sea natural o jurídica."

Art 141 – Utilización de recursos aéreos en situaciones de emergencia por el Gobierno Nacional

Este artículo actualmente consta en el Código Aeronáutico, y establece que, de presentarse la situación descrita, esto es, que el Gobierno Nacional requiera emplear en su servicio las aeronaves, elementos, material y personal que dispongan los permisionarios, en los casos de conflicto internacional, conmociones internas o cualquier calamidad pública, **el Gobierno queda obligado al pago de los gastos que se ocasionen.** Sugerimos mantener la redacción en los mismos términos en que se encuentra regulado en el código aeronáutico.

Capítulo IX Protección a Pasajeros Creemos que la protección a los pasajeros debe ser incluida en normas administrativas que permitan su modificación y actualización permanente, Incluir este tema en una Ley Orgánica va a impedir que las obligaciones y deberes de los pasajeros se actualicen conforme van avanzando las prácticas mundiales. Creemos que la ley orgánica debe centrarse en los aspectos específicos de seguridad y de política aeronáutica, más que en los detalles derivados de la operación. Por otro lado, en Ecuador ya existen normas que incluyen la protección al pasajero. Si se pretenden modificar, sugerimos que se utilicen los principios que establecen OACI y la CLAC para dicho fin. Por otro lado, la regulación en la materia debe remitirse a la Decisión 619 de la CAN; esta decisión, jerárquicamente superior a la Ley, no puede contravenirse. Finalmente, si lo que se quiere de fondo es mejorar el régimen de protección al pasajero, recomendamos incluir en este capítulo a otros actores que intervienen en la cadena del servicio de transporte aéreo, y que pueden generar disrupciones y afectaciones a los planes de viaje de los usuarios, como por ejemplo los aeropuertos, control de tráfico aéreo, servicios de migración, seguridad, etc.

Art 149 – Derecho a reembolso

Este artículo no es muy claro, pues no se entiende cuando podría el pasajero hacer uso del reembolso. Basado en la forma en que está escrito y el contexto del artículo, se debería entender que solo aplica para los casos en que los viajes no se realcen por causas imputables a la aerolínea o en caso de interrupción del viaje. No obstante, si se aplica este artículo sin dicho contexto, se estaría creando la posibilidad de que el pasajero solicite un reembolso en cualquier momento, cuando el viaje contratado no se realice, lo cual es una interpretación muy peligrosa y atenta contra la lógica misma del negocio. Recomendamos aclarar que solo en caso de que la causa de no realización del viaje sea imputable al transportador, aplica el reembolso. En el resto de las situaciones deben aplicar las condiciones tarifarias, voluntariamente seleccionada y contratada por el pasajero.

Art. 150 Beneficios para los adultos mayores y personas con discapacidad - Las personas de la tercera edad (65 años o más) y las personas con capacidades especiales, tienen derecho al descuento del cincuenta por ciento (50%) en las tarifas especiales descontadas, exoneración conforme a la Ley Orgánica del Adulto Mayor y tarifas preferenciales de acuerdo con la Ley Orgánica de Discapacidades, en todas las tarifas del transporte aéreo Recomendamos eliminar este artículo ya que los descuentos ya constan en las leyes especiales que los crearon y regulan Este artículo incluso crea una nueva obligación para las aerolíneas de crear una plataforma tecnológica.

Artículo 151: Responsabilidad del transportador por pérdida o daño del equipaje declarado. –

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

forma en que está redactado este artículo implica que el pasajero siempre tendrá que declarar un monto sobre el equipaje transportado, lo cual no es usual y tampoco práctico.

Art 164 Restricciones en zonas de protección y seguridad

Recomendamos desarrollar este artículo con el fin de controlar especialmente plantaciones y vegetación aledaña a infraestructura aeroportuaria, que aumente el riesgo de peligro aviario, así como establecer procedimientos tendientes a requerir conceptos previos a la DGAC para el desarrollo de proyectos inmobiliarios y construcciones en áreas aledañas a los aeropuertos y que puedan representar obstáculos de altura en procedimientos de despegues y aproximaciones.

Título VI de las infracciones

Creemos que este régimen sancionatorio debería referirse a las obligaciones que se desarrollan en el texto de la norma, pero muchas de las sanciones incluidas en este capítulo no se encuentran desarrolladas ni enunciadas en los artículos de la ley orgánica propuesta. Si la idea es que dichas obligaciones sean reguladas en un reglamento posterior, creemos que el detalle de las sanciones (consideración de leves o graves y listado de las mismas) también debería estar en un reglamento, que permita su modificación y actualización permanente.

Artículo 176 Sanciones administrativas en materia aeronáutica: El Director General de Aviación Civil o su delegado, mediante el correspondiente procedimiento administrativo sancionador, impondrá las sanciones que correspondan a los explotadores de servicios aeronáuticos, operadores, al personal aeronáutico, proveedores de servicios y a cualquier persona natural o jurídica que cometan violaciones a esta Ley, reglamentos y disposiciones de la autoridad aeronáutica. Estas violaciones en materia aeronáutica se clasifican en infracciones leves, graves y muy graves. Vemos con preocupación que el texto "y disposiciones de la autoridad aeronáutica" es muy general. Existe la posibilidad que se emitan regulaciones por temas que no afecten la operación ni seguridad y estos puedan acarrear sanciones como ya ha pasado. Recomendamos que se defina taxativamente como está en la actual ley

Art 178 – De la competencia y jurisdicción

Son competentes para conocer y resolver los procesos generados por las infracciones, en primera instancia el Subdirector General y las Unidades Zonales, en su correspondiente jurisdicción; en segunda y tercera instancia, el Director General de Aviación Civil, cuyas resoluciones causarán ejecutoria ¿Cuál es la tercera instancia?

Artículo 180 de las infracciones leves

Son infracciones leves y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de tres a seis salarios básicos unificados (SBU), las siguientes: Se están incrementando sustancialmente las multas y no vemos razón para hacerlo, en la actualidad están fijadas en USD de 1.000 a 2.500 con un ajuste inflacionario, si lo ponemos atada al SBU las multas van subiendo todos los años en montos que pueden llegar a ser importantes, con este cambio la multa subiría SBU =USD 470, entonces sería de USD 1.416 a 2.832. Sugerimos se cambie para que sea de 2 a 5 SBU como quedó acordado en las mesas de trabajo. **Artículo 180, numeral 4: Matricular la aeronave en el registro de otro estado sin haber cancelado la matrícula ecuatoriana;** Recomendamos eliminar este numeral ya que se contrapone a artículos anteriores que mencionan que el otorgamiento de matrícula ecuatoriana anula cualquier otra matrícula

Artículo 180, numeral 11: No registrar extemporáneamente en la Dirección General de Aviación Civil las tarifas del transporte de pasajeros y de carga; Recomendamos eliminar este numeral dado que se está solicitando la eliminación del registro de tarifas.

Artículo 180, numeral 12: No registrar las listas de pasajeros transportados, de los servicios domésticos e internacionales; Recomendamos eliminar este numeral. No consta en la ley actual y la obligación de presentación de listas ya consta en la ley de aduanas y la SENAE emite multas por esta razón. Se estaría juzgando dos veces por el mismo hecho.

Articulo 181 numeral 17

Recomendamos la inclusión del texto marcado en negrita "Para el caso de los concesionarios o administradores aeroportuarios, el permitir, el ingreso de personas o vehículos no autorizadas a áreas restringidas de un aeródromo…"

Articulo 181 numeral 21: Incumplir con las obligaciones de compensación en caso de denegación de transporte al pasajero y al equipaje facturado, luego de la expedición del boleto aéreo; Esta sanción se refiere a una obligación que no se encuentra en el texto de la ley orgánica. Creemos que este régimen sancionatorio debería referirse a las obligaciones que se desarrollan en el texto de la norma. Por otro lado, la denegación de embarque a un pasajero y el transporte de su equipaje facturado pueden obedecer a distintas causas fuera del control de la aerolínea, en cuyo caso no debería aplicar ninguna compensación y mucho menos sanción.

Artículo 181 numeral 23: La falta de información a los pasajeros de los cambios de ruta, del número de escalas previstas, por parte de las compañías aéreas o de sus agentes; Esta sanción se refiere a una obligación que no se encuentra en el texto de la ley orgánica. Creemos que este régimen sancionatorio debería referirse a las obligaciones que se desarrollan en el texto de la norma.

Artículo 181 numeral 24: No otorgar el descuento del 50% para personas de la tercera edad (65 años o más) y de igual manera para las personas con discapacidad, en todas las tarifas comercializadas y aplicadas en el transporte aéreo. Recomendamos eliminar este numeral ya que las leyes que disponen la aplicación de estos descuentos ya imponen multas por no otorgarlas, se estaría sancionando dos veces por la misma falta. Además, esta no es una falta de carácter aeronáutico que son las que deben constar en esta ley. Adicionalmente, esta materia ya está regulada en leyes específicas, por lo que debe evitarse la doble sanción

Art 181 numeral 25: No contar con un adecuado sistema de inspección propio que asegure un sistema de calidad satisfactorio Actualmente las RDAC 121 y 119 prevén la existencia de un "departamento de gestión de aeronavegabilidad continua" en los explotadores comerciales donde se indica que el mantenimiento debe ser realizado únicamente por una OMA certificada bajo la RDAC 145. LA OMA 145 es una organización independiente del explotador que debe tener un sistema de inspección propio. Se debería aclarar que este numeral aplica únicamente para OMAS.

Art 181 numeral 50: No presentar un plan de acciones correctivas aceptable a la autoridad luego de una auditoría o inspección dentro del plazo establecido Sugerimos aclarar en el texto quién y cómo se determina si un plan de acciones correctivas es "aceptable" así como cuáles son los parámetros para determinar que un plan es aceptable.

Artículo 183 numeral 2: Arrojar innecesariamente objetos desde la aeronave en vuelo; Recomendamos eliminar este artículo ya que el piloto está dedicado a pilotear la aeronave, mal puede responder por actos de terceros

Artículo 183 numeral 6: No comunicar a la Dirección General de Aviación Civil dentro del tiempo establecido en las regulaciones los incidentes que ocurran en la aeronave a su mando o aquellos otros que tenga conocimiento en razón de sus funciones; Este numeral da a entender que el piloto debe hacer el reporte directamente a la DGAC. Sin embargo, la RDAC 121.2300 en el literal C) dice que el reporte se debe hacer a través de la Gerencia de Operaciones del explotador. En consecuencia, sugerimos eliminar este numeral.

Artículo 183 numeral 7
El texto del numeral 7 es muy general y se presta a interpretaciones diferentes:
a) No se explica a qué se refiere con "procedimientos establecidos, pero que no ponen en riesgo inmediato la seguridad de la operación aérea".
b) No se explica a qué se refieren con "acciones que no siguen regulaciones técnicas de manera puntual, pero que no ponen en riesgo inmediato la seguridad de la operación aérea"
c) En los numerales 3, 4 y 5 de este artículo ya se contempla como infracción
d) El texto es completamente subjetivo.
e) El texto es completamente subjetivo.

Artículo 184 numeral 6: No comunicar a la Dirección General de Aviación Civil dentro del tiempo establecido en las regulaciones los accidentes o incidentes graves que ocurran en la aeronave a su mando o aquellos otros que tenga conocimiento en razón de sus funciones Este texto ya está contemplado en el numeral 6 del artículo 183 como infracción. Si no hay diferencia en este numeral, sugerimos eliminar.

