



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE “COTOPAXI”

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANÍSTICAS

CARRERA: ABOGACÍA

TESIS DE GRADO

TEMA:

**“UN ENFOQUE JURÍDICO DEL TRASPORTE AÉREO DE
PASAJEROS EN EL ECUADOR”**

Tesis presentada previa a la obtención del Título de Abogados de los Tribunales y Juzgados
de la República

Autores:

- Freddy Patricio Puco Chicaiza
- Luis Alexis Navarro Andrade

Director:

Lic. Yomisel Galindo Rodríguez

Latacunga – Ecuador

Noviembre 2011

UNIVERSIDAD DE GRANMA

Facultad de Ciencias Sociales y Humanísticas
Carrera de Derecho



Trabajo de Diploma

“Un enfoque jurídico del transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador”

*Autores: Freddy Patricio Puco Chicaiza
Luis Alexis Navarro Andrade*

Tutor: Lic. Yomisel Galindo Rodríguez

CUBA - BAYAMO

2010

AUTORIA

Los criterios emitidos en el presente trabajo de investigación “Un Enfoque Jurídico del Transporte Aéreo de Pasajeros en el Ecuador”, son de exclusiva responsabilidad de los autores.

.....
Freddy Patricio Puco Chicaiza
C.C.- 050265837-0

.....
Luis Alexis Navarro Andrade
C.C.- 050316331-3

Pensamiento

“Nunca consideres el estudio como un deber, sino como una oportunidad para penetrar en el maravilloso mundo del saber”

Albert Einstein

Dedicatoria:

A Dios, a quien considero como mi creador y mi fortaleza espiritual.

A mi madre por estar en los momentos que más la he necesitado para mi superación,

A mi padre por sus consejos y su apoyo en todas mis decisiones,

A mi hermano, por creer y confiar en los dones que Dios me ha regalado,

A mi esposa, por estar conmigo en momentos difíciles,

A mi hija Stefanny Selena quien es mi inspiración y el tesoro más preciado que Dios me ha regalado.

“A todos ustedes dedico este trabajo, con cariño, aprecio y amor porque siempre permanecieron a mi lado.”

Freddy Puco

Dedicatoria:

A Dios, a quien considero como mi creador y mi fortaleza espiritual.

A mi madre Rosa por estar en los momentos que más la he necesitado para mi superación,

A mi padre Luis por sus consejos y su apoyo en todas mis decisiones,

A mis hermanos, Jonathan y Joel por creer y confiar en los dones que Dios me ha regalado,

A mi esposa Andrea por creer y estar con migo en todos los momentos difíciles,

A mi hijo Francisco quien es mi inspiración y el tesoro máspreciado que Dios me ha regalado.

“A toda mi Familia y amigos dedico este trabajo, con cariño, aprecio y amor porque siempre permanecieron a mi lado. y siempre tuvieron una palabra de apoyo durante esta etapa de mi vida”

Alexis Navarro

Agradecimiento

En primer lugar le agradezco a Dios:

Por darme la vida, sabiduría y el entendimiento necesario en todo momento de mi vida,

Luego a mis padres:

Por apoyarme, creer en mí y formarme como persona de bien, honesta, trabajadora y de buenos pensamientos,

A mi esposa, hermano y familiares cercanos:

Por estar siempre a mi lado, guiándome y apoyándome en todo momento.

A mis profesores y a mi Universidad:

Por brindarme el tiempo y la dedicación necesaria para adquirir el conocimiento requerido en mi preparación profesional y humana; y,

Finalmente a mi Director de Tesis:

Lic. Yomisel Galindo Rodríguez: Por la confianza depositada y la entrega que ha puesto para con los investigadores.

Freddy Puco

Agradecimiento

En primer lugar le agradezco a Dios:

Por darme la vida, sabiduría y el entendimiento necesario en todo momento de mi vida,

Luego a mis padres:

Por apoyarme, creer en mí y formarme como persona de bien, honesta, trabajadora y de buenos pensamientos,

A mi esposa, hermanos y familiares cercanos:

Por estar siempre a mi lado, guiándome y apoyándome en todo momento.

A mis profesores y a la Universidad Técnica de Cotopaxi:

Por brindarme el tiempo y la dedicación necesaria para adquirir el conocimiento requerido en mi preparación profesional y humana; y,

Finalmente a mi Director de Tesis:

Lic. Yomisel Galindo Rodríguez: Por la confianza depositada y la entrega que ha puesto para con los investigadores.

Alexis Navarro

Síntesis

Autor: Freddy Patricio Puco Chicaiza
Luis Alexis Navarro Andrade

Tutor: Lic. Yomisel Galindo Rodríguez

En la investigación titulada ***Un enfoque jurídico del transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador***, se erige como problema: La necesidad de caracterización general de la actividad de transporte aéreo de pasajeros como actividad administrativa, con énfasis en su régimen jurídico, incidente en la actualización y concreción del Derecho Administrativo ecuatoriano y en el perfeccionamiento del Derecho positivo.

En correspondencia, constituye su **objetivo general**: valorar el régimen jurídico ecuatoriano de la actividad de transporte de pasajeros, a partir de su caracterización general como actividad administrativa, con el propósito de contribuir a la actualización y concreción de la doctrina nacional y del perfeccionamiento del Derecho positivo.

La exposición se divide en dos capítulos: el primero titulado: El transporte aéreo de pasajeros como forma de actividad administrativa y el segundo se denomina El transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador. Una mirada desde el régimen jurídico del servicio público. En la parte inicial, a partir de las generalidades de la actividad administrativa, se fijan el concepto y las características del servicio público, como ineludible premisa para el análisis de la actividad de transporte aéreo de pasajeros, por un lado, y por otro, del examen de algunos de sus pormenores en nuestro país, con énfasis en su régimen jurídico, lo que acontece en el último de los capítulos.

Se emplearon como métodos los de análisis, síntesis, inducción y deducción, y el exegético jurídico

En el desarrollo de la exposición, especialmente a fin de caracterizar la actividad de transporte de pasajeros como un servicio público, fue importante la ejemplificación con diferentes leyes foráneas.

SUMMARY:

They summarize of the Report

Thematic:

I title: The public services of air transport. An Ecuadorian artificial vision from the administrative activity forms.

