

CODIGO AERONAUTICO, CODIFICACION

Codificación 15 Registro Oficial Suplemento 435 de 11-ene-2007 Estado: Vigente

CONGRESO NACIONAL COMISION DE LEGISLACION Y CODIFICACION

Quito, 4 de diciembre del 2006. Ofic. 484 CLC-CN-06

Señor doctor Vicente Dávila García DIRECTOR DEL REGISTRO OFICIAL Ciudad.-

Señor Director:

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

Atentamente,

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

H. CONGRESO NACIONAL COMISION DE LEGISLACION Y CODIFICACION

CODIFICACION DEL CODIGO AERONAUTICO

INTRODUCCION

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

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

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

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

Art. 124 se agrega el texto: "y, deberá ser resuelta dentro del plazo máximo de treinta días, contados desde la fecha de su presentación".

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

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

H. CONGRESO NACIONAL LA COMISION DE LEGISLACION Y CODIFICACION

Resuelve:

EXPEDIR LA SIGUIENTE CODIFICACION DEL CODIGO AERONAUTICO

TITULO I DE LA AERONAUTICA CIVIL

Capítulo I Principios generales

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

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

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

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

Capítulo II Tránsito de aeronaves

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

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

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

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

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

Art. 8.- El piloto al mando de una aeronave que vuele sobre territorio ecuatoriano está obligado a aterrizar en el

aeródromo o aeropuerto que se le indique, cuando así lo ordene la autoridad competente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 20.- La autoridad aeronáutica, evitará todo retardo innecesario a aeronaves que vuelen en territorio

ecuatoriano, así como a sus tripulantes, pasajeros, correo y carga.

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

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

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

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

TITULO II DE LA INFRAESTRUCTURA DE LOS AERODROMOS Y AEROPUERTOS

Capítulo I Clasificación

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

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

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

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

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

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

Capítulo II Construcción y operación

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

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

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

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

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

autorización podrá ser negada o revocada por razones de interés público.

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

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

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

Capítulo III Servidumbres aeronáuticas

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

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

La autoridad competente reglamentará la aplicación de esta disposición.

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo IV Servicios auxiliares de la navegación aérea

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

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

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

Sin embargo, cuando convenga al interés público, podrá autorizar a las entidades técnicamente capacitadas la prestación de dichos servicios en condiciones uniformes a todas las aeronaves y bajo la supervigilancia de la Dirección General de Aviación Civil.

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

TITULO III DE LAS AERONAVES

Capítulo I Clasificación

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

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

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

Capítulo II Registro aeronáutico nacional

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

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

1. El otorgamiento de pasavantes aeronáuticos;
2. La matrícula y las especificaciones adecuadas para individualizar e identificar la aeronave, sus partes y accesorios principales;
3. Todo documento, acto, contrato o resolución que acredite la propiedad de la aeronave, la transfiera, modifique o extinga;
4. Las limitaciones del dominio, los gravámenes y prohibiciones que pesen o se decreten sobre la aeronave o

partes de la misma;

5. La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves, los cambios de las condiciones operativas que se hagan en ellas y sus modificaciones sustanciales;

6. Los contratos sociales y estatutos de las compañías propietarias de aeronaves, sus modificaciones y el nombre, domicilio y nacionalidad de los directores o administradores y mandatarios de las mismas, así como las indicaciones relativas a las personas naturales, propietarias de aeronaves;

7. Los contratos de utilización de aeronaves;

8. Las pólizas de seguros constituidos sobre las aeronaves; y,

9. Todo privilegio o acto susceptible de afectar la condición jurídica de las aeronaves.

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

1. Los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves privadas ecuatorianas y las resoluciones de la Dirección General de Aviación Civil que convaliden los certificados otorgados en país extranjero;

2. Las licencias del personal técnico ecuatoriano y los certificados de capacidad otorgados a dicho personal;

3. Las convalidaciones de licencias extranjeras;

4. Las concesiones y permisos de operación otorgados por la autoridad aeronáutica; y,

5. Las resoluciones de la Dirección General de Aviación Civil que habiliten, modifiquen o cancelen la utilización de aeródromos y aeropuertos.