Artículo 188, numerales 1, 3 y 4:
1. Tener registros de mantenimiento u operacionales incompletos o desactualizados;
3. No remitir la documentación requerida por la Dirección General de Aviación Civil, dentro de los plazos señalados, formatos y demás condiciones; tales como reportes estadísticos o cualquier otra documentación establecida;
4) No mantener los archivos, documentos, mensajes, fajas de progreso de vuelo, registros, grabaciones de las comunicaciones y grabaciones de vídeo relacionados con las operaciones aéreas durante el plazo mínimo establecido en la reglamentación; El personal de mantenimiento no guarda los records; esto lo hace la organización en su conjunto a través de sus procesos. Se recomienda eliminar estos numerales ya que dan al personal de mantenimiento gestiones que no hacen parte de sus obligaciones.
Artículo 189, numeral 8: No presentar el Plan de Acción Correctiva a las No conformidades detectadas en procesos de vigilancia dentro los tiempos previstos en la reglamentación correspondiente. La presentación de planes de acción correctiva corresponde a las organizaciones (OMAS y explotadores de aeronaves) no a los técnicos de forma independiente. Sugerimos eliminar este numeral.

Art. 190 Infracciones muy graves del personal técnico aeronáutico; numerales 1 y 2
Sugerimos que estos numerales condicionen la infracción, a que el despacho sin cumplir las normas y requisitos aplicables haya sido intencional por parte del técnico, en contraposición a un error involuntario. Art. 190 Infracciones muy graves del personal técnico aeronáutico; numeral 8: No informar a la Dirección General de Aviación Civil, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, la ocurrencia de incidentes y/o accidentes de aviación que se susciten en su área de responsabilidad, o de los que tenga conocimiento por cualquier medio; Esto es responsabilidad de la organización y no del técnico de mantenimiento de forma particular. Se recomienda eliminar estos numerales ya que dan al personal de mantenimiento gestiones que no hacen parte de sus obligaciones.

Artículo 193: Sanciones por poner en peligro la seguridad de la aviación. –

Las personas naturales o jurídicas que prestan los servicios de atención en tierra a las aeronaves serán sancionadas con multas de cuatro (4) a once (11) SBU, por cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, los aeródromos y las instalaciones auxiliares de la navegación, así como por el incumplimiento de las regulaciones de seguridad aeroportuarias. Toda persona que pretenda transportarse por vía aérea deberá ser inspeccionada junto con su equipaje y demás pertenencias de conformidad a los procedimientos de seguridad de la aviación establecidos por la autoridad aeronáutica; de negarse a la inspección no podrá acceder a las salas de preembarque, ni a la aeronave y no será transportada. Esta sanción debe incluir también a las personas naturales que pongan en peligro la seguridad del vuelo, no solo en la inspección sino en todas las etapas del viaje. Debe incluir igualmente las sanciones previstas para comportamientos insubordinados o disruptivos por parte de pasajeros tanto en aeropuertos como en la aeronave.

Artículo 195: De otras sanciones. - Las sanciones económicas establecidas en el presente Título, se impondrán sin perjuicio de la acción civil o penal que podría instaurarse en contra de los culpables. Recomendamos incluir las sanciones que se acordaron en las mesas de diálogo referentes a los pasajeros disruptivos cuya redacción es la siguiente: Art… Los pasajeros deberán abstenerse, antes, durante y después del vuelo de realizar o incitar cualquier conducta inapropiada física o verbal a otros pasajeros, personal del aeropuerto o miembros de las tripulaciones; desobedecer las instrucciones del personal aeroportuario o la tripulación; presentarse en evidente estado de embriaguez o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas o estupefacientes; causar daño a las instalaciones o bienes aeroportuarios, de aeronaves o su equipamiento; interferir o intentar interferir con la operación de la aeronave. Art…. Toda persona que pretenda transportarse por vía aérea permitirá ser inspeccionada junto con su equipaje y demás pertenencias de conformidad con los procedimientos de seguridad de la aviación establecidos por la autoridad aeronáutica; en caso de negarse a la inspección, no contará con la autorización para acceder a las salas de pre-embarque, ni a la aeronave y no será transportada. El comandante tiene la facultad de desembarcar de la aeronave a todo pasajero perturbador o insubordinado, que atente contra la seguridad. Los pasajeros considerados perturbadores o insubordinados podrán ser impedidos de realizar vuelos por vía aérea. Para tal fin, los explotadores deberán informar a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) dichos sucesos y esta llevará un control de estos. La prohibición del transporte aéreo de pasajeros perturbadores o insubordinados podrá ser decidida por el explotador aéreo o la Dirección General de Aeronáutica Civil. Se puede solicitar la inclusión de esas sanciones especificas en materia de pasajeros insubordinados

Art 205 – Suspensión de certificados, licencias, permisos y autorizaciones
Faculta a la DAC para suspender sin completar previamente los procedimientos administrativos, situación que podría vulnerar garantías constitucionales de presunción de inocencia, defensa adecuada y debido proceso, si no se establecen con claridad límites explícitos para ordenar estas suspensiones.

Memorando Nro. AN-AMJD-2025-0055-M, As. Jesús David Arias Montalvo, 02 de diciembre de 2025.

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

Otras sugerencias. La Ley Orgánica de Aviación Civil del Ecuador (LOAC) establece un marco general, pero los procedimientos detallados para emergencias de salud se encuentran principalmente en las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil (RDAC) y se complementan con la Ley Orgánica de Régimen Especial para la Provincia de Galápagos (LOREG) y las resoluciones del Comité de Operaciones de Emergencia (COE) Nacional y del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos.

Para incorporar o modificar normativas sobre emergencias de salud en Galápagos, se deben considerar varias secciones y niveles legales:

Las competencias de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y las bases para la seguridad operacional. El Título V (De la Seguridad Operacional) o el Título VI (De la Protección al Usuario del Transporte Aéreo) podrían ser puntos de anclaje para establecer la obligatoriedad de protocolos de salud.

(Servicios de Aeródromos): Esta regulación rige la operación de aeropuertos (como los de Baltra y San Cristóbal) y sus planes de emergencia. Se podría incorporar la exigencia de planes de emergencia aeroportuarios que incluyan procedimientos específicos y coordinados para emergencias de salud pública y evacuaciones médicas, adaptados a la capacidad logística de Galápagos.

Número de Tramite 475012, Asociación de Agencias de Viajes y Empresa de Turismo ASOTUR, 02 de diciembre de 2025

Artículo 10.- Integración del Consejo Nacional de Aviación Civil. –

Recomendación

Consideramos que debe haber un representante de las aerolíneas nacionales, que tengan capital netamente ecuatoriana, sea que las mismas estén operando o en proceso de certificación

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

Recomendación

• La Dirección de Aviación Civil deberá registrar y revisar, la tarifa mínima que pretendan registrar las aerolíneas, las mismas que deben estar acorde con el costo real de la operación en la ruta volada.

• Evitando que éstas sean tarifas predatorias

Recomendación

Tarifas Predatorias

Es una conducta que consiste en competir agresivamente a través de precios muy bajos, soportando pérdidas o renunciando a beneficios en el corto plazo, con el fin de excluir a un competidor o evitar la entrada y así obtener o reforzar una posición dominante en el futuro.

Artículo 18.- De las Exenciones.

Recomendación

Excepcionalmente para compañías de capital netamente ecuatoriano, que se encuentran en el proceso de obtención del aoc, puedan operar temporalmente con un acmi, con una empresa extranjera

Artículo 22.- De las atribuciones de inspección para certificación y vigilancia; literal m)

Recomendación

Debe ser proporcionada por una persona natural o jurídica profesionales de aviación, ecuatorianos, debidamente evaluados y certificados por el consejo nacional de aviación civil y dgac

Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0022-O, Dirección General de Aviación Civil, 15 de enero de 2026.

Comentarios sobre Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil

1.- Ecuador ante la Organización de Aviación Civil Internacional.- El Ecuador al ser miembro suscriptor del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, está sujeto al Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP); al Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP); y, Evaluación de la Implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSPIA) de la OACI. Este último, tiene como objetivo evaluar el grado de aplicación eficaz del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de cada Estado miembro.

Las mencionadas auditorías se realizan a través de Preguntas de Protocolo (PQ) y en la reciente auditoría USOAP de 2023, Ecuador ha sido considerado insatisfactorio en varios aspectos, incluyendo la falta de atribuciones para realizar vigilancia y control, la falta de contravenciones para proveedores de servicios y la ausencia de la disposición constante en el artículo 83 bis, entre otros. Para solventar las falencias detectadas, la Dirección General de Aviación Civil ha incluido en el Plan de Medidas Correctivas que fue presentado a la OACI, la elaboración de una reforma a su normativa aeronáutica primaria (Elemento Crítico 1 – CE1).

En virtud de lo expuesto, la DGAC ha logrado determinar cuáles son las disposiciones legales que requieren especial atención en reformarlas, estas se justifican principalmente en las recomendaciones formuladas OACI y nuevos modelos de gestión alineados con la nueva organización del Estado (desconcentración), como ha sido mencionado.

2.- Consejo Nacional de Aviación Civil.- En el proyecto de Ley en análisis, constan como miembros del Consejo Nacional de Aviación Civil el representante del Ministerio de Infraestructura y Transporte quien lo preside y el Ministerio de Producción Comercio Exterior e Inversiones, lo cual es contradictorio a lo establecido en el artículo 54 del Código Orgánico Administrativo, pues para la conformación de órganos colegiados se debe contar con un número mínimo de tres miembros y su conformación debe ser impar.

Bajo este escenario, la Dirección General de Aviación Civil se adhiere a la postura del Ministerio de Infraestructura, en la propuesta de eliminación del Consejo Nacional de Aviación Civil, siendo así, las atribuciones de ese Organismo pasarían a ser ejercidas por el MIT a través de la Subsecretaria de Transporte Aéreo**, a excepción de las atribuciones de otorgamiento, renovación, modificación, suspensión, cancelación o revocatoria de los permisos de operación comercial de las compañías de aviación nacionales o extranjeras, así como la facultad de analizar y determinar la capacidad financiera del solicitante para conducir la operación propuesta con base a los respectivos informes generados en la DGAC.** Es importante aclarar que la Dirección General de Aviación Civil, actualmente es el organismo que elabora los informes técnico, legal – aerocomercial, administrativo y financiero, que sirven como insumo para el otorgamiento de los referidos permisos de operación. En este contexto, a fin de optimizar los procesos administrativos, dar celeridad a la actividad aeronáutica, y considerando que estos permisos de operación responden a un cumplimiento de carácter netamente técnico, deben ser tramitados y otorgados únicamente por la Dirección General de Aviación Civil.

En virtud de lo expuesto, el cambio propuesto por el MIT en el proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil versión enero 2026, en cuanto a que, el otorgamiento de los permisos de operación sea competencia de esa Cartera de Estado, no es aceptado por la Dirección General

de Aviación Civil, más aún cuando la representante del MIT ante su Comisión expuso que el otorgamiento de estos permisos de operación pasaba a ser competencia de la DGAC.