Objective: To value starting from a theoretical study - juridical on the administrative activity, the relevancy of the norms that you/they regulate the activity of air transport of passengers in Ecuador, according to the current situation, for the sake of their improvement.

Autores: Freddy Patricio Puco Chicaiza
Luis Alexis Navarro Andrade

Tutor: Lic. Yomisel Galindo Rodríguez

Auxiliary means: PC

The report rotates environment to the public service as form of administrative activity, leaving of the generality of the same ones, making emphasis in the tripartite classification carried out by the Spanish doctrine (I foment, public service and limitation activity or police), without losing of view its administration forms and especially a characterization of the public service.

Once played these matters, it will be demonstrated with a group of foreign legislations the ratification of the air transport of passengers as public service: and lastly an analysis the air transport of passengers in Ecuador, leaving of the group of elements that you/they characterize the public service and without losing from view to the other forms of administrative activity, to achieve that wanted in our objective reference it will be made and it will be demonstrated with some norms of the Ecuadorian legislation.

INTRODUCCIÓN

La intervención del Estado sobre la vida y el cuerpo social tiene como justificación y está siempre orientada hacia la consecución de determinadas finalidades de interés general. La utilidad pública, cuya consecución se encomienda al Estado, es siempre su fin último. Ello se puede lograr de distintos modos, y ante la Administración se ofrecen un amplio espectro de técnicas de intervención que van desde la reglamentación externa por razones de seguridad, a la asunción por el Estado de determinadas actividades como propias, bien declarándolas como reservadas al sector público, bien concurriendo a ellas mediante la iniciativa empresarial pública, al lado de empresas privadas.

La primera de estas dos modalidades se ha operado tradicionalmente entre nosotros a través de la declaración de una actividad como servicio público. La segunda ha constituido un proceso relativamente reciente, en que el Estado ha ido progresivamente haciéndose cargo de ciertas producciones de bienes mediante actividades de gestión económica. Debe destacarse que así como en las primeras (actividades de servicio público) el Estado no ha sido siempre el gestor directo, en las segundas ésta corre siempre, por hipótesis, a cargo del Estado.

La llegada de los servicios públicos ha llevado consigo el aseguramiento por el Estado de determinadas prestaciones garantizadoras de un mínimo vital a los ciudadanos. Este fin se alcanza por dos vías, a través del estricto control del Estado sobre las prestaciones efectuadas por empresas privadas, o bien por la creación de empresas pertenecientes a la Administración o colocadas bajo su control.

En la gestión de los servicios públicos uno de los sectores de mayor incidencia en la sociedad está relacionado con el transporte. El transporte moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

Dentro de estos servicios interesa el estudio del transporte público, también denominado transporte de masas o pasajeros; cuestión que recobra interés, en nuestro país y que repercute de manera directa en los niveles de satisfacción de

los intereses de la sociedad.

La presente investigación forma parte de una línea que pretende, a partir de los diferentes elementos teóricos relacionados con la actividad administrativa, caracterizar la actividad del transporte en cada una de sus modalidades.

El presente trabajo, constituye el primer acercamiento a la actividad del transporte aéreo desde la actividad administrativa en nuestro país, de ahí su novedad, amén de que se ha conocido de la existencia de investigaciones similares en otros países del Caribe.

Con ese antecedente, una sola interrogante bastaría para fundamentar el interés en la investigación: ¿Presentara dificultades el régimen jurídico ecuatoriano en cuanto al transporte aéreo? La respuesta no sólo podría ser útil a la enseñanza del Derecho Administrativo, precisada de concretar y actualizar los aspectos teóricos conforme a la realidad práctica, sino a los operadores del Derecho, atendiendo a las implicaciones que pudiera tener en el perfeccionamiento del Derecho ecuatoriano.

Por otro lado, la legislación aeronáutica nacional sufrió importantes cambios en el año 2006, que ameritan un análisis en pos de verificar su incidencia en el propósito general antes planteado, pues, aun cuando pudieran existir estudios similares (para no ser absolutos, no se niega su existencia), estarían requeridos de la necesaria actualización.

Así, se formula como **problema** de la investigación titulada ***Un enfoque jurídico del transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador***, la necesidad de caracterización general de la actividad de transporte aéreo de pasajeros como actividad administrativa, con énfasis en su régimen jurídico, incidente en la actualización y concreción del Derecho Administrativo ecuatoriano y en el perfeccionamiento del Derecho positivo.

En correspondencia constituye su **objetivo general**: valorar el régimen jurídico ecuatoriano de la actividad de transporte de pasajeros, a partir de su caracterización general como actividad administrativa, en aras de contribuir a la actualización y concreción de la doctrina nacional y del perfeccionamiento del Derecho positivo.

Se persiguen como **objetivos específicos**:

- Argumentar en cuanto a los diferentes tipos de actividad administrativa, con énfasis en la de servicios públicos.
- Caracterizar la actividad de transporte aéreo de pasajeros, en general y ecuatoriana en particular, como un servicio público.
- Diagnosticar el sistema de normas ecuatorianas, reguladoras de la actividad de transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador.

El **objeto** de investigación recae en la actividad administrativa de transporte aéreo de pasajeros, mientras que el **campo de acción** está referido a su caracterización y regulación jurídica.

La exposición se divide en dos capítulos:

Capítulo I: El transporte aéreo de pasajeros como forma de actividad administrativa.

Capítulo II: El transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador .Una mirada desde el régimen jurídico del servicio público.

En el primero de los capítulos, a partir de las generalidades de la actividad administrativa, se fijan el concepto y las características del servicio público, como ineludible premisa para el análisis de la actividad de transporte aéreo de pasajeros, por un lado, y por otro, del examen de algunos pormenores de la misma en nuestro país, con énfasis en su régimen jurídico, lo que acontece en el último de los capítulos.

Para la consecución de los objetivos propuestos se utilizan los siguientes métodos de investigación:

Para emprender la labor investigativa se emplearon los siguientes **métodos**:

- **Análisis, síntesis, inducción y deducción**, útiles en la realización del estudio teórico jurídico, para caracterizar el objeto de estudio y apreciar el estado de la ciencia en cuanto a ella, en aras de lograr, la sistematización de conocimientos y la identificación de regularidades y tendencias en la doctrina.
- **Análisis exegético jurídico**, sustentador de un estudio de tal carácter, para lograr un diagnóstico acerca de la norma.