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

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

Capítulo III Nacionalidad y matrícula

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo IV

Títulos, modificaciones y transferencias

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

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

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

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

Capítulo V Documentación de a bordo

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

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

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

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

TITULO IV DEL PERSONAL AERONAUTICO

Capítulo I Personal técnico aeronáutico

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

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

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

Son miembros de la tripulación:

El comandante de la aeronave o piloto al mando de la misma;

Los pilotos y copilotos, navegantes, mecánicos, radio-operadores; y,

Los auxiliares de a bordo.

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

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

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

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

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

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

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

Estas autorizaciones concederá la Dirección General de Aviación Civil por un plazo no mayor de seis meses, susceptible de ser renovado por igual período, si persiste y se comprueba la necesidad del caso. Dentro de estos plazos el personal contratado tendrá la obligación de dar el debido entrenamiento al personal ecuatoriano que lo sustituirá.

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

Capítulo II Comandante de la aeronave

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

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

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

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

Art. 80.- Son obligaciones del comandante:

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

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

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

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

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

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

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

1. Mantener el orden e impartir a bordo las medidas restrictivas a las personas que lo perturben, cometan faltas, rehúsen u omitan prestar el servicio que les corresponda;
2. Arrestar a los sospechosos, autores, cómplices y encubridores de un acto delictivo, reuniendo y conservando los elementos de prueba del hecho y levantando un acta que le entregará conjuntamente con las pruebas y los

detenidos, si los hubiere, a la autoridad que corresponda de acuerdo con las normas de este Código;

3. Levantar acta de nacimientos, defunciones y más hechos que pueden tener consecuencias legales, ocurridas durante el vuelo a bordo, inscribiéndolas en el libro correspondiente.

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

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

4. Suspender de sus funciones, por causa grave, a un tripulante, o encargar temporalmente un servicio distinto de aquél para el cual se lo contrató;

5. Impedir el embarque o disponer el desembarque de tripulantes, pasajeros y/o carga, por motivos justos;

6. Hacer echazón para salvar la aeronave de un riesgo inminente;

7. Adoptar las medidas necesarias de seguridad en caso de aterrizaje fuera de los aeródromos de su ruta; y,

8. Variar la ruta en caso fortuito o de fuerza mayor.

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

1. Realizar las compras necesarias para llevar a cabo el viaje emprendido;

2. Disponer se efectúen las reparaciones menores necesarias para asegurar la continuidad del viaje;

3. Tomar todas las medidas y hacer los gastos necesarios para garantizar la seguridad de los pasajeros, la tripulación y la salvaguarda de la carga; y,

4. Contratar por la duración del viaje y en reemplazo de la tripulación que no lo continúe, el personal indispensable para la terminación de dicho viaje. Los gastos así realizados obligan al explotador quien no podrá desconocerlos ni impugnarlos.

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

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

TITULO V DEL EXPLOTADOR

Capítulo Unico

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

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

TITULO VI DE LOS SERVICIOS AEREOS

Capítulo I Disposiciones generales

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

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

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

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

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

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

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

Art. 97.- Se exceptúan de las disposiciones de los artículos 95 y 96 a las personas debidamente autorizadas por la autoridad aeronáutica y a los funcionarios de la Dirección General de Aviación Civil que viajen en cumplimiento de sus funciones específicas.

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

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

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

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

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

Servicios de transporte aéreo;

Servicios de trabajos aéreos; y,

Servicios aéreos privados.

Capítulo II Servicios de transporte aéreo

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

1. Servicio doméstico o interno que es el que se presta entre puntos situados dentro del territorio del Ecuador; y,

2. Servicio internacional que es el realizado entre la República del Ecuador y un estado extranjero o entre dos puntos del Ecuador, con escala prevista en un estado extranjero.

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

1. Servicios de transporte aéreo regular que son los prestados con sujeción a frecuencias de vuelo uniformes y horarios e itinerarios fijos, aprobados por la autoridad aeronáutica; y,

2. Servicios de transporte aéreo no regular que son los que no reúnen los requisitos del transporte aéreo regular.

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

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

Anunciar horarios e itinerarios de vuelo;

Publicitar o anunciar vuelos sujetos a determinadas frecuencias; y,

Efectuar vuelos con frecuencia tal que pueden constituir vuelos regulares.