3.- Adscripción de la DGAC al MIT. - En cuanto a la propuesta presentada por la delegada del Ministerio de Infraestructura y Transporte, encaminada a la adscripción de la Dirección General de Aviación Civil a esa Cartera de Estado, de manera respetuosa, esta Institución considera que dicha figura jurídica, podría acarrear las siguientes repercusiones:

- No se tendría independencia y respuesta institucional directa para la operatividad de la actividad aeronáutica civil.
- La relación entre la DGAC y el MIT no constituye injerencia, sino una coordinación institucional entre entes públicos.
- Incompatibilidad entre perfiles especializados, lo cual causaría en el sector aeronáutico perfiles altamente técnicos (inspectores de seguridad operacional, controladores, técnicos aeronáuticos), que no necesariamente se ajustan a los perfiles tradicionales bajo el enfoque del MIT.
- Demora en procesos administrativos, ya que las gestiones con la autoridad ministerial podrían requerir tiempos adicionales.
- En cuanto a inversión pública la DGAC no podría presentar de manera directa a los entes rectores, debiendo obtener aval del MIT, limitando el techo presupuestario asignado al sector en menoscabo de la autonomía del a DGAC para obtener financiamiento.

Conforme a lo estatuido en la Constitución de la República, el MIT asume la emisión de políticas públicas en aviación, pero reconoce que la DGAC mantiene autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión propia, por lo que la Dirección General de Aviación Civil no está de acuerdo en incluir la figura de "adscripción", en el texto de la Ley Orgánica de Aviación Civil en análisis.

4.- Otros cambios encontrados. - En una versión socializada en este año, hemos podido encontrar las siguientes observaciones:

- En el artículo 8 (versión enero 2026), se puede observar que el MIT elimina "seguridad operacional", lo cual tampoco es aceptado por la Dirección General de Aviación Civil, por cuanto, también corresponde al Estado a través de sus organismos y entidades (en este caso Ministerio de Infraestructura y Transporte y Dirección General de Aviación Civil) en virtud del artículo 226 de la Carta Magna, garantizar la integración territorial, la conectividad y competitividad, en armonía con los estándares y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que necesariamente y primordialmente considera la seguridad operacional.

- En el artículo 9, literal l) (versión enero 2026), se incluye como atribución del MIT el otorgamiento de permisos de operación de todos los ámbitos, aviación comercial (actualmente competencia del CNAC, artículo 4, literal c, de la Ley de Aviación Civil) y aviación general (actualmente competencia de la DGAC, artículo 6, numeral 14, literal a de la vigente Ley de Aviación Civil), lo cual repercutiría en una arrogación de funciones, que no puede ser aceptada por los elementos fácticos expuestos en el numeral 2, del presente documento.
- En el artículo 14, literal ñ) (versión enero 2026), el MIT agrega como una atribución de la Dirección General de Aviación Civil el otorgar credenciales institucionales a los servidores "del Ministerio de Infraestructura y Transporte del área de transporte aéreo", lo cual no creemos oportuno agregar, por cuanto la DGAC no tiene competencia sobre servidores del MIT.
- En el artículo 15, literal d) (versión enero 2026), el MIT agrega como una atribución de la DGAC, el "Otorgar renovar, revocar, suspender o modificar los permisos de operación comercial a las compañías nacionales y extranjeras, previa solicitud realizada al Ministro de

Infraestructura y Transporte MIT".(énfasis agregado), tampoco es pertinente, la adición del texto resaltado, por cuanto es una inconsistencia con los principios de celeridad y eficacia establecidos en el ámbito administrativo.
• En los artículos 19 y 20 (versión enero 2026), el MIT resalta y agrega un comentario, señalando el texto de la Ley Orgánica de Áreas Protegidas, no se entiende la relación del comentario del MIT con el texto, de todas maneras, resulta imperioso recordar que estos artículos señalados observan el cumplimiento de PQS de OACI, por lo que son necesarios se mantengan sin ninguna modificación.
• En el artículo 30, (versión enero 2026), se deberá reemplazar el representante del Ministerio de Turismo, por cuando este ministerio se fusionó con el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones.
• En el artículo 132, se deberá eliminar la enunciación del MIT, por cuanto dentro de lo expuesto, queda claro que la única institución encargada de otorgar permisos de operación, será la Dirección General de Aviación Civil.

Memorando Nro. AN-CDSM-2026-0008-M, As. Segundo Manuel Choro Duchi, 04 de Febrero de 2026.

Observaciones Generales:

- Incorporar una disposición transitoria que disponga la emisión del Reglamento Único de Derechos de los Pasajeros dentro de los 90 días posteriores a la publicación de la ley.
- Incluir una disposición reformatoria que modifique el artículo 1 de la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor, para establecer expresamente que la normativa de aviación civil es complementaria a dicha ley.

REF: AD-C-26-016, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 05 de Febrero de 2026.

PETICIONES CONCRETAS:

1. **Garantía de Comparecencia:** Se conceda el uso de la palabra a ADACE para exponer los argumentos y los riesgos de seguridad operacional derivados de la precarización laboral.
2. **Ratificación de los derechos inherentes a los tripulantes aéreos del Ecuador:** dentro del texto de la ley, se debe ratificar los derechos que se señalan en la LEPTA, relacionados a: escalafón diferenciado, derecho a contratación de un seguro de pérdida de licencia, bonificación adicional en caso de despido y jubilación especial.
3. **No Derogatoria:** Eliminar la Disposición Derogatoria
4. Cuarta para mantener la vigencia del Art. 1 de la Ley de 1977.
5. **Fortalecimiento del Art. 99:** Establecer por ley que la tripulación en aeronaves de matrícula nacional debe ser ecuatoriana, evitando excepciones reglamentarias que comprometan la seguridad. En el mismo sentido, limitar la contratación de personal extranjero, únicamente por motivos de instrucción de personal ecuatoriano y mejora de servicios.

6. **Codificación de Estándares de Seguro:** Incluir un artículo que sujete el régimen de seguros a los limites de Montreal 99, protegiendo al tripulante como pieza clave del sistema operacional.
7. **Revisión de las infracciones determinadas para los miembros de la tripulación:** inclusión de las conductas que configuran la categoría de infracciones graves; ya que esta gradación intermedia, ha sido omitida; razón por la cual, esta falta de gradación intermedia vulnera el debido proceso. Cualquier falta que no sea considerada "leve" podría ser empujada arbitrariamente hacia la categoría de"muy grave" (suspensión de licencia), lo cual es desproporcionado.

En base al análisis técnico-jurídico expuesto, la Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos (ADACE) solicita formalmente la inclusión, modificación y eliminación de los siguientes textos en el proyecto de Ley:

1.Sobre la Reserva de la Mano de Obra (Reforma al Art. 99):

Artículo 99.- Del Personal Técnico Aeronáutico Nacional. Las compañías nacionales o extranjeras para ejercer actividades aeronáuticas en el país, incluyendo aquellas empresas extranjeras domiciliadas que realicen servicios de cabotaje, deberán contratar exclusivamente personal técnico aeronáutico ecuatoriano. Se prohíbe expresamente la delegación a reglamentos o normas de menor jerarquía para modificar, reducir o exceptuar este mandato legal

Únicamente se autorizará el empleo de personal técnico extranjero por motivos de instrucción del personal ecuatoriano o mejora comprobada de servicios. Esta autorización será excepcional, por un plazo improrrogable de seis meses, bajo la obligación de que el personal extranjero realice la transferencia de conocimientos y entrenamiento al personal ecuatoriano que lo sustituirá.

2.Sobre la Protección Salarial y Especialidad Profesional, inclusión en el Art 110:

En lo referente a la escala remunerativa y beneficios de ley, para los tripulantes aéreos se observará obligatoriamente lo establecido en la Ley de Ejercicio Profesional de los Tripulantes Aéreos. Esta disposición reconoce de forma imperativa su formación especial, el riesgo operacional inherente y la durabilidad reducida de la carrera profesional, garantizando el principio de equidad y proporcionalidad frente al régimen sancionatorio de esta Ley."'

3.Sobre la Estandarización de Seguros (Montreal 99):

Artículo 140.-Régimen de Seguros y Responsabilidad. Todo explotador aéreo nacional o extranjero domiciliado en Ecuador, deberá mantener vigentes pólizas de seguro de responsabilidad civil armonizadas con los límites y condiciones establecidos en el Convenio de

Montreal de 1999 (CM99). Las coberturas que cubran los riesgos de pasajeros,tripulación, carga y daños a terceros en la superficie, no podrán ser inferiores a los montos expresados en Derechos Especiales de Giro (DEG) vigentes en los convenios internacionales sobre responsabilidad civil en los servicios aéreos.

4. Sobre la Vigencia Normativa (Disposición Derogatoria):

"ELIMINAR de las Disposiciones Derogatorias todo texto que pretenda suprimir el segundo inciso del Artículo 1 de la Ley de Ejercicio Profesional de los Tripulantes Aéreos.Se ratifica la vigencia plena de dicho inciso como garantía de soberanía sobre el mando de las aeronaves de matrícula nacional."

5. Recomendación Adicional de ADACE (Cláusula de Reciprocidad):

"Artículo xX (Reciprocidad Laboral Internacional): El Estado ecuatoriano, en todo convenio bilateral o multilateral de cielos abiertos oservicios de cabotaje, exigirá la reciprocidad efectiva para el ejercicio profesional de los tripulantes ecuatorianos en los Estados de origen de las empresas extranjeras operantes, evitando asimetrías que perjudiquen el empleo nacional."

6. Recomendación Adicional de ADACE (Principio de Jerarquía normativa):

DISPOSICIÓN GENERAL XX.- En toda relación laboral o administrativa que involucre a personal técnico aeronáutico, en caso de duda o conflicto sobre la aplicación de normas, se observará obligatoriamente la Ley de Ejercicio Profesional de los Tripulantes Aéreos (LEPTA) por su carácter de ley especial y profesional, prevaleciendo sobre cualquier disposición general o reglamentaria que pretenda disminuir sus garantías.

7. Revisión de las infracciones determinadas para los miembros de la tripulación Art. 185. Infracciones graves de los miembros de la tripulación: Todas las acciones u omisiones de los miembros de la tripulación que infrinjan o incumplan de cualquier forma lo dispuesto en esta Ley, reglamentos, regulaciones técnicas (RDAC) y órdenes técnicas, que no estén considerados como infracciones leves y muy graves;

Anexo Nro. 1 CPDRT-2026, Colectivo Pro Defensa del Aeropuerto, 09 de Febrero de 2026.

1. La aviación doméstica como servicio público y no como subsidio

La aviación doméstica no constituye una actividad asistencial ni una concesión graciosa del Estado, sino un servicio público estratégico, cuyo acceso equitativo forma parte del derecho a la integración territorial, la movilidad y la seguridad nacional. En tal virtud, su sostenimiento no debe concebirse como subsidio, sino como una obligación estructural del Estado, al igual que otros servicios públicos esenciales.

La experiencia nacional e internacional demuestra que los sistemas aeroportuarios funcionales no dependen exclusivamente de la rentabilidad individual de cada aeropuerto, sino de

esquemas estructurales de financiamiento que garantizan cobertura territorial, continuidad operativa y resiliencia del sistema.

#2. Antecedentes normativos y ruptura del sistema aeroportuario nacional

En octubre del año 2000, el Presidente Constitucional de la República, Dr. Gustavo Noboa Bejarano, mediante los Decretos Ejecutivos Nros.871 y 885, dispuso la transferencia del control, administración, operación y usufructo de los aeropuertos internacionales de Quito y Guayaquil a sus respectivos municipios, habilitando posteriormente su concesión a operadores privados.