En el desarrollo de la exposición, especialmente a fin de caracterizar la actividad de transporte de pasajeros como un servicio público, fue importante la ejemplificación con diferentes leyes foráneas.

Consecuentemente fueron obtenidos los siguientes **resultados**:

1. Sistematización de la doctrina sobre la actividad administrativa, con la identificación de los elementos que permiten caracterizar como tal a la de transporte aéreo de pasajeros en general, y a la ecuatoriana en particular.
2. Material bibliográfico actualizado sobre el transporte aéreo de pasajeros en general.
3. Recomendaciones para el mejoramiento de la regulación jurídica del transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador.

Esta investigación arroja como posibles beneficios su contribución a:

- La actualización y desarrollo de la doctrina jurídica ecuatoriana en cuanto a la actividad administrativa de transporte aéreo de pasajeros
- La elevación de la calidad de la docencia en Derecho Administrativo.
- El perfeccionamiento de las normas jurídicas sobre la actividad administrativa de transporte aéreo de pasajeros que conforman nuestro Derecho positivo.

ÍNDICE

<i>CAPÍTULO I</i>	1
EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS COMO FORMA DE ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA	1
1.1 : La actividad administrativa de servicio público	1
1.1.1: Los servicios públicos. Características	5
1.1.2: Formas de gestión de los servicios públicos	11
1.2: La actividad de transporte aéreo de pasajeros como servicio público	16
1.2.1: El transporte aéreo de pasajeros, una necesidad general bajo titularidad estatal	17
1.2.2: Régimen jurídico y formas de gestión de la actividad del transporte aéreo de pasajeros	21
 <i>CAPÍTULO II</i>	 27
EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS EN ECUADOR. UNA MIRADA DESDE EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SERVICIO PÚBLICO	27
2.1: El transporte aéreo de pasajeros en Ecuador. Necesidad General. Titularidad Estatal	27
2.1.1: El Estado ecuatoriano como eje central de la actividad de transporte aéreo de pasajeros	28
2.2: Regulación jurídica del servicio de transporte aéreos de pasajeros, desde sus formas de actividad administrativas	29
2.2.1: El Estado regulador establece las “reglas del juego”	33
2.2.2: Gestión de servicio público de transporte aéreo de pasajeros	34
2.3: Otros elementos caracterizadores del servicio público	43
CONCLUSIONES	55
RECOMENDACIONES	57
BIBLIOGRAFÍA	58
ANEXO	63

CAPITULO I:

El transporte aéreo de pasajeros como forma de actividad administrativa

En el Capítulo se pretende realizar una caracterización de la actividad de transporte aéreo de pasajeros como servicio público. Por lo que se considera prudente, a partir de las generalidades de las formas de actividad administrativa, ofrecer una definición y la caracterización del servicio público como una de sus formas, lo que constituirá el eje central. A fin de caracterizar la actividad de transporte de pasajeros como un servicio público, resultó importante la ejemplificación con diferentes leyes foráneas.

1.1.- La actividad administrativa de servicio público

La actividad administrativa constituye una de las más sobresaliente en la organización estatal, por lo que ha tenido mucha importancia para el Derecho y es muy seguida por las diferentes doctrinas en todo el mundo. A ellas se refieren autores como LANCÍS Y SÁNCHEZ¹ Y DUGUIT Y HAURIU, el primero la define como la que formula reglas individuales de derechos y crea situaciones jurídicas de carácter subjetivo, el segundo con un carácter más genérico, como la gestión de los asuntos público para la satisfacción de los intereses generales según los fines del Estado.²

DE AHUMADA RAMOS³ Y RAMÓN PARADA⁴ coinciden en que la primera forma de clasificar las actividades de la Administración se centró en los sectores o ámbitos en los que se realiza, por ejemplo orden público, asuntos exteriores, comercio, agricultura, defensa, etc. Esta subdivisión al decir del propio PARADA suministra un buen criterio de orden para clasificar las normas administrativas, cuyo número es cuantioso. Por su parte DE AHUMADA enfatiza que una idea muy aproximada sobre

¹ LANCÍS Y SÁNCHEZ, Antonio, *Derecho Administrativo*, 3ra edición, Cultural S.A., La Habana, 1952

² *Ídem* p. 42

³ DE AHUMADA RAMOS, Francisco Javier, Las formas de actuación de las administraciones pública, WWW [http:// premium.vex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Económico-Administrativo/](http://premium.vex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Económico-Administrativo/) 2300-143.03, consultada 11 de marzodel 2009

⁴ PARADA, Ramón, *Derecho Administrativo*, parte general I, 9na. edición, Editorial Marcial Pons, Madrid, 1997, p. 430.

el grado de intervencionismo estatal en la vida de la sociedad, incide y suele reflejarse en el número de departamentos ministeriales existentes.

La doctrina clásica ha clasificado las actividades de la Administración de conformidad con varios criterios:

- a) **Por su Régimen Jurídico:** Actividad sometida al derecho privado y actividad sometida al Derecho Administrativo.
- b) **Por su Contenido:** Según la rama clásica de la actividad del Estado a que fuera dirigida.
- c) **Por su Forma:** Policía, fomento y servicio público. Tales formas de actividad se han venido dando desde la legalización de la actividad del Estado, si bien a cada modelo de Estado ha correspondido la primacía de alguna de ellas.⁵

Esta clasificación tripartita definida en la doctrina española por JORDANA DE POZA, atiende al efecto que la actividad administrativa causa a la libertad de acción y los derechos de los particulares⁶. PARADA considera que tal criterio es el más adecuado para dar cuenta de la actividad administrativa y de contenido del régimen jurídico sectorial o especial⁷;

Como se había anunciado el eje central de este trabajo radica en los servicios públicos y por tanto se hará énfasis en la clasificación atendiendo a la forma, por ser la que de manera más directa conduce a él. Es interesante la definición que ofrece sobre la actividad de fomento el profesor GARRIDO FALLA como “La actividad administrativa que se dirige a satisfacer indirectamente ciertas necesidades consideradas de carácter público, protegiendo o promoviendo y sin emplear la coacción, las actividades de los particulares o de otros entes públicos que directamente las satisfacen”⁸.