Capítulo III

Servicios de trabajos aéreos

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

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

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

TITULO VII DE LAS ACTIVIDADES CONEXAS

Capítulo Unico

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

Estas actividades son:

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

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

TITULO VIII DEL OTORGAMIENTO DE LAS CONCESIONES Y DE LOS PERMISOS DE OPERACION

Capítulo I Generalidades

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

Art. 110.- No obstante el otorgamiento de una concesión o permiso de operación, ningún explotador podrá iniciar operaciones de transporte u otros servicios aéreos, si no está en posesión de un Certificado de Operación (AOC) expedido por la Dirección General de Aviación Civil en el que se haga constar que el poseedor está adecuadamente equipado para realizar con seguridad y eficiencia las operaciones en el área o rutas determinadas.

Al tratarse de compañías extranjeras, la autoridad aeronáutica evaluará las instalaciones con que cuenta para su

operación en el país, así como el documento otorgado por la autoridad competente del país de bandera de la operadora, todo lo cual servirá de base para la expedición de la autorización técnica correspondiente.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 117.- Los servicios aéreos comerciales a realizarse exclusivamente en el Ecuador sólo podrán explotarse por personas naturales de nacionalidad ecuatoriana o por personas jurídicas nacionales constituidas bajo el imperio de las leyes ecuatorianas.

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

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

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

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

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

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

No se modificará, suspenderá, cancelará o revocará ninguna concesión o permiso de operación para la

explotación de servicios aéreos, sin audiencia previa de los interesados, a fin de que presenten las pruebas o alegatos que estimen convenientes en defensa de sus intereses.

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo II Contenido de las concesiones y permisos

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

1. La clase de servicio autorizado y su iniciación;
2. El plazo de su duración;
3. Las rutas aéreas autorizadas, con determinación específica de los puntos terminales, así como de los intermedios, si los hubiere, indicando claramente aquellos que constituyan escalas comerciales y los que sean únicamente escalas técnicas o puntos entre los cuales se autoriza el servicio en el caso de transportes no regulares;
4. El tipo de aeronaves autorizadas para el servicio;
5. Las tarifas;
6. La frecuencia inicial en el caso de transporte regular;

7. El centro principal de operaciones y mantenimiento de aeronaves;
8. Los contratos de seguros que el titular de la concesión o permiso posee para garantizar el pago de las indemnizaciones por daños y perjuicios a los pasajeros, la carga o el equipaje, y a las personas o bienes de terceros en la superficie;
9. Las condiciones y limitaciones, según la naturaleza del servicio o del interés público;
10. Las obligaciones de carácter reglamentario que la empresa debe cumplir en forma permanente y/o periódica;
11. La autorización respectiva, cuando proceda, para el transporte de valijas, fardos y bultos postales y correo en general; y,
12. Cualquier otra, que a juicio de la autoridad se estime necesario incluir.

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

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

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

1. La clase de servicio autorizado, y su iniciación;
2. El plazo de su duración;
3. La naturaleza y descripción de las actividades aéreas autorizadas;
4. Las localidades o regiones donde se realizarán las actividades aéreas;
5. El centro principal de operaciones y mantenimiento de las aeronaves;
6. El tipo de aeronaves autorizadas para el servicio;
7. Las condiciones y limitaciones según la naturaleza del servicio o del interés público;
8. Los contratos de seguros que el titular del permiso posea para garantizar el pago de las indemnizaciones que correspondan de acuerdo con la naturaleza del servicio;

9. Las obligaciones de carácter reglamentario que la empresa debe cumplir en forma permanente o periódica; y,

10. Las demás que a juicio de la autoridad se estime necesario incluir.

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

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

La naturaleza y descripción de la actividad a realizarse;

Las localidades o regiones donde se realizará la actividad;

El plazo de duración del permiso;

Las condiciones y limitaciones bajo las cuales se otorgue el permiso; y,

Cualquier otra que la autoridad estime necesario incluir.