En dichos decretos se estableció como mecanismo compensatorio a favor del sistema aeroportuario nacional el cobro de una Tasa Única por pasajero internacional, destinada expresamente a la manutención de los aeropuertos domésticos, así como la obligación del Estado de cubrir eventuales déficits presupuestarios.

Sin embargo, la combinación de una tasa Insuficiente, el uso discrecional del reducido recurso económico por parte de la Dirección General de Aviación Civil, la ausencia de una política presupuestarla efectiva, y la concentración de los principales ingresos en los aeropuertos internacionales, generó dos polos aeronáuticos profundamente desiguales: por un lado, aeropuertos Internacionales con alto nivel de inversión y expansión; y por otro, un sistema doméstico progresivamente debilitado y abandonado.

Las consecuencias de este desequilibrio han sido evidentes: el cierre o desaparición de aproximadamente el 30% de los aeropuertos y pistas reguladas, entre ellos Tulcán Ambato, Machala, Ibarra, Riobamba, Tarapoa, Coca, Portoviejo, San Vicente, y otros, debilitando gravemente la conectividad interna y la capacidad de respuesta territorial del Estado.

###3. Necesidad de un giro estructural en la administración de la aviación civil

Los hechos descritos evidencian la necesidad de un cambio profundo en la concepción y funcionalidad del sistema de aviación civil, orientado a privilegiar el servicio aéreo regular de cobertura nacional, por sobre la lógica meramente administrativa o recaudatoria.

En este sentido, resulta pertinente que la Ley Orgánica de Aviación Civil:

-Reafirme el rol de la autoridad aeronáutica como ente regulador y ejecutivo de bajo costo administrativo,

-Priorice la asignación efectiva y finalista de recursos al mantenimiento, rehabilitación y operación de los aeropuertos domésticos y regionales,

-Y disponga la revisión periódica de los mecanismos de generación de ingresos, incluyendo la suficiencia de la Tasa Única y las condiciones económicas de las concesiones aeroportuarias vigentes, en ejercicio de la potestad regulatoria del Estado.

4. Cumplimiento obligatorio del destino de la Tasa Única y mecanismo financiero permanente

A fin de garantizar sostenibilidad real al sistema, resulta indispensable que la Ley ratifique y exija el cumplimiento taxativo de lo dispuesto en los Decretos Ejecutivos Nros. 871 y 885, en cuanto a que los recursos provenientes de la Tasa Única por pasajero internacional se destinen exclusivamente a la manutención, operación y recuperación de los aeropuertos domésticos, sin desvíos discrecionales ni reasignaciones ajenas a dicho fin.

Adicionalmente, la Ley deberá contemplar un mecanismo financiero permanente, sustentado en criterios técnicos, planificación territorial y control público, que permita garantizar la continuidad operativa del sistema aeroportuario nacional y evitar su progresivo deterioro.

###5.Operadores regionales, comunitarios o cooperativos como opción habilitada por la Ley

En concordancia con lo. anterior, consideramos pertinente que la Ley habilite expresamente la posibilidad de que el servicio aéreo doméstico pueda ser prestado, cuando las condiciones lo permitan, por operadores regionales, comunitarios, cooperativos o de economía mixta, siempre bajo los estándares técnicos y de seguridad establecidos por la autoridad aeronáutica.

Esta habilitación legal no Implica la creación inmediata de operadores, sino la eliminación de barreras normativas que históricamente han impedido soluciones territoriales adaptadas a las realidades locales.

###6. Texto habilitante sugerido

>"El Estado garantizará la prestación del servicio aéreo doméstico y regional como parte de los servicios públicos estratégicos. Para tal efecto, asegurará mecanismos permanentes de financiamiento, exigirá el cumplimiento del destino especifico de los ingresos establecidos para el sostenimiento de los aeropuertos domésticos y podrá habilitar modalidades de operación aérea regional, comunitaria, cooperativa o de economía mixta, orientadas a asegurar la conectividad territorial, la resiliencia del sistema y la cobertura nacional del servicio."

###7. Consideraciones finales

Los aportes aquí presentados buscan restablecer una visión de sistema, reconociendo que sin financiamiento estructural, cumplimiento normativo y equidad territorial, la aviación doméstica continuará debilitándose, con consecuencias directas sobre el desarrollo, la seguridad y la cohesión nacional.

Reiteramos nuestra disposición para ampliar estos planteamientos en el ámbito técnico o legislativo que la Comisión considere pertinente.

Colectivo Pro Defensa del Aeropuerto Reales Tamarindos, 26 de Marzo de 2026.

Solicitamos respetuosamente que, en el marco del Segundo Debate, se considere:

a) Incorporar de manera expresa en la Ley Orgánica de Aviación Civil el principio de red ·aeroportuaria nacional, basada en la complementariedad territorial, la descentralización funcional y la resiliencia del sistema.
b) Reconocer el valor estratégico de los aeropuertos ubicados tierra adentro, no únicamente desde una lógica comercial, sino como infraestructura crítica para la seguridad, la atención de emergencias y la continuidad operativa del Estado.
c) Establecer que cualquier decisión relacionada con la reducción, cierre, intervención o reconversión de infraestructura aeroportuaria existente esté sujeta obligatoriamente a estudios técnicos integrales, análisis de riesgos, evaluación de impacto territorial y criterios de interés nacional.
d) Garantizar coherencia entre la nueva Ley Organica y los principios constitucionales de igualdad territorial, acceso a servicios públicos, gestión de riesgos y planificación del desarrollo.

Oficio Nro. DGAC-DGAC-2026-0346-O, Dirección General de Aviación Civil, 17 de abril de 2026.

Capítulo Décimo Tercero
Actividades Aeroportuarias

Art. 168.- Competencias Aeroportuarias.- De conformidad con esta ley, las competencias aeroportuarias serán ejercidas por:

1. En los aeropuertos operados y administrados por la DGAC, directamente o a través de delegación de servicios aeroportuarios al sector privado, la planificación, control, regulación y supervisión aeroportuaria corresponderá a la DGAC de conformidad a la política pública emitida por el Ministerio rector del transporte y estará regulado en los respectivos Contratos de Concesión o Gestión Delegada, en los casos de delegación al sector privado.

2. En los aeropuertos operados y administrados por las Municipalidades que hubieren obtenido u obtengan la autorización del Presidente de la República, sea que lo hagan de forma directa o a través de delegación de servicios aeroportuarios, al sector privado. La planificación, supervisión aeroportuaria corresponderá a las Municipalidades de conformidad a la política pública emitida por el Ministerio rector del transporte, y, en el caso de contratos de gestión delegada, conforme conste en dichos instrumentos.

La Dirección General de Aviación Civil mantendrá las competencias de regulación, control y seguridad de la aeronáutica civil.

TÍTULO SEXTO
DELEGACIÓN DE SERVICIOS Y OTROS MECANISMOS DE GESTIÓN

Artículo 173.- Delegación de Servicios Aeronáuticos y Aeroportuarios.- De acuerdo con la Constitución de la República del Ecuador y el ordenamiento jurídico vigente, se podrá delegar a la iniciativa privada, a través de cualquier modalidad reconocida por la ley, los servicios aeroportuarios, incluyendo, la planificación, el diseño, la construcción, la administración, operación, mantenimiento y modernización de los aeródromos existentes o nuevos. Para este efecto, la presente ley permite que el Estado Central, a través del reglamento general de aplicación, pueda regular las modalidades contractuales de delegación que mejor convengan al sector.

Además, bajo cualquier esquema permitido por el ordenamiento jurídico del Ecuador, podrá contratar o delegar la prestación de ciertos servicios aeronáuticos que, por su naturaleza, no

contravengan la Constitución de la República del Ecuador, tales como, control aviar, mitigación ambiental en áreas de protección al vuelo, servicios aeronáuticos gestacionales, provisión de radares y sistemas de aeronavegación, entre otros.

Artículo 174.- Excepcionalidad. - Para efectos de esta ley, se entenderá fundamentada la excepcionalidad de la prestación de servicios por parte del sector privado cuando:

1. El Estado Central no tenga los recursos necesarios para prestar los servicios aeroportuarios o aeronáuticos.

2. El Estado Central no tenga la capacidad técnica para la prestación de los servicios aeroportuarios o aeronáuticos.

3. El Estado Central requiera delegar la gestión de los aeropuertos o servicios aeronáuticos para asegurar y garantizar la eficiente y eficaz prestación de dichos servicios en beneficio de los usuarios.

Los mecanismos de aprobación para la excepcionalidad estarán contemplados en el reglamento general de aplicación de la presente Ley.

Artículo 175.- Equilibrio Económico Financiero. - Los contratos de delegación de servicio u otros mecanismos de gestión, que se suscriban deberán mantener el equilibrio económico-financiero, previo dictamen emitido por el ministerio sectorial de las finanzas públicas.

Artículo 176.- Renegociación. - Los contratos de delegación de servicios u otros mecanismos de gestión, suscritos o que se suscriban en el futuro, podrán ser objeto de renegociación entre el Estado Central, a través del Ministerio de Infraestructura y Transporte o la Dirección General de Aviación Civil conforme corresponda, y los contratantes, delegatarios o gestores privados, con la finalidad de incorporar más aeropuertos, reducir o aumentar servicios aeroportuarios y aeronáuticos a ser prestados por los contratantes, modificar el régimen de retribución del Estado u otras que pudieren requerirse durante la vigencia del instrumento respectivo.

Artículo 177.- Competencias Concurrentes.- De conformidad con la Constitución de la República, el ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno, quienes podrán planificar, construir, administrar y mantener aeropuertos, cumpliendo los requisitos contemplados en el reglamento general de aplicación de la presente ley.

Artículo 178.- Empresas Públicas.- La Función Ejecutiva para dinamizar, modernizar el sistema de aviación, podrá constituir empresas públicas para la gestión de servicios públicos aeronáuticos y aeroportuarios, conforme la Constitución de la República y la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

Artículo 191. - Infracciones graves de los miembros de la tripulación. Son infracciones graves de los miembros de la tripulación y serán sancionados con multa de seis (6) a veinte y dos (22) SBU o la suspensión de la licencia hasta por seis meses; las siguientes:

1. Exceder el tiempo de vuelo, el tiempo de servicio, o no cumplir con los períodos de descanso, determinados en la regulación técnica (RDAC);

2. Tripular sin el entrenamiento requerido;

3. No aplicar las medidas de seguridad antes, durante y después del vuelo; y,

4. Operar una aeronave sin portar la licencia, habilitación y certificado médico, o que estos documentos no estén vigentes.

DISPOSICIONES GENERALES

SEXTA.- En los aeródromos cuya administración u operación haya pasado a terceros, sean estos operadores privados, Gobiernos Autónomos Descentralizados u otros, y cuyos plazos en los instrumentos correspondientes a la época de suscripción hayan concluido, deberán observar lo prescrito por la Constitución de la República, la legislación vigente, los pronunciamientos vinculantes de la Procuraduría General del Estado, las sentencias que se hayan expedido por la Corte Constitucional, con la finalidad de poder precautelar el servicio público de transporte aéreo y someterse a las condiciones que determine la Dirección General de Aviación Civil, para que no se interrumpa el mismo, hasta que se perfeccione la nueva delegación de servicios u otros mecanismos de gestión, de conformidad con esta Ley y su reglamento general de aplicación.