⁵ DE AHUMADA RAMOS, Francisco Javier, *Las formas...cit.* en WWW <http://premium.mex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Económico-Administrativo/> 2300-143.03, consultada 11 de marzo 2009

⁶ Vid PARADA. *Derecho...cit.*, p 431 y De Ahumada Ramos, *Las formas... cit.* en WWW <http://premium.mex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Económico-Administrativo/> 2300-143.03, consultada 11 de Mayo del 2010.

⁷ Vid PARADA, *Derecho...cit.*, pp. 432 y 433.

⁸ GARRIDO FALLA, Fernando, *Tratado de Derecho Administrativo*, volumen II (parte general. conclusión), reimpresión de la 7ma edición, Centros de Estudios Constitucionales, Madrid, 1986.

La actividad de Fomento para JORDANA DE POZAS es la acción de la Administración encaminada a proteger o promover aquellas actividades, establecimientos o riquezas debidos a los particulares y que satisfacen necesidades públicas o que se estiman de utilidad general, sin uso de la coacción ni crear servicios públicos⁹. Mientras para GARCÍA DE ENTERRÍA es la actividad jurídica de la Administración Pública que comporta el otorgamiento de auxilios directos o indirectos para servicios o actividades que complementen o suplan los atribuidos al ente público.¹⁰

Por su parte, GARCINI, se refiere al fomento el que incluye dentro de las actividades de la Administración Pública en el capitalismo, como el estímulo y el apoyo que confiere la misma a las actividades de los particulares para atender por su conducto a necesidades de tipo general, sin usar coacción administrativa, ni crear servicios públicos, permitiendo así, atraer elementos sociales, demandando su concurso, estimulando su continuidad¹¹.

Esta actividad está caracterizada por el estímulo al particular por parte de la Administración o empresa con iguales características que los particulares y la imposibilidad de utilización de la coacción a la hora de la prestación del servicio, sin dejar de mencionar la posibilidad de gestionar la actividad con un fin colectivo aun y cuando es un particular quien realice tal prestación y la titularidad de la Administración que no se pierde sobre el servicio que se está prestando.

Esta actividad de fomento cuenta con un conjunto de modalidades o medios los cuales pueden ser de carácter honorífico¹², económico¹³ y jurídico¹⁴, formando

⁹ Vid. PARADA. *Derecho...* cit., ,p.460

¹⁰ Universidad de Alicante, La actividad administrativa en <http://www.ua.es/personal/jant/GAP/2/DA2/11.pdf>;

¹¹ GARCINI GUERRA, Héctor, *Derecho Administrativo*, 2^{da} edición, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1986, p.190

¹² Las medidas honoríficas suelen ser (condecoraciones militares o civiles, el otorgamiento de títulos nobiliarios, los títulos y calificaciones académicas y otras).

¹³ La estimulación puede hacerse en el caso de los medios económicos por la vía de subvención, sin dejar de mencionar los beneficios fiscales, desgravaciones, exenciones, mejoras del trato fiscal. <http://personal.us.es/patroclo/actividadadv.pdf> JORDAN DE POZAS. consultada 11 de mayo del 2010.

¹⁴ Los medios jurídicos, son el establecimiento de determinados privilegios a favor de los particulares, o de dispensas frente a Leyes y Reglamentaciones administrativas de carácter prohibitivo. Pueden citarse como ejemplo la concesión de beneficio de la expropiación forzosa, otorgamiento de concesiones a los descubridores de minas, aguas subterráneas, etc.

tres grupos generales, conforme a su objeto y en función de las diversas ventajas que se otorgan a los particulares, cuya acción pretende estimularse.

La actividad frecuentemente llamada de limitación o de policía es aquella mediante la cual la Administración restringe la libertad o derecho de los particulares, pero sin sustituir con su actuación la actividad de estos. “Es una actividad fundamentalmente jurídica hecha de normas primero, y de actos de imperio, después, que se impone coactivamente a los ciudadanos sometiendo sus vidas, su propiedad y su actividad esencialmente libre a una serie de limitaciones, de condicionamientos e incluso de privaciones necesarias para una ordenada convivencia¹⁵. Con ello se vinculan las llamadas formas de limitación o medios de policía, o técnica de la actividad de limitación, entre las que se encuentran la reglamentación¹⁶, el sometimiento a autorización¹⁷, y las órdenes¹⁸.

La actividad administrativa de limitación o policía RAMÓN PARADA distingue la actividad administrativa sancionadora de la limitación o policía y añade la actividad

<http://personal.us.es/patroclo/actividadadva.pdf>. JORDAN DE POZAS. consultada 11 de Mayo del 2010.

¹⁵ AHUMADA RAMOS, Francisco. *La actividad administrativa de limitación o policía, Las formas...cit*, WWW. [http:// premium.mex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Economico-Administrativo/ NH306](http://premium.mex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Economico-Administrativo/NH306), consultada 11 de Mayo del 2010.

¹⁶ La reglamentación es una forma de actividad limitadora que implica el derecho de mandatos legales. Es decir reglamentos que imponen limitaciones a la actividad de los administrados, unas veces directamente, con amenazas o no de sanción, y otras, simplemente regula las demás formas de actividad o intervención.

¹⁷ La autorización administrativa como expresa el profesor de AHUMADA (*Vid.DE AHUMADA RAMOS. Las formas...cit.*), es un acto mediante el cual la Administración le permite a un particular o grupo de ellos, la realización de una actividad determinada; PARADA, por su parte coincide, aunque lo califica como un acto reglado, que libera la prohibición del ejercicio de un derecho o libertad preexistente, por lo que la autorización trata simplemente de determinar si la actividad o el ejercicio del derecho o libertad en cuestión cumple con las exigencias legales o reglamentarias. (*Vid.PARADA, Derecho... cit.*, ,p.450)

Las autorizaciones se otorgan sobre un ámbito de la actividad, que no pertenece a la Administración, sino que el ordenamiento jurídico impone para el desarrollo de determinadas actividades la obtención de las mismas.