TITULO IX DE LOS CONTRATOS Y OBLIGACIONES

Capítulo I Disposiciones Generales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. El lugar de partida y el de destino estén situados en territorio de dos estados diferentes; y,

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

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

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

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

Capítulo II Transporte de pasajeros y equipaje

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

Número de orden, lugar, y fecha de emisión;

Nombre y dirección del o de los transportadores, así como nombre y apellido del pasajero;

Indicación del punto de partida, con escalas previstas y destino;

Precio del pasaje e impuesto respectivo;

Fecha y hora de iniciación del viaje; y,

Peso del equipaje permitido.

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

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

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

Si una vez iniciado el viaje se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador estará obligado a efectuar el transporte de pasajeros y equipaje por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible, hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido.

También sufragará el transportador los gastos de manutención y hospedaje que se deriven de la expresada interrupción.

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

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

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

Reembolsarles el importe proporcional del viaje no realizado, en forma inmediata;

La continuación del viaje, de conformidad con la demora prevista;

La continuación del viaje por medio de otro transportador, en las mismas condiciones pactadas; y,

El retorno al punto de partida con reembolso del precio del pasaje.

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

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

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

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

1. Número del boleto del pasaje correspondiente;

2. Lugar y fecha de partida y de destino;

3. Peso y cantidad de los bultos;

4. Monto del valor declarado, si lo hubiere; y,

5. Indicación de que la entrega del equipaje se hará al pasajero contra entrega del talón respectivo, salvo autorización expresa.

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

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

Capítulo III Transporte de cosas y mercancías

Art. 159.- El contrato de transporte de cosas que no sean equipaje se perfecciona por la entrega al transportador

de las que deberán ser objeto del transporte.

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

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

Lugar y fecha de emisión;

Puntos de partida y destino;

Nombre y dirección del remitente, transportador y destinatario;

Clase de embalaje, marcas y numeración de los bultos;

Peso, volumen, dimensiones de la mercancía o bultos;

Estado aparente de la mercancía y del embalaje;

Precio del transporte y, de haberla, estipulación de la fecha y lugar de pago;

Valor declarado de la mercancía, si lo hubiere;

Documentos entregados al transportador con la carta de porte; y,

Plazo para el transporte, iniciación e indicación de la ruta, si así se hubiere convenido.

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

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

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

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

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

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

circunstancias.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 171.-La recepción de las cosas o mercancías transportadas sin protesto por parte del destinatario constituirá presunción de que éstas han sido entregadas en buen estado, de acuerdo con el contrato de transporte. En caso de protesta por parte del destinatario se hará constar así en el talón de transporte o documento que lo sustituya, debiendo formalizarse la reclamación correspondiente ante el propio transportador en el plazo de ocho días. Si tal reclamación no se efectuare en el indicado plazo, quedará extinguida la responsabilidad del transportador.

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

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

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

Capítulo IV Contratos de utilización de aeronaves

Parágrafo 1o. Del arrendamiento

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

actividad específicamente aeronáutica por un cierto tiempo o por millaje de recorrido.

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

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

Art. 178.- Son obligaciones del arrendador:

1. Hacer entrega de la aeronave arrendada en el tiempo y en el lugar convenidos, provisto de la documentación de a bordo;

2. Mantener la aeronave en condiciones normales de uso hasta la terminación del contrato, salvo pacto en contrario o culpa del arrendatario.

Art. 179.- Son obligaciones del arrendatario:

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

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

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

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

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

Parágrafo 2o. Del fletamento

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

Art. 183.- Son obligaciones del fletante:

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

Art. 184.- Son obligaciones del fletador:

Limitar el empleo de la aeronave, objeto del fletamento, al uso previsto en el contrato; y,

Pagar el precio estipulado por el fletamento en el lugar y tiempo convenidos.