El Estado Central, a través del Ministerio Sectorial, y los Gobiernos Autónomos Descentralizados podrán celebrar acuerdos de competencias concurrentes, de manera individual o mancomunada, para administrar, operar y mantener aeródromos, siempre que acrediten capacidad técnica conforme a las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil y a los estándares de la OACI.Estos acuerdos podrán, sin limitación, incorporar otros aeropuertos a las concesiones o contratos de gestión delegada vigentes, modificar el canon y la ampliación de plazos contractuales u otros que acuerden las partes.

Esta disposición podrá ser aplicada por la Dirección General de Aviación Civil a los contratos de delegación que tenga suscrito.

Tal incorporación no será imperativa para los concesionarios o gestores privados y deberá resguardarse el equilibrio económico-financiero y la seguridad jurídica, sin afectar el interés general.

SÉPTIMA.- De conformidad al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, la Dirección General de Aviación Civil queda exonerada del pago de todo tributo fiscal, incluido el IVA y cualquier otro tributo nacional, en las transferencias o enajenaciones de bienes muebles e inmuebles realizadas entre entidades del sector público.

Estas operaciones deberán cumplir los requisitos formales establecidos en la normativa vigente, sin generar tributos, tasas ni contribuciones.

No se generarán tasas, derechos ni contribuciones a favor de notarías, registros de la propiedad, registros mercantiles o Gobiernos Autónomos Descentralizados por los actos, contratos o escrituras públicas que instrumenten dichas operaciones.

Tampoco se generarán tasas o derechos notariales o registrales por transferencias de bienes muebles entre instituciones públicas, ya sea como adquirentes o enajenantes.

La DGAC estará exenta del pago de impuestos municipales, tasas y contribuciones especiales de mejoras derivadas de la transferencia o adquisición de bienes inmuebles conforme a esta Ley.

Para efectos de celebrar escrituras de comodato o convenios de uso entre instituciones públicas, no se exigirá la acreditación por parte de ninguna
institución pública, de estos pagos anteriormente descritos, para la expedición de los dictámenes previos necesarios.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

QUINTA.- Sistema de Intercambio de datos de la Información Anticipada de Viajeros (API-PNR). El Estado ecuatoriano a efectos de aplicar estándares internacionales que faciliten el cruce de información para el control de viajeros y que además coadyuven a la seguridad nacional, implementará el sistema de intercambio de información Anticipada de Pasajeros y Registro de Nombre de Pasajeros (API-PNR). para los pasajeros y tripulantes que ingresen y salgan del territorio ecuatoriano por vía aérea.

La transmisión de la información API y PNR deberá realizarse mediante sistemas electrónicos seguros e interoperables, conforme a las normas y prácticas recomendadas emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, la Organización Mundial de Aduanas y demás organismos internacionales.

Memorando Nro. AN-PVSJ-2026-0039-M, As. Sergio Jesús Peña Veloz , 21 de abril de 2026.

Artículo 1.- Agréguese a continuación del artículo 27 del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley de Aviación Civil, el siguiente artículo innumerado:

Artículo 27.1.- Red Aeroportuaria Nacional. -
"El Estado garantizará la planificación, desarrollo, mantenimiento y fortalecimiento de una red aeroportuaria nacional estructurada bajo criterios de complementariedad territorial, descentralización funcional, conectividad estratégica y resiliencia del sistema aeronáutico.

La red aeroportuaria nacional comprenderá aeropuertos internacionales, nacionales, regionales y aeródromos estratégicos, especialmente aquellos ubicados en zonas con limitada conectividad terrestre en las regiones Costa, Sierra y Amazonía (Oriente), con el fin de asegurar la continuidad del servicio público, la atención de emergencias, la presencia efectiva del Estado en el territorio y el acceso a servicios esenciales".

Artículo 2.- Incorpórese a continuación del artículo 159 del Proyecto de Ley Orgánica de Aviación Civil, el siguiente artículo innumerado:

Artículo 159.1.- Protección de infraestructura aeroportuaria estratégica. - "La reducción, cierre, suspensión prolongada, reconversión o abandono de infraestructura aeroportuaria de uso público requerirá previamente: estudios técnicos integrales; evaluación de riesgos operacionales; análisis de impacto territorial y socioeconómico; informe sobre afectación a la conectividad y al acceso a servicios esenciales; y, motivación expresa basada en el interés público.

En las regiones Costa, Sierra y Oriente, especialmente en zonas de difícil acceso o con limitada conectividad terrestre, se priorizará la conservación, rehabilitación y uso estratégico de la infraestructura aeroportuaria existente".

Ref.: AD-C-26-019, Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos, 28 de abril de 2026.

Artículo 140.- Régimen de Seguros y Responsabilidad. Todo explotador aéreo Nacional o extranjero domiciliado deberá mantener vigente pólizas de seguro de seguro de responsabilidad civil armonizadas con los límites y condiciones establecidas en el Convenio Montreal de 1999

(CM 1999). Las coberturas que cubran los riesgos de pasajeros, tripulación, carga y daños a terceros en la superficie, no podrá ser inferiores a los montos expresados en Derechos Especiales de Giro (DEG) vigentes en los convenios internacionales sobre responsabilidad civil en los servicios Aéreos.

Artículo XX (Reciprocidad laboral Internacional): El estado ecuatoriano, en todo convenio bilateral o multilateral de cielos abiertos o servicios de cabotaje, exigirá la reciprocidad efectiva pats El ejericio professional de los Tripulantes de los ecuatorianos en los Estados de origen de las empresas extranjeras operates, evitando asimetrias Que perjudiquen el empleo nacional.

DISPOSICIÓN GENERAL XX.- En toda relación laboral o administrativa qué involucre a personal técnico aeronáutico, en caso de duda o conflicto sobre la aplicación de normas, se observará obligatoriamente la Ley de Ejercicio Profesional de los Tripulantes Aéreos (LEPTA) por su carácter de ley especial y profesional, prevalecido sobre cualquier disposición general o reglamentaria qué pretenda disminuir sus garantías.

Art 185. Infracciones graves de los miembros de la tripulación: Todas la acciones u omisiones de los miembros de la Tripulación que infrinjan o incumplan de cualqueir forma lo dispuesto en esta Ley, reglamentos, regulaciones técnicas (RDCA) y órdenes técnicas que no estén consideradas como infracciones leves y muy graves.

Airports Council International América Latina y el Caribe, 05 de mayo 2026.

Separación clara de funciones en la DGAC (Art. 10)

La Dirección General de Aviación Civil no puede ser simultáneamente regulador y operador de aeropuertos. Esta dualidad genera un conflicto de interés estructural condenado por los documentos 9082 y 9562 de OACI. Proponemos crear dos subdirecciones especializadas: una para la regulación y otra para la provisión de servicios (navegación aérea y administración aeroportuaria). Esta separación es estándar internacional y elimina conflictos que afectan la inversión y la confianza del sector.

Definición clara de 'actividades aeroportuarias' (artículo nuevo)

El proyecto distingue actividades aeronáuticas, pero omite definir las actividades aeroportuarias. Recomendamos incluir un artículo específico que defina como tal el conjunto de actividades vinculadas con la administración y operación de aeropuertos, incluida toda la infraestructura aeroportuaria. Esta delimitación evita conflictos competenciales entre la DGAC y los operadores aeroportuarios.

Rol rector del Ministerio de Infraestructura y Transporte (Art. 1, Art. 8)

La ley debe reconocer expresamente al Ministerio de Infraestructura y Transporte como el ente rector de la política pública aeronáutica, separado de la función técnico-regulatoria de la DGAC.

Esto da coherencia al diseño institucional y alinea la aviación con el resto del Sistema Nacional de Transporte Multimodal.

5.2 — Descentralización y Autonomía Municipal
Competencia exclusiva de los GAD Municipales

La ley debe ratificar que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, previa autorización presidencial, tienen competencia exclusiva para planificar, construir, administrar, regular, supervisar y controlar sus aeropuertos —independientemente de si están concesionados o no— y pueden delegar esa gestión al sector privado mediante concesión, asociación público-privada o cualquier otra modalidad reconocida por la ley.

Coordinación obligatoria de los servicios estatales (Disposición General Sexta nueva)
Aduanas, Migración, Policía y Sanidad operan en los aeropuertos, pero no están obligados por ley a coordinarse con los administradores aeroportuarios. Esto afecta directamente la calidad del servicio al pasajero, los tiempos de proceso y los niveles de servicio. Proponemos una Disposición General que obligue a estas entidades a coordinarse con las municipalidades —o con el delegatario— para garantizar la eficiencia del servicio.

Eliminar el default estatal del Art. 158
El Art. 158 establece que la administración y operación de los aeródromos de uso público estará a cargo de la DGAC. Esta regla por defecto contradice la autonomía municipal reconocida en otras partes del proyecto. Recomendamos su redacción de modo que reconozca, sin ambigüedad, las competencias municipales y las concesiones existentes.

Régimen Económico, Tarifario y Tributario
Reserva legal de tasas (artículo nuevo)
La fijación de tasas y derechos en aeropuertos administrados por la DGAC debe corresponder al Consejo Nacional de Aviación Civil; en aeropuertos cuyas competencias se hayan transferido a las municipalidades —administrados directamente o mediante delegación al sector privado— , la fijación debe hacerse privativamente mediante ordenanza del Concejo Municipal respectivo, conforme al COOTAD. Esto da seguridad jurídica plena a inversionistas y municipios.

Distinción precisa entre tasas aeronáuticas y aeroportuarias (Art. 43)

Las tasas aeronáuticas (servicios de navegación aérea, exclusivas de la DGAC) deben distinguirse con precisión de las tasas aeroportuarias (uso de terminal, plataformas, puentes de embarque, seguridad aeroportuaria, CFR, accesos). El proyecto debe reflejar esta diferenciación con claridad para evitar dobles cobros o conflictos competenciales.

Mecanismo de cobro y mora ante incumplimientos
Para garantizar la sostenibilidad financiera del sistema concesionado, proponemos que ante mora superior a veinte (20) días en el pago de tasas a un concesionario, la DGAC suspenda los planes de vuelo de la aerolínea deudora dentro de los siete días hábiles siguientes a la solicitud, salvo derechos litigiosos, fuerza mayor, caso fortuito o calamidad pública. Este mecanismo ya opera en otros países de la región y protege la viabilidad económica de los aeropuertos.

Régimen flexible de exenciones (Art. 44)

Es necesario incluir como exenciones expresas las aeronaves que prestan servicios de inspección de radioayudas y calibración de sistemas de navegación, y respetar las exenciones determinadas privativamente por los Concejos Municipales en sus aeropuertos —delegados o no— mediante ordenanza.

Seguridad Jurídica e Inversiones
Eliminación de conceptos indeterminados (Art. 1)
El objeto de la ley contiene términos ambiguos —'sostenibilidad' aplicada a actividades aéreas civiles sin definición operativa, 'concesión aeroportuaria' como competencia general— que generan discrecionalidad administrativa e inseguridad jurídica. Proponemos una redacción

más precisa que delimite claramente los ámbitos competenciales de DGAC, GAD municipales y concesionarios.

Motivación reglada en revocatorias (Art. 155)

El Art. 155 permite denegar o revocar autorizaciones de construcción y operación 'por razones de interés público' sin definir procedimiento, motivación reglada ni respeto a contratos vigentes.

Esto es el principal factor de riesgo para la inversión privada de largo plazo en infraestructura aeroportuaria. La revocatoria debe estar sustentada en causales objetivas, mediante procedimiento reglado, con derecho a contradicción y limitada a aeropuertos administrados directamente por la DGAC, garantizando el respeto a los contratos de concesión vigentes.

Disposición transitoria de respeto a las concesiones vigentes

La nueva ley debe incorporar una disposición transitoria expresa que garantice que los contratos de concesión aeroportuaria en curso mantienen plena vigencia y no se ven afectados retroactivamente por las nuevas disposiciones. Sin esta cláusula, el riesgo regulatorio destruye el valor económico de las concesiones existentes y desincentiva nuevas inversiones.

Régimen sancionatorio con debido proceso

El régimen sancionatorio aplicable a operadores aeroportuarios (Arts. 174 a 205) debe contemplar garantías procesales claras, debida motivación y mecanismos alternativos de solución de controversias (mediación, arbitraje técnico). La discrecionalidad sancionatoria sin garantías es incompatible con la seguridad jurídica que requiere la inversión en infraestructura.

Seguridad Operacional, Sostenibilidad y Política Aérea
Protección de la información de seguridad operacional (Just Culture)

Siguiendo los Anexos 13 y 19 de OACI, la información sobre seguridad operacional —reportes voluntarios, datos de SMS, información de investigaciones— debe estar protegida frente a su uso en procesos sancionatorios o judiciales, salvo casos excepcionales de negligencia grave o dolo. Esto incentiva la cultura de reporte (Just Culture) y mejora continua de la seguridad de la aviación.

Programa Nacional de Peligro Aviario y Fauna (Anexo 14 OACI)

El proyecto solo menciona tangencialmente el peligro aviario y de fauna, sin crear el marco institucional requerido por el Anexo 14 OACI Volumen I. Recomendamos crear formalmente un Programa Nacional y un Comité Nacional de Gestión del Peligro de Fauna, con enfoque científico y participativo, para registrar choques, monitorear riesgos y mitigar amenazas en las inmediaciones de los aeródromos.

Delegación técnica internacional del SSP (Art. 12)

Cuando el Estado carezca de capacidad técnica inmediata para implementar funciones específicas del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), la ley debe permitir su delegación a otros Estados, organismos regionales o personas calificadas, bajo supervisión del Director. Esto preserva la calidad del sistema sin paralizar la operación.

Política activa de cielos abiertos como política de Estado

La ley debe establecer como política de Estado la negociación de acuerdos de servicios aéreos liberales —frecuencias ilimitadas, acceso libre a rutas, libertades de quinta, sexta, séptima, octava y novena— y la facilitación de la entrada de aerolíneas tradicionales y de bajo costo.

Como mostramos con el caso argentino, la liberalización es la palanca más poderosa para multiplicar la conectividad aérea de un país.

Oficio No. JTH-2026-GF-285, FBO JETHANDLING ECUADOR S.A, 05 de mayo de 2026.

Incorporar un artículo innumerado después del artículo 115

Artículo (...).- Operaciones chárter internacionales especiales de bajo volumen y alto valor con ruta interna complementaria hacia y desde Galápagos.

La autoridad aeronáutica nacional podrá autorizar operaciones chárter internacionales especiales de bajo volumen y alto valor que, formando parte de un itinerario internacional previamente contratado mediante contrato único de fletamento aeronáutico, ingresen al territorio ecuatoriano por un aeropuerto internacional habilitado y continúen hacia o desde la provincia de Galápagos en la misma aeronave, como ruta interna complementaria de dicha operación internacional.

Estas operaciones deberán realizarse con manifiesto cerrado de pasajeros, sin venta de boletos individuales, sin publicidad como servicio aéreo regular, sin configuración de frecuencia regular y sin embarque o desembarque comercial adicional de pasajeros, carga o correo entre puntos del territorio ecuatoriano.

La autorización prevista en este artículo no constituirá concesión de ruta, frecuencia regular, derecho permanente de tráfico, autorización general de cabotaje ni permiso para explotar servicios domésticos de transporte aéreo en el Ecuador. Su alcance será exclusivo para la operación internacional especial previamente autorizada.

Para la autorización de estas operaciones será obligatorio contar, al menos, con:

a) informe técnico favorable del Pleno del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos;

b) autorización técnica y operacional de la Dirección General de Aviación Civil;

c) verificación de seguridad operacional, capacidad aeroportuaria y cumplimiento de las regulaciones técnicas aeronáuticas aplicables;

d) control de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos, o la entidad que haga sus veces;

e) cumplimiento de controles migratorios, aduaneros, sanitarios, fitosanitarios, ambientales y de seguridad;

f) cupo anual máximo de operaciones, definido por las autoridades competentes;

g) prohibición de venta de boletos individuales o comercialización separada del tramo interno;

h) prohibición de embarcar pasajeros, carga o correo en el Ecuador con destino a otro punto del territorio nacional, salvo aquellos que formen parte del manifiesto cerrado de la operación internacional autorizada;

i) Informe de configuración de la aeronave, certificando que cumpla niveles de servicio y una capacidad instalada que no supere al 50% de la capacidad máxima declarada por el fabricante.

j) contratación prioritaria de proveedores turísticos, logísticos, de transporte, guianza, alimentación y servicios complementarios debidamente autorizados en Galápagos; y,

k) revocatoria inmediata de la autorización en caso de incumplimiento, sin perjuicio de las sanciones administrativas, civiles o penales correspondientes.

El reglamento de esta Ley establecerá el procedimiento, requisitos, límites de operación, estándares de bioseguridad, mecanismos de control, reportes obligatorios y causales de suspensión o revocatoria aplicables a esta categoría especial.

Incorporar una disposición transitoria

Disposición Transitoria (...).- En el plazo máximo de ciento veinte días contados desde la entrada en vigencia de la presente Ley, el Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, en coordinación con el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos, la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos, la autoridad ambiental nacional, la autoridad de turismo, la autoridad migratoria y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, expedirán la normativa secundaria necesaria para la autorización, control, seguimiento, suspensión y revocatoria de las operaciones chárter internacionales especiales de bajo volumen y alto valor con ruta interna complementaria hacia y desde Galápagos.
Hasta que dicha normativa secundaria sea expedida, no podrán autorizarse operaciones bajo esta categoría especial.

Orazio Bellettini Cedeño, 29 de mayo de 2026.

Me permito compartirles los siguientes aportes que vienen de grupos ciudadanos interesados en promover en nuestro país un sector aeronáutico que contribuya con el desarrollo del Ecuador:

1. Es importante restituir la composición original del Consejo de Aviación Civil pues así se da espacio a los sectores privados relacionados (turismo-industria-comercio, entre otros) de poder participar en la elaboración de las políticas aeronáuticas, entre las que se encuentra el avanzar a una política de Cielos Abiertos.
2. Se propone que la nueva Ley de Aviación Civil estipule que separe los roles del Consejo y la Dirección de Aviación Civil (DGAC). La DGAC debe ser el organismo técnico-aeronáutico que vele por la seguridad de la aviación y por supuesto del control aeronáutico. Es al Consejo de Aviación Civil al que le corresponde formular políticas públicas sobre el sector y promover estrategias para potenciar los aspectos aero-comerciales del sector.
3. Es importante, como una innovación institucional, crear un defensor del usuario del transporte aéreo con facultades legales y condiciones de juez para frenar en algo el abuso de las aerolíneas en materia de tarifas, reclamos y mal servicio. En Ecuador existe un Defensor del Consumidor, más sin embargo, las especificidades del sector aeronáutico hacen necesaria una instancia encargada de ofrecer confianza a los usuarios, individuales y corporativos, de que sus derechos serán defendidos, en circunstancias que así se requiera.

A nombre de los grupos ciudadanos que estamos convencidos de que un sector aeronáutico vibrante permitiría el desarrollo de nuestro país, reciba un reconocimiento por su liderazgo en la reforma de esta importante ley.

Memorando Nro. AN-LPLA-2026-0168-M, As. Lenin Alejandro Lara Pérez, 06 de junio de 2026.

Disposición Reformatoria Primera. - Refórmese el Código Orgánico Integral Penal de la siguiente manera:

1. En el artículo 178, a continuación del último inciso, agréguese el siguiente:
"Cuando la captación, transmisión o difusión no consentida de imagen, audio o datos privados se realice mediante el uso de un sistema de aeronave no tripulada, la pena prevista en este artículo se incrementará en un tercio."

3.

"Cuando el ingreso o la permanencia no autorizada en la propiedad privada sea realizada o facilitada mediante el uso de un sistema de aeronave no tripulada destinado a vigilancia,

reconocimiento o coordinación del acto ilícito, la pena prevista en este artículo se incrementará en un tercio."

3. En el artículo 346, a continuación del último inciso, agréguese el siguiente:
"Cuando la paralización de un servicio público sea ejecutada o facilitada mediante el uso de un sistema de aeronave no tripulada, la pena se incrementará en la mitad."

En el artículo 351, a continuación del último inciso, agréguese el siguiente:

"Cuando la infiltración en zonas de seguridad sea realizada mediante el uso de un sistema de aeronave no tripulada, la pena se incrementará en la mitad. Si el sistema portare armas, explosivos, sustancias sujetas a fiscalización u objetos capaces de causar daño a personas o bienes, se aplicará el máximo de la pena prevista para la infracción."

Disposición Reformatoria Segunda. - A continuación del artículo 351, incorpórese el siguiente artículo:

Artículo 351.1.- Operación ilícita de sistemas de aeronaves no tripuladas en zonas prohibidas o de seguridad. La persona que opere un sistema de aeronave no tripulada en las zonas de vuelo prohibidas establecidas en la Ley Orgánica de Aviación Civil, con alguno de los fines que se enumeran a continuación, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años:

1. Vigilancia no autorizada de instalaciones militares, policiales, centros de privación de la libertad, infraestructura crítica o instalaciones estratégicas del Estado;
2. Transporte de objetos, sustancias, armas, municiones, explosivos o cualquier elemento destinado a alterar el orden o la seguridad en los centros de privación de la libertad o en las instalaciones mencionadas en el numeral anterior;
3. Evasión de controles de seguridad, aduaneros o migratorios en zonas fronterizas o aeroportuarias;
4. Interferencia, sabotaje o afectación de la infraestructura crítica del Estado o de los sistemas de navegación y control del tránsito aéreo; o,
5. Actos de intimidación, hostigamiento o preparación de un ataque contra personas, instalaciones o bienes protegidos por la Ley.

La pena será de tres a cinco años de privación de libertad cuando:
a) El sistema de aeronave no tripulada portare o transportare explosivos, armas, municiones, sustancias sujetas a fiscalización u objetos capaces de causar daño a personas o bienes;
b) El hecho hubiere causado daños a infraestructura crítica del Estado, bienes públicos o lesiones a personas;
c) El acto hubiere sido ejecutado por una organización delictiva; o,
d) El autor hubiere modificado las características técnicas de fábrica del sistema para evadir los mecanismos de control del espacio aéreo.

La tentativa será sancionada con las dos terceras partes de la pena mínima prevista.
El sistema de aeronave no tripulada utilizado en la comisión del delito será decomisado en todos los casos.

Ec. Fressia Villacreses, 06 de julio de 2026.

Solicitamos respetuosamente que, en el marco del Segundo Debate, se considere:

a) Incorporar de manera expresa en la Ley Orgánica de Aviación Civil el principio de red aeroportuaria nacional, basada en la complementariedad territorial, la descentralización funcional y la resiliencia del sistema.

b) Reconocer el valor estratégico de los aeropuertos ubicados tierra adentro, no únicamente desde una lógica comercial, sino como infraestructura crítica para la seguridad, la atención de emergencias y la continuidad operativa del Estado.

c) Establecer que cualquier decisión relacionada con la reducción, cierre, intervención o reconversión de infraestructura aeroportuaria existente esté sujeta obligatoriamente a estudios técnicos integrales, análisis de riesgos, evaluación de impacto territorial y criterios de interés nacional.

d) Garantizar coherencia entre la nueva Ley Orgánica y los principios constitucionales de igualdad territorial, acceso a servicios públicos, gestión de riesgos y planificación del desarrollo.

Estamos convencidos de que una Ley Orgánica de Aviación Civil moderna y técnicamente sólida debe fortalecer al sistema aeronáutico en su conjunto, aprender de experiencias pasadas y proteger infraestructuras estratégicas que contribuyen a la resiliencia territorial y a la seguridad nacional.

Ciudadana Martha Mera Vacacela, 07 de agosto de 2026.

Propuesta de articulado para la Ley Orgánica de Aviación Civil

"CAPÍTULO [X].- DEL RÉGIMEN ESPECIAL Y PLAN DE CARRERA DEL CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO

Artículo [X].- Reconocimiento del Personal Técnico Aeronáutico Crítico

El Estado reconoce al Controlador de Tránsito Aéreo como Personal Técnico Aeronáutico Crítico, responsable de la seguridad operacional, la continuidad del servicio público aeronáutico y la soberanía aérea nacional.

Este reconocimiento implica un régimen especial y diferenciado en materia laboral, carrera técnica, salud ocupacional, capacitación, seguridad social, protección de licencia, retiro, responsabilidad técnica y remuneración acorde a sus funciones reales.

Para efectos de esta Ley, dicho reconocimiento implica que el personal ATC legalmente licenciado y con habilitación vigente se sujetará a un régimen técnico especial en aquello relacionado con escalafón, remuneración, jornada operacional, gestión de fatiga, protección de licencia, formación, recertificación, reconversión profesional y carrera técnica, sin perjuicio de las normas generales del servicio público que resulten compatibles con la seguridad operacional."

"Artículo [X.1].- Régimen especial ATC

El régimen especial del Controlador de Tránsito Aéreo tendrá por objeto garantizar la seguridad operacional del sistema aeronáutico ecuatoriano mediante suficiencia de personal, descanso técnico, formación continua, medicina preventiva, gestión de fatiga, Cultura Justa, protección jurídica, carrera profesional, escalafón remunerativo, homologación de partidas y mecanismos de reconversión ante pérdida de aptitud médica.

Este régimen especial no constituye un privilegio laboral, sino una medida de prevención, seguridad pública y protección de vidas humanas. La experiencia internacional demuestra que los países que reconocen la naturaleza crítica del control de tránsito aéreo fortalecen no solo las condiciones de sus controladores, sino también la seguridad, eficiencia y continuidad de todo el sistema aeronáutico. Cuando existe déficit de controladores, sobrecarga laboral, turnos excesivos, fatiga acumulada o falta de reconocimiento profesional, el riesgo no recae únicamente sobre el servidor público: recae sobre pasajeros, tripulaciones, operadores aéreos, carga, comercio, turismo, emergencias médicas, conectividad territorial y productividad nacional."

En otros países, la falta de controladores aéreos ha generado demoras, cancelaciones, reducción de operaciones y presión sobre la seguridad operacional. En Estados Unidos, por ejemplo, se han reportado déficits importantes de personal ATC, jornadas de seis días, horas extras obligatorias y reducción de operaciones en aeropuertos cuando no existe suficiente personal para manejar el volumen de vuelos con seguridad. La FAA ha reconocido problemas de dotación y necesidad de modernizar sistemas de programación y personal; además, durante episodios recientes de escasez, se produjeron demoras y cancelaciones en aeropuertos principales para mantener márgenes de seguridad.

Por ello, la Ley Orgánica de Aviación Civil es una oportunidad de anticiparse a escenarios de crisis y evitar que el Ecuador llegue a situaciones similares. La seguridad aérea no puede depender de controladores agotados, partidas mal clasificadas, remuneraciones desiguales, falta de descanso técnico o ausencia de carrera profesional. Un régimen especial ATC permite planificar el recurso humano, retener talento especializado, reducir errores asociados a la fatiga, asegurar continuidad del servicio y proteger la vida de quienes utilizan el transporte aéreo.

En consecuencia, el régimen especial ATC se fundamenta en el interés público, la seguridad nacional, la continuidad del servicio aeronáutico, la protección de vidas humanas y la necesidad de evitar que el déficit de personal, la fatiga o la precarización técnica se conviertan en factores de riesgo para una catástrofe aérea o para la paralización progresiva del sistema aeroportuario nacional.

"**Artículo [X.2].- Campo de carrera profesional, escalafón técnico, remuneración y homologación de partidas.**

Créase el campo de carrera profesional del Controlador de Tránsito Aéreo como carrera técnica especializada dentro del sistema aeronáutico nacional.

La Dirección General de Aviación Civil, el Ministerio del Trabajo y el Ministerio de Economía y Finanzas implementarán un escalafón técnico remunerativo específico para los Controladores de Tránsito Aéreo, vinculado a licencias, habilitaciones operacionales, experiencia, certificaciones, funciones técnicas adicionales y cargos de supervisión, instrucción, evaluación, jefatura o gestión operacional.

La progresión profesional deberá organizarse por niveles objetivos de habilitación, responsabilidad y complejidad operacional, evitando que el cargo nominal se separe de la función efectivamente cumplida."

La remuneración deberá corresponder a la función real que desempeña el servidor, a su habilitación vigente, a la responsabilidad operacional asumida y dependencia donde presta servicios. En ningún caso podrá asignarse a un Controlador de Tránsito Aéreo funciones de supervisión, certificación, instrucción, jefatura, gestión SMS, investigación operacional o

responsabilidad técnica adicional sin el reconocimiento remunerativo, administrativo y presupuestario correspondiente.

Queda prohibido utilizar de forma sistemática partidas transitorias, administrativas, auxiliares, asistenciales o ajenas a la función ATC para remunerar actividades permanentes de control de tránsito aéreo, supervisión operacional, certificación, instrucción, jefatura técnica, seguridad operacional o gestión del servicio. Toda partida deberá guardar correspondencia entre el cargo nominal, la función efectivamente desempeñada, la habilitación requerida y la remuneración aplicable.

La homologación de partidas deberá aplicar el principio de "igual trabajo, igual remuneración", reconociendo las diferencias existentes entre cargos mal clasificados y funciones efectivamente cumplidas. Para tal efecto, la DGAC, el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Economía y Finanzas deberán regularizar las partidas, reclasificar los cargos y reconocer administrativamente las funciones técnicas ejercidas por los controladores, incluyendo aquellas desempeñadas durante años sin la denominación o remuneración correspondiente.

"**Artículo [X.3].- Gestión de fatiga, salud ocupacional, Cultura Justa y protección de licencia.**

Los proveedores de servicios de tránsito aéreo implementarán obligatoriamente un Sistema de Gestión del Riesgo por Fatiga —FRMS—, programas de salud preventiva aeronáutica, apoyo psicológico, protocolo CISM post-incidente y seguro de protección de licencia para quienes pierdan la aptitud médica por causas vinculadas al servicio.

El seguro de protección de licencia y la reconversión profesional deberán activarse cuando el controlador pierda temporal o definitivamente el Certificado Médico Clase 3 por causas psicofísicas sobrevenidas o vinculadas al desgaste de la función. La reubicación podrá realizarse en instrucción, docencia aeronáutica, simulador, gestión SMS, investigación de eventos, seguridad operacional, planificación o funciones técnico-administrativas de navegación aérea, sin reducción arbitraria de derechos adquiridos.

El FRMS deberá regular límites máximos de tiempo continuo en frecuencia, descansos técnicos intraturno, períodos mínimos de recuperación entre turnos rotativos, prevención de fatiga acumulada, monitoreo de turnos nocturnos y protocolos CISM posteriores a incidentes críticos.

La Cultura Justa protegerá el reporte voluntario de incidentes, fallas del sistema u observaciones de seguridad operacional. No procederán sanciones, represalias ni afectaciones laborales contra el reportante, salvo casos de dolo, sabotaje o negligencia grave debidamente determinados por un comité técnico independiente."

"**Artículo [X.4].- Fondo Nacional de Compensación, Seguridad Operacional y Modernización Aeroportuaria**

Créase el Fondo Nacional de Compensación, Seguridad Operacional y Modernización Aeroportuaria, destinado a financiar contratación y capacitación ATC, simuladores, formación recurrente, recertificación, salud ocupacional, protección de licencia, modernización de radares, comunicaciones, radioayudas, sistemas de respaldo, ADS-B, CPDLC, MLAT, aeropuertos estatales no concesionados y sostenimiento de servicios esenciales de navegación aérea.

Sus recursos provendrán de asignaciones estatales, tasas y derechos aeronáuticos, cooperación internacional, aportes de concesionarias, participación estatal en utilidades, aportes en especie y otras fuentes determinadas por reglamento."

"**Artículo [X.5].- Aporte de concesionarias aeroportuarias principales**

Las entidades públicas competentes, al estructurar, renovar, modificar, renegociar o celebrar contratos de delegación, concesión, alianza público-privada o cualquier otra modalidad de gestión aeroportuaria respecto de aeropuertos de alta rentabilidad, deberán incorporar mecanismos de corresponsabilidad económica, compensación territorial y reinversión obligatoria en seguridad operacional, destinados al fortalecimiento integral del sistema aeronáutico nacional.

Dichos mecanismos podrán consistir en aportes económicos al Fondo Nacional de Compensación, Seguridad Operacional y Modernización Aeroportuaria, participación estatal en ingresos o utilidades, contribuciones contractuales, aportes en especie, ejecución directa de obras, provisión de equipos, mantenimiento tecnológico, licencias, asistencia técnica, simuladores, capacitación especializada o apoyo al sostenimiento de aeropuertos estatales no concesionados, deficitarios, estratégicos, amazónicos, insulares, fronterizos o de baja demanda.

La finalidad de estos mecanismos será garantizar que los beneficios económicos generados por los aeropuertos de mayor rentabilidad contribuyan también al financiamiento de la seguridad operacional, los servicios de navegación aérea, la modernización de radares, comunicaciones, radioayudas, sistemas de respaldo, capacitación, recertificación, salud ocupacional y talento humano técnico crítico, incluyendo el personal de control de tránsito aéreo."

Como referencia inicial para la estructuración económica de nuevos contratos, renovaciones, modificaciones o renegociaciones, la autoridad competente podrá considerar un aporte progresivo de hasta el uno coma cinco por ciento (1,5%) de los ingresos brutos anuales auditados durante los dos primeros años y de hasta el tres por ciento (3%) a partir del tercer año, o su equivalente en aportes en especie, siempre que dichos valores sean técnicamente justificados, incorporados en el modelo económico-financiero correspondiente y respeten el equilibrio contractual, la seguridad jurídica, la normativa aplicable y los contratos legalmente vigentes.

En ningún caso estos mecanismos deberán entenderse como una afectación arbitraria a los contratos vigentes ni como una oposición a la inversión privada. Su objeto es asegurar que toda delegación aeroportuaria se sujete al interés nacional, a la sostenibilidad del sistema, a la conectividad territorial, a la continuidad del servicio público y a la obligación estatal de garantizar una aviación civil segura, moderna y eficiente.

La autoridad aeronáutica y la entidad delegante deberán presentar anualmente a la Comisión competente de la Asamblea Nacional un informe sobre los recursos, aportes, obras, bienes o servicios recibidos por este concepto, así como su destino específico en seguridad operacional, navegación aérea, modernización tecnológica, capacitación ATC y sostenimiento de aeropuertos no concesionados o estratégicos."

"**Artículo [X.C].- Revisión del modelo de gestión aeroportuaria**

El Estado evaluará periódicamente el modelo de gestión aeroportuaria nacional, con el objeto de garantizar seguridad operacional, sostenibilidad fiscal, conectividad territorial, continuidad del servicio público aeronáutico, modernización tecnológica y protección del talento humano técnico crítico.

Para este efecto, la autoridad competente podrá considerar mecanismos de administración integrada de la red aeroportuaria, empresa pública, empresa público-privada, alianzas estratégicas, concesiones integradas, fondos de compensación cruzada, participación estatal en ingresos o utilidades, aportes contractuales, aportes en especie y demás modalidades permitidas por la Constitución y la ley.

Toda nueva delegación, concesión, renovación, modificación o renegociación aeroportuaria deberá incorporar criterios de corresponsabilidad económica, compensación territorial y reinversión en seguridad operacional, servicios de navegación aérea, mantenimiento tecnológico, capacitación, talento humano técnico y sostenimiento de aeropuertos no concesionados, deficitarios o estratégicos.

La aplicación de estos mecanismos respetará los contratos legalmente vigentes, la seguridad jurídica, el equilibrio económico-financiero contractual y el interés nacional, sin perjuicio de que el Estado adopte medidas para asegurar que los beneficios generados por los aeropuertos de mayor rentabilidad contribuyan al fortalecimiento integral del sistema aeronáutico ecuatoriano."

Disposición transitoria prioritaria de 180 días.

"Regularización integral, campo de carrera profesional y escalafón técnico remunerativo del Controlador de Tránsito Aéreo"

En el término de ciento ochenta (180) días contados desde la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial, el Ministerio del Trabajo, en coordinación con la Dirección General de Aviación Civil DGAC, el Ministerio de Economía y Finanzas y con participación obligatoria de representantes de los Controladores de Tránsito Aéreo, emitirá los actos administrativos necesarios para crear, aprobar e implementar el campo de carrera profesional específico del Controlador de Tránsito Aéreo, su escalafón técnico remunerativo y las remuneraciones correspondientes al personal ATC, conforme a la función real que actualmente desempeña.

La mesa técnica interinstitucional deberá constituirse en el plazo máximo de treinta (30) días y tendrá por objeto regularizar integralmente la situación laboral, presupuestaria y técnica del personal ATC, considerando su naturaleza de Personal Técnico Aeronáutico Crítico del Estado, su responsabilidad en la seguridad operacional, la continuidad del servicio público aeronáutico y la soberanía del espacio aéreo nacional.

Dentro del plazo máximo de sesenta días, la mesa técnica deberá levantar un diagnóstico nacional de:

- Número de controladores requeridos y existentes;
- Déficit de personal por dependencia operacional;
- Habilitaciones TWR, APP, ACC, vigilancia radar, ADS-B u otros sistemas equivalentes;
- Partidas presupuestarias mal clasificadas;
- Diferencias remunerativas existentes;
- Vacantes operativas;
- Recargos de horas de servicio;
- Turnos nocturnos, jornadas extendidas y descansos incumplidos;
- Brechas de capacitación y recertificación;
- Necesidades de capacitación en simuladores internacionales;
- Condiciones de salud ocupacional;

- Requerimientos de modernización tecnológica;

Con base en dicho diagnóstico, dentro del plazo total de ciento ochenta (180) días, las entidades responsables deberán aprobar y ejecutar un Plan de Regularización ATC, que incluirá al menos:

- Reconocimiento formal del Controlador de Tránsito Aéreo como Personal Técnico Aeronáutico Crítico del Estado;
- Creación e implementación inicial del campo de carrera profesional ATC;
- Implementación inicial del escalafón técnico remunerativo ATC conforme a licencia, habilitación, responsabilidad operacional, dependencia, complejidad del servicio y funciones reales;
- Homologación de partidas presupuestarias y corrección de denominaciones administrativas que no correspondan a la función efectivamente desempeñada;
- Reconocimiento administrativo de los años de servicio en los que el personal haya cumplido funciones de control de tránsito aéreo sin la remuneración, partida o denominación correspondiente;
- Determinación de diferencias remunerativas acumuladas derivadas de funciones ATC cumplidas bajo partidas inferiores o ajenas, conforme al principio de igual trabajo, igual remuneración, disponibilidad presupuestaria, auditoría y normativa aplicable;
- Calendario de pago o compensación de las diferencias reconocidas, priorizando a quienes mantengan mayor antigüedad, afectación económica o proximidad al retiro;
- Plan de contratación, formación, habilitación y recertificación para cubrir el déficit de personal operativo;
- Implementación inicial del Sistema de Gestión del Riesgo por Fatiga —FRMS—, salud preventiva aeronáutica, CISM y seguro de protección de licencia;
- Identificación de fuentes de financiamiento, incluyendo tasas de navegación aérea, Fondo Nacional de Compensación, aportes de concesionarias, cooperación internacional y asignaciones presupuestarias;
- Mitigación urgente del déficit técnico-operativo mediante programa extraordinario de reclutamiento, formación inicial, habilitación, recertificación y retención de personal ATC;
- Auditoría de recargos de horas de servicio, turnos nocturnos, jornadas extendidas, descansos incumplidos y dependencias con presión operacional crítica, a fin de identificar riesgos inmediatos de fatiga y adoptar medidas preventivas obligatorias;
- Reclasificación definitiva de partidas y asignación del escalafón conforme a habilitación real OACI, dependencia operacional, funciones desempeñadas y responsabilidad efectiva, evitando que personal técnico continúe bajo denominaciones administrativas inferiores.

La fijación remunerativa deberá considerar el puesto que el controlador desempeña actualmente, su licencia y habilitación vigente, la dependencia en la que presta servicios, el nivel de complejidad operacional, la responsabilidad técnica asumida y las funciones adicionales de supervisión, instrucción, evaluación, jefatura, vigilancia radar, gestión SMS, FRMS, CISM, Cultura Justa o investigación operacional.

En consecuencia, ningún Controlador de Tránsito Aéreo podrá permanecer remunerado bajo partidas administrativas, asistenciales, auxiliares, transitorias o ajenas a la naturaleza técnica ATC cuando desempeñe funciones permanentes de control de tránsito aéreo, supervisión, instrucción, evaluación, vigilancia radar, jefatura operacional o gestión de seguridad operacional.

La DGAC deberá remitir a la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa de la Asamblea Nacional, dentro del plazo de ciento ochenta (180) días, un informe detallado sobre el cumplimiento de esta disposición, que contenga al menos:

a) Campo de carrera profesional ATC aprobado; b) Escalafón técnico remunerativo aprobado; c) Puestos técnicos ATC reconocidos; d) Número de controladores reclasificados; e) Partidas corregidas u homologadas; f) Brechas remunerativas identificadas; g) Cronograma de financiamiento, pago o compensación de diferencias, de ser aplicable; h) Déficit nacional de controladores por dependencia; i) Plan de creación de nuevas partidas ATC; j) Plan de contratación, formación, recertificación y retención del talento humano ATC; k) Informe de riesgos por fatiga y presión operacional crítica; l) Fuentes de financiamiento identificadas para la implementación progresiva del régimen especial ATC.

El Plan de Regularización ATC será de cumplimiento obligatorio para las entidades competentes. Su ejecución estará sujeta a auditoría de la Contraloría General del Estado y a seguimiento semestral de la Comisión competente de la Asamblea Nacional.

El incumplimiento injustificado de los plazos establecidos en esta disposición, la omisión de información, la falta de creación del campo de carrera profesional ATC, la negativa injustificada de reclasificar partidas, la falta de fijación remunerativa o la inobservancia del principio de igual trabajo, igual remuneración, generará las responsabilidades administrativas, civiles o políticas que correspondan conforme a la ley."

10. Texto de sustento sugerido para incorporación legislativa

REDACCIÓN PROPUESTA

El Controlador de Tránsito Aéreo es personal aeronáutico licenciado y habilitado que, como parte del proveedor estatal de servicios de tránsito aéreo y dentro de sus atribuciones, expide y gestiona autorizaciones ATC; autoriza despegues, aterrizajes, rutas, niveles de vuelo y el ingreso o tránsito en espacios aéreos controlados; asigna, instruye, separa, secuencia, coordina, restringe, prioriza y alerta para prevenir colisiones y mantener el flujo seguro y ordenado. Por la incidencia directa de sus decisiones en la vida humana, la continuidad de la navegación aérea, la coordinación civil–militar y la respuesta ante emergencias, resulta jurídicamente razonable que la Asamblea Nacional reconozca al controlador como Personal Técnico Aeronáutico Crítico y Estratégico del Estado y disponga la armonización de su régimen profesional con la LOSEP, sin menoscabo de las competencias de la DGAC y del Ministerio del Trabajo.

Memorando Nro. AN-AMJD-2026-0153-M, As. Jesús David Arias Montalvo, 16 de septiembre de 2026.

Observaciones propuestas:

1) Inclusión en el Capítulo VII "Del Servicio de Transporte Aéreo de Carga"

"Artículo (...).- Del servicio aéreo de carga estratégica para la provincia de Galápagos. En atención al Régimen Especial de la provincia de Galápagos y a sus particulares condiciones de insularidad, vulnerabilidad logística y conservación del ecosistema, el Estado ecuatoriano declara de interés prioritario la disponibilidad, continuidad y
eficiencia del servicio aéreo de carga hacia y entre los aeropuertos del archipiélago.

La Autoridad de Aviación Civil, en coordinación con el ente rector del transporte y el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos, regulará la asignación de frecuencias,

itinerarios y capacidad de bodega aérea prioritaria para garantizar el continuo flujo de bienes de primera necesidad, insumos médicos, perecederos y mercancías estratégicas.

En caso de declaratoria de contingencia marítima, emergencia o riesgo inminente de desabastecimiento, la Autoridad de Aviación Civil activará un protocolo logístico aéreo prioritario, facultándosela para autorizar vuelos especiales o adicionales de carga de manera expedita, bajo criterios de simplificación administrativa y sin perjuicio
de los controles bioseguridad correspondientes."

2) Inclusión en el Capítulo IX "De la Protección y Derechos de los Pasajeros"
"Artículo (...).- Preferencia de cupos para residentes del Régimen Especial de Galápagos. En garantía del derecho a la movilidad territorial y a la cohesión social, los residentes permanentes y temporales de la provincia de
Galápagos, debidamente acreditados por la autoridad competente, gozarán de preferencia en la reserva y adquisición de pasajes en todas las rutas comerciales que operen desde y hacia la provincia insular.

Las empresas de transporte aéreo comercial asignadas a rutas con destino o origen en Galápagos deberán mantener una reserva obligatoria y progresiva de capacidad de asientos por vuelo destinada exclusivamente a residentes.

La Autoridad de Aviación Civil, en coordinación con el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos, emitirá el reglamento técnico que determine los porcentajes mínimos de reserva, los tiempos límites para la liberación de cupos al público general en caso de no ocupación, y los mecanismos de fiscalización para evitar"