¹⁸ Las órdenes (mandatos y prohibiciones) constituyen técnicas de la actividad limitadora de la Administración, como ya se dijo. Si las órdenes tienen carácter positivo se consideran como mandatos, mientras si son negativas constituyen prohibiciones. Las órdenes son como explican LANDI Y POTENZA actos por los que la Administración, sobre la base de una potestad de supremacía hace surgir a cargo de un sujeto un deber de conducta positiva (mandato) o negativo (prohibición), cuya inobservancia expone al obligado a una sanción en caso de desobediencia. (*Vid. Landi y Potenza. cit .pos. Parada, Derecho ...cit. p.455*)

Los mandatos y prohibiciones, imponen a los particulares una obligación de hacer o no hacer, o de soportar algo, de conformidad con lo previsto en el orden jurídico, y a pesar de que siempre han de justificarse en norma legal pueden establecerse en un reglamento administrativo de forma general para todos los que se hallen en la situación que regula.

arbitral. Igualmente se refiere a que otros autores añaden la actividad de planificación y que se ha difundido la antes citada que distingue entre jurídica, material y técnica¹⁹. DE AHUMADA efectivamente incluye además de la arbitral la acción de planificación social y económica y la actividad empresarial de la Administración²⁰.

La actividad de policía se ejerce restringiendo la libertad y los derechos de los administrados; y estas restricciones que poseen un carácter puramente administrativo no recaerán sobre el derecho, sino sobre el ejercicio del mismo, por lo que debemos acentuar que este tipo de actividad solo podrá ejercitarse en el marco que la ley establezca.

Al servicio público, dado el objetivo de esta investigación se dedicará el siguiente subepígrafe.

1.1.1.- Los servicios públicos. Características

Desde el surgimiento del Derecho Administrativo como ciencia jurídica independiente, la tesis predominante fue siempre la de comprender la regulación de esta ciencia con un único objeto que se refería a los servicios públicos, tanto es así, que muchos tratadistas de esta materia conceptualizaban el Derecho Administrativo como la rama jurídica reguladora de los servicios públicos; y dejaban fuera de su regulación lo multifacético de las relaciones sociales que se conviertan en relación jurídico administrativas.²¹

Un ejemplo de tal concepción se encuentra en la obra de Adolfo POSADA quien expresa que “La función administrativa se resuelve concretamente en servicios: La administración es un sistema de servicios”²². Igualmente CHUAYFFET CHEMOR, explica como el de servicio público es un concepto que en su momento constituyó

¹⁹ Vid Parada, Ramón, Derecho...cit, pp. 434 y 435

²⁰ De AHUMADA RAMOS, Francisco Javier, Las formas...cit, WWW. <http://premium.mex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Económico-Administrativo/> 2300-143.03, consultada 11 de Mayo del 2010.

²¹ LANZA LÓPEZ, María Teresa *La concesión administrativa de servicio público*, en Temas de Derecho Administrativo el Ecuador, tomo II, coordinado por Andry MATILLA CORREA, Editorial Félix Varela, la Habana 2004.

²² POSADA, Adolfo, *Tratado de Derecho Administrativo, según las teorías filosóficas y la legislación positiva*, tomo II, Librería General de Victoriano Suárez, Madrid, 1898, P 3

el eje de la actividad administrativa y consecuentemente, el objeto de regulación casi único del Derecho Administrativo²³.

PARADA expone sobre la denominación como “actividad de prestación” o “servicio público”, considerando este último término equívoco, al haberse intentado construir sobre el concepto mismo del Derecho Administrativo, por un lado y por otro porque no designa exclusivamente una forma de la actividad administrativa, sino todo el conjunto de ella y de los órganos de la Administración con independencia de que la actividad que desarrollen sea de prestación, de limitación o de fomento. En tal sentido acota que la generalidad a que se presta el término servicio público justifica que se postule su sustitución por el de actividad de prestación, o al menos la utilización indistinta de uno y otro, lo que permite la conversión de aquel a la actividad prestacional²⁴.

GARCÍA OVIEDO resalta como la idea del servicio público implica un conjunto de elementos y actividades coordinadas a un fin, y se apoya en la obra de JÉZE, MAYER y WIGNY²⁵. Este catedrático, como LANCÍS distingue entre servicio público y servicio privado.

Estos autores parten de criterios muy diferentes basados en la manera en que se presta el servicio, el fin, la persona que lo atiende, la manera en que se presta y el régimen que lo regula. En cuanto a la finalidad se aborda como problemática a la hora de hacer una distinción, pues no resulta suficiente, ya que obviamente la intención del servicio público es satisfacer las necesidades generales, sin embargo estas pueden ser en buena medida satisfechas a partir de servicios privados, por tanto es indispensable que el servicio que se presta tenga intrínseco la satisfacción de un interés general.

Tampoco puede calificarse de público un servicio porque sea pública la personalidad que lo atiende, pues no deja de ser público un servicio porque sea atendido por una persona privada.

²³ CHUAYFFET CHEMOR, Emilio, *Derecho Administrativo* en <http://www.fd.uo.edu.cu> tomado de www.jurídica.unam.mx/navjus/index.htm., consultada el 11 mayo del 2010.

²⁴ PARADA, *Derecho...* I, cit ,p 485

²⁵ GARCÍA OVIEDO, Carlos. *Derecho Administrativo*, 3ra Edición, E.I.S.A, Madrid. 1951 p. 97

De igual manera, no puede calificarse de público el servicio porque es al público a quien se ofrece pues hay verdaderos servicios, como el de defensa nacional, que es utilizado por el Estado.

El servicio público caracterizado por un régimen jurídico especial implica el gozar de reconocimiento legal, de lo contrario no existirá.

Resulta importante lo señalado por BOQUERA OLIVER²⁶, cuando destaca en su obra la condición *sine qua non* para que pueda crearse un servicio público, es decir que el legislador debe haber calificado de público el fin que será atendido, de esta manera el legislador y la Administración Pública decidirán cuales serán esos servicios sin contar aquellos en los que la Ley impone su creación a la Administración Pública por ser considerado necesario para satisfacer necesidades de carácter colectivo y en los que se le deja discrecionalmente su creación,(servicios voluntarios). En este caso la Administración puede optar por atender el fin público mediante técnicas distintas a la del servicio público, sin perder de vista que esta discrecionalidad ocasiona ciertos problemas desde el momento en que una prestación sea reconocida como necesidad colectiva y en otro momento deje de serlo, lo cual puede provocar un grave perjuicio al particular que presta este servicio en su forma de gestión indirecta.

GARCÍA OVIEDO concluye, que de la adecuada combinación de estos criterios resultará la naturaleza pública de un servicio y expresa que público “es el servicio que satisface una necesidad colectiva y cuya gestión es asumida, ya por la Administración directamente, ya por una persona o entidad a su cargo. Es indiferente que el uso del servicio se ofrezca al público o se lo reserve a la Administración”²⁷.

De tal manera resume que:

- a) El servicio público es una ordenación de elementos y actividades para un fin.
- b) El fin es la satisfacción de una necesidad pública.

²⁶ BOQUERA OLIVER, José María. *Derecho Administrativo*, volumen I, 3ra Edición, Editorial Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1979, pp. 234 y 235.

²⁷ ídem pp. 99 y 100

- c) El servicio público implica la acción de una personalidad pública, aunque no siempre sean las personas administrativas las que asuman esta empresa.
- d) Esta acción cristaliza en una serie de relaciones jurídicas constitutivas de un régimen jurídico especial, distinto, por tanto del régimen jurídico general de los servicios privados.

Por su parte LANCÍS reconoce que hay características propias en el servicio público que lo distinguen del carácter de privado, pero esa diferencia es ocasional ya que cambia de época en época y de un país a otro, y que sobre el criterio que rige la calificación definitiva de un servicio como público o privado no se ha dicho la última palabra²⁸. Opinión muy parecida, es la que sostiene la autora ecuatoriana LANZA LÓPEZ, cuando expresa que si se partiera para determinar la existencia de un servicio público, de delimitar su objeto entendiendo como tal la satisfacción de necesidades o intereses de carácter general, se deduciría que ello es verdaderamente difícil, ya que estas actividades o intereses pueden variar a través del tiempo e incluso en el mismo país, por lo que una actividad que se consideraba servicio público más tarde puede no considerarse como tal, y por ende concluye que la determinación del objeto del servicio público depende del grado de evolución de las costumbres en su ambiente social, en determinado país²⁹.

De manera general, la continuidad, uniformidad, confianza pública en su efectividad, economía en su disfrute, igualdad en su aplicación, comodidad del público, pero como destaca PÉREZ, los autores se encuentran de acuerdo en que existen tres reglas que son características comunes a todos los servicios públicos, la continuidad, la igualdad de los usuarios y la adaptación del servicio a las necesidades del público³⁰.

²⁸ Lancís y Sánchez, Antonio, *Derecho...cit* p 83

²⁹ Lanza López, María Teresa "La concesión administrativa de servicio público", en *Temas de Derecho Administrativo el Ecuador*, tomo II, coordinado por Andry Matilla Correa, Editorial Félix Varela, la Habana 2004. P.396.

³⁰ PÉREZ, Efraín "El Poder Ejecutivo en el Derecho Público y en la Constitución. Tercera reimpresión. Ediciones ESTADE, Quito, 2000.

Al analizar los diferentes criterios de los autores hace concluir sobre la gran diversidad de criterios, adaptados y vistos desde ángulos diferentes, por ejemplo; a las anteriores se une las consideraciones de ADOLFO POSADA³¹ en cuanto a que los servicios públicos son actuaciones administrativas consistentes en prestaciones asistenciales de la Administración Pública que satisfacen necesidades colectivas; y las de un grupo de autores alrededor de que el régimen de servicio público puede ser tanto de Derecho público, como de Derecho privado, según lo demandan las necesidades a satisfacer, alegando que aunque el servicio público esté regido por el Derecho privado, no pierde sus cualidades y centran la atención; para determinar la esencia de la noción del servicio público, en el fin perseguido y no en las normas que rigen la prestación de dicho servicio.

Se puede concluir que informan el régimen jurídico especial del servicio público los siguientes aspectos:

1. La utilización por la Administración Pública de su poder de *imperium* y con todas las prerrogativas que le asisten.
2. Acompañan a la Administración Pública su poder de policía, o sea, el poder de coacción para defender el buen orden del servicio contra manifestaciones de la libre actividad humana.
3. La obligatoriedad de la prestación del servicio, con unidad de trato para todos los ciudadanos, salvo la existencia de categorías especiales.
4. No puede haber más dependencia del dominio público que se utilice al prestar el servicio público que dé la razón estatal de satisfacción de la necesidad social y la modificabilidad en la ejecución del servicio por razones de oportunidad y conveniencia en cuanto a la satisfacción del interés público³².

Pero existen puntos en los que todos coinciden, tal es el caso la satisfacción de las necesidades de carácter colectivo; indiscutiblemente esta es la finalidad de la Administración Pública, la razón de su existencia; además de otros como la

³¹ POSADA, Adolfo, *Tratado...II cit...* tomo II, p3

³² LANZA LÓPEZ, M.T, "*La concesión...*", p.398

persistencia, la igualdad de los usuarios y el ajuste de los servicios a las necesidades del público.

Una caracterización concreta de los servicios públicos es la realizada por la autora ecuatoriana Lanza López la que, por tal motivo y porque en mayor o menor medida resume los aspectos antes tratados, se tomaría como hilo conductor de la investigación. La autora señala los siguientes caracteres:

- a) Satisfacción de una necesidad o interés general o colectivo.
- b) Que la actividad encaminada a satisfacer dicha necesidad se realice por el Estado a partir de las funciones y las competencias de los agentes administrativos, o por particulares a través de formas que garanticen la defensa del interés público.
- c) Que su régimen jurídico permita que la Administración reglamente, dirija y gestione de forma directa o indirecta el Servicio.
- d) Que suponga una actividad técnica prestada de forma regular y continua y que la misma sea adecuada, y sea predeterminada por una igualdad en relación con aquellos usuarios del servicio³³.

De esta caracterización se puede determinar que lo que fija al servicio público es la satisfacción del interés público y no privado, no importa si este ente que realiza la prestación es un órgano de Administración estatal encargada de la vigilancia de los intereses generales propio de sus funciones, particulares o empresas privadas a las que sólo se le cede la gestión, siempre y cuando sea garantizada la defensa de los intereses colectivos. Si es importante la manera en que se dirija o gestione ya sea directa o indirectamente, de manera constante y ajustada y que garantice la equivalencia en la utilización del servicio.

El servicio público debe estar regulado por un régimen jurídico erigido en las potestades y poder de la Administración Pública, que permita satisfacer el interés público, mediante la gestión, ya sea de manera directa o indirecta, la disciplina y control de tal servicio que a la vez supone una actividad técnica que ha de prestarse de manera constante (regular), sin interrupción (continua) y adecuada, y

³³ Lanza López, M.T, “ *La concesión* ...”,p. 394

que por demás garantice la igualdad y con un trato uniforme y homogéneo para todos los posibles usuarios.

No quisiéramos terminar sin hacer alusión al concepto emitido sobre los servicios públicos por el profesor SERRA ROJAS, quien según FERNÁNDEZ RUIZ, reivindica la justa importancia de la noción de servicios públicos, sin las exageraciones de LEÓN DUGUIT o de JÉZE, que representa sólo una parte de la actividad de la Administración Pública³⁴; lo define así:

“El servicio público es una actividad técnica, directa o indirecta, de la Administración Pública activa o autorizada a los particulares, que ha sido creada y controlada para asegurar (de una manera permanente, regular, continua y sin propósito de lucro), la satisfacción de una necesidad colectiva de interés general, sujeta a un régimen especial de Derecho público”³⁵.

1.1.2.- Formas de gestión de los servicios públicos

La gestión de los servicios públicos suele ser de diversas maneras. Las Administraciones Públicas pueden gestionar los servicios públicos que son de su competencia de forma, directa o indirecta; algunos autores reconocen la de tipo mixta.

PARADA, indica que la actividad de prestación o de servicios públicos puede ser cumplida por la Administración en el régimen de Derecho público, o por medio de organizaciones privadas propias. En el primer caso, los servicios pueden prestarse tanto por gestión directa de la Administración como indirectamente a través de los particulares, produciéndose una privatización en el modo de gestión pero sin que comporte la remisión a un régimen de Derecho privado, sino justamente de Derecho público³⁶.

³⁴ Vid. FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge, “Apuntes histórico sobre la Ciencia del Derecho Administrativo en México”; en *Estudios Jurídicos en homenaje a Martha Morineau*, coordinado por Nuria González Martín, tomo I, Derecho Romano, Historia del derecho, Instituto Nacional de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México, 2006.

³⁵ SERRA ROJAS, cit. pos. Fernández Ruiz, *Apuntes... I*, cit., p.182

³⁶ PARADA, *Derecho ...I*, cit., p. 492

Coincidentemente BOQUERA OLIVER afirma que los servicios públicos pueden prestarse mediante formas de gestión directa y forma de gestión indirecta y “Se considera que existe forma de gestión directa cuando el servicio lo presta la Administración por sí misma o mediante otra persona jurídica exclusivamente dependiente de ella, de tal manera que aquella asume toda la carga económica de la prestación del servicio (las pérdidas o ganancias del sujeto creado sólo en la Administración repercute). Existe gestión indirecta de los servicios cuando la Administración competente contrata su prestación con los particulares y estos asumen en todo o en parte del riesgo económico de la prestación del servicio”³⁷.

En este caso solo se hace referencia al problema económico que se desprende una vez que la Administración o los particulares de forma indirecta prestan el servicio, dejando claro que aun y cuando sean los particulares los que asumen los riesgos económicos, la Administración Pública es la titular del servicio.

Son varios los autores que se han referido al tema sin embargo una clasificación más completa es la ofrecida por GARRIDO FALLA,³⁸ que en definitiva contempla de una manera u otra la opinión del resto de la doctrina.

El citado autor hace referencia a las formas de gestión por las que se vale la Administración Pública para llevar a cabo la prestación de los servicios públicos.

Bajo la definición de gestión directa se comprenden todas aquellas formas de prestación en los cuales la Administración territorial ofrece el servicio directamente con sus propios medios: Se trata de la gestión enteramente pública. En consecuencia, esta modalidad gestora se caracteriza por:

1. La Administración actúa a través de su propia estructura y organización burocrática, es decir, a través de sus funcionarios y personal contratado, por lo que se elimina cualquier intervención de los particulares en la prestación del servicio;
2. La propia Administración prestadora del servicio es quien aporta el capital necesario para ello;

³⁷ BOQUERA OLIVER, *Derecho ...I*, cit., p. 241

³⁸ GARRIDO FALLA, *Tratado... II*, volumen II (parte general... conclusión), reimpresión de la 7ma edición, Centros de Estudios Constitucionales, Madrid, 1986.pp. 404 y SS.

3. El riesgo de la actividad de gestión es soportada por dicha Administración, a diferencia de lo que sucede en los casos de gestión indirecta del servicio.

En cambio, la Administración puede ceder, como ya se refirió, la gestión a particulares o empresas privadas que puedan económicamente y legalmente prestar el servicio que a la Administración pública interesa, esto responde a que la empresa solo realiza la gestión, pues la titular del servicio realizado sigue siendo la Administración Pública, a la que se le denomina gestión indirecta, que como diría PARADA y GARRIDO FALLA, supone la intervención de un particular o de una empresa mixta ligada a la Administración (titular del servicio) por una relación contractual, generalmente a través del llamado contrato de gestión de servicio público³⁹.

Partiendo de la magnífica clasificación realizada por GARRIDO FALLA, podemos decir que simplícidamente la gestión indirecta:

- a) Se realiza con la intervención de particulares o empresas mixta.
- b) El riesgo económico corre a cargo de los particulares o empresa mixta que realizan el servicio público.
- c) La Administración solo sede la gestión administrativa, pues la titularidad del servicio público se mantiene en su poder.
- d) Se basa en la utilización de instrumentos específicos como la Concesión, el Arrendamiento y el Concierto.

Es de tener en cuenta que la concesión de servicios públicos pertenece al género conocido como concesiones administrativas. Se utiliza la expresión en plural, porque no existe una sola forma de concesión, sino que esta puede manifestarse de distintas maneras y en consecuencia tampoco tiene un régimen jurídico uniforme.

³⁹ Es aquel mediante los cuales las Administraciones Públicas encomiendan a una persona, natural o jurídica, la gestión de un servicio público con un contenido económico que los haga susceptibles de explotación por empresarios particulares, quedando excluidos los servicios que impliquen ejercicio de la autoridad inherente a los poderes públicos. Tal y como afirma Matilla Correa, en el ordenamiento positivo el Ecuador no se acoge la figura del contrato administrativo. (Vid. Matilla Correa, Andry, El Ecuador y las concesiones administrativas hoy en <http://www.fd.uo.edu.cu>)

La concesión supone el impulso de una actividad económica por parte de un concesionario, ente a quien se le conceden ciertos derechos para realizar esta actividad, que estará caracterizada por el riesgo que corre el concesionario el cual debe responder con su patrimonio. La concesión es la forma paradigmática de la gestión indirecta de los servicios públicos. Consiste en la transferencia al gestor indirecto (sujeto privado) de facultades originariamente administrativas.

Es importante distinguir entre la autorización y la concesión; y para ello se toma el criterio de Lancís⁴⁰, en cuanto a que la primera consiente al particular el ejercicio de un derecho, levantando la prohibición o límite que lo impediría y cita a PRESUTTI que encuentra tres fines: tolerar un acto que sin ella sería ilícito; consentir un hecho que sin aquella sería nulo; o permitir el uso singular de un bien de dominio público, o el disfrute de un servicio público, cuando la Administración tuviera la facultad de otorgar tales ventajas a una persona o entidad. En este último aspecto dice el autor es en el que la autorización suele confundirse con la limitación, expresiones ambas que a menudo llegan a usarse como sinónimo.

Aclara además que las autorizaciones son esencialmente revocables cuando lo exija el interés general, lo que lleva implícito su carácter temporal, no obstante reconoce que algunos pueden ser otorgados a perpetuidad.

En la concesión, por el contrario, si bien se crean derechos para el concesionario se le fijan al mismo tiempo obligaciones específicas y determinadas; entre otras las de realizar el objeto de la concesión de donde adquiere la condición sinalagmática que le es característica.

Otra de las formas de gestión indirecta es el arrendamiento de bienes o instituciones por parte de la Administración a particulares que van a realizar la prestación del servicio. En este caso el arrendatario no solo correrá con el riesgo económico sino que tendrá que abonar una tasa periódica a la Administración arrendadora. Hay que destacar que aquí los bienes son proporcionados por la Administración por lo que la inversión hecha por los particulares es mínima.

⁴⁰ (Vid. Lancís y Sánchez, Antonio, Derecho ...cit., p 460)

Por último y no menos importante tenemos el Concierto, que presupone que una empresa realice actividades análogas al servicio público de que se trate.

Se trata de una forma de gestión indirecta, especialmente apropiada para hacer frente a los servicios sociales o asistenciales que implica la celebración de un contrato con entidades públicas o privadas o particulares que vengán realizando prestaciones análogas a las que constituyen el servicio público de que se trate.

En el caso del concierto es la Administración quien aprovecha los locales o instalaciones que tenga el particular para la prestación de la actividad, limitándose únicamente a otorgarle la condición jurídica de gestor del servicio público correspondiente.

Como se dijo una parte la doctrina contempla la forma de gestión la mixta, y en ella agrupa a las empresas mixtas, la gestión se lleva a cabo a través de la creación de sociedades mercantiles Anónima o de Responsabilidad limitada, en la que la Administración participa, por sí o por medio de una entidad pública, en concurrencia con personas naturales o jurídicas, o en la participación de una sociedad mercantil ya creada. El carácter mixto de la sociedad resulta de la participación conjunta en el capital social y en la dirección y gestión de la empresa en la que ha de intervenir la Administración.

Este tipo de gestión cuenta con dos modalidades, la gestión interesada y la sociedad de economía mixta. En la primera la Administración Pública y el empresario participan de los resultados de la explotación del servicio público, teniendo en cuenta lo proporcionado en el contrato establecido entre ambos, pudiéndose estipular incluso un beneficio mínimo a favor de cualquiera de las partes asociadas atendiendo al resultado de la explotación. El riesgo económico se asume en este caso de modo conjunto. En esta fórmula de gestión la colaboración Administración-particular no se instrumenta mediante la creación de una sociedad sino a través de un contrato. Es por ello que la mayoría de la doctrina reconoce que en puridad nos encontramos ante una concesión administrativa con cláusula de interesamiento.

En el segundo de los casos permite que la Administración participe parcialmente por sí o por medio de una entidad pública en el capital, aunque de manera minoritaria, pero con medios eficaces que le permitan cierto control sobre la sociedad.

Una vez caracterizado el servicio público como forma de actividad administrativa basado en su concepción, clasificación, el régimen jurídico que permite la realización de su gestión directa, indirecta y mixta, podemos pasar a enmarcar la actividad del transporte aéreo de pasajeros como servicio público.

1.2.- La actividad de transporte aéreo de pasajeros como servicio público

Una vez analizados los aspectos relacionados con la actividad administrativa y en especial los servicios públicos, concierne entonces particularizar en lo relacionado con el transporte aéreo de pasajeros, con punto de partida específico en los requisitos a cumplir por los servicios públicos por sus formas de gestión. A tal propósito será útil como apoyo, la ejemplificación con algunas normas foráneas reguladoras del transporte público.

Gramaticalmente transportar significa llevar algo de un lugar a otro, mientras que transportarse es la acción y resultado de transportar.

En la actualidad el transporte moderno en general está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

El transporte de personas a través de las distintas vías de comunicación (terrestre, aérea, fluvial y marítima, etc.) constituye una actividad que genera diversos tipos de relaciones que contienen relevancia jurídica; genera derechos y obligaciones para los sujetos que intervienen en dichas relaciones y por tanto obligan a las autoridades de los Estados a tener una visión de las situaciones con posibilidad de surgir en estas relaciones en dicha actividad y al mismo tiempo regularlas.

A los efectos de esta investigación interesan realizar dos apuntes fundamentales; el de caracterizar la actividad de transportación o transporte aéreo de pasajeros,

como actividad de administrativa de los servicios públicos, sin perder de vista las también aludidas formas de actividad administrativa de limitación y fomento y la limitación al transporte aéreo.

El pasajero es la persona natural que es trasladada de un lugar a otro en un medio destinado a tal servicio público, mediante el pago de una tarifa legalmente establecida.

Una vez definido los términos de transporte y pasajero, no se hace difícil llegar a la definición de transporte de pasajeros como la actividad realizada con el fin de trasladar personas de un lugar a otro, a cambio de un pago pecuniario, en un medio registrado y habilitado para tales fines, incluyendo las pertenencias (equipaje) de los pasajeros.

Para la doctrina "Transporte aéreo"⁴¹ significa el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo en aeronaves, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o en alquiler. "Se entiende por aeronave toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores".

Es importante entonces analizar si esta actividad puede ser catalogada como servicio público, a partir de las características ya planteadas