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

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

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

Parágrafo 3o. Del intercambio

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

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

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

Capítulo V Contrato de prenda aeronáutica

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo VI Hipoteca aeronáutica

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

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

En el instrumento de hipoteca aeronáutica deberá constar con precisión:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo VII Embargo

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

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

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

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

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

TITULO X DE LOS PRIVILEGIOS

Capítulo Unico

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

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

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

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

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

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

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

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

TITULO XI DE LA RESPONSABILIDAD

Capítulo I Daños y perjuicios a pasajeros, equipajes y mercancías

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo II Daños a terceros en la superficie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo III Daños a las aeronaves, personas y bienes embarcados en caso de abordaje

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

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

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

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

Capítulo IV Daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje

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

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

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

Capítulo V Disposiciones comunes

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

al propietario las referidas responsabilidades como codeudor solidario.

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

TITULO XII DE LOS SEGUROS AEREOS

Capítulo Unico

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

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

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

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

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

TITULO XIII DE LA PREVENCION E INVESTIGACION DE ACCIDENTES

Capítulo Unico

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

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

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

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

Idéntica obligación regirá para todas aquellas personas que tengan o adquieran conocimiento de cualquier accidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave o de personas de quienes pueda suponerse que sean sobrevivientes de un accidente de aviación.

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

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

Art. 256.- La autoridad aeronáutica coordinará su actuación con las judiciales, militares, policiales, sanitarias y

aduaneras, dentro de los límites de la competencia de cada una de ellas.

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

Art. 258.- Las aeronaves extranjeras que sufran accidentes en territorio o aguas jurisdiccionales ecuatorianas, así como las aeronaves ecuatorianas que los sufran en territorio o aguas jurisdiccionales extranjeras o en el mar libre quedarán sujetas a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales de la materia.

Art. 259.- Cuando una aeronave ecuatoriana sufra un accidente en el extranjero, el explotador, el comandante o, en su defecto, cualquier miembro de la tripulación deberá notificarlo de inmediato al Cónsul del Ecuador más cercano al lugar, así como a la autoridad aeronáutica ecuatoriana, a efecto de que se adopten las medidas de investigación pertinentes.

TITULO XIV DE LA BUSQUEDA, ASISTENCIA, SALVAMENTO Y DESAPARICION DE AERONAVES

Capítulo Unico

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

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

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

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

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

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

TITULO XV DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Capítulo Unico Jurisdicción y competencia

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

1. Los hechos ocurridos y los actos ejecutados que deben tenerse por infracciones, cometidos a bordo de

aeronaves privadas ecuatorianas que vuelen sobre alta mar o en espacio aéreo no sujeto a la soberanía de estado alguno;

2. Los hechos ocurridos y los actos ejecutados que deban tenerse por infracciones, cometidos a bordo de una aeronave privada ecuatoriana, durante el vuelo sobre territorio extranjero, excepto en aquellos casos en que lesionen la seguridad o el orden público del estado subyacente o se causen daños a las personas o a bienes que se encuentren en la superficie de dicho estado;

3. Los hechos ocurridos y los actos ejecutados que deban tenerse por infracciones, cometidos a bordo de una aeronave extranjera en vuelo sobre territorio o aguas jurisdiccionales ecuatorianos o que se encuentre estacionado en ellos, en todo caso.

Además cuando se trate de una infracción cometida durante el vuelo de una aeronave privada extranjera, habrá lugar a la aplicación de las leyes del Ecuador y a la jurisdicción y competencia de sus tribunales y jueces, si el primer aterrizaje posterior al cometimiento de la infracción tiene lugar en el Ecuador, exceptuándose, empero los casos en que se pidiere extradición.

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

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

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

DISPOSICIONES FINALES

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

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

DEROGATORIA

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

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

En adelante cítese la nueva numeración.

Esta Codificación fue elaborada por la Comisión de Legislación y Codificación, de acuerdo con lo dispuesto en el

número 2 del Art. 139 de la Constitución Política de la República.

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

FUENTES DE LA CODIFICACION DEL CODIGO AERONAUTICO

1. Constitución Política de la República.

2. Codificación No. 2005-020 del Código Aeronáutico, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No.192 de 20 de enero del 2006.

3. Ley No. 2006-037, Ley Reformatoria de la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 de 5 de abril del 2006.

CONCORDANCIAS DE LA CODIFICACION DEL CODIGO AERONAUTICO

Nota: Para leer Concordancias, ver Registro Oficial Suplemento 435 de 11 de Enero de 2007, página

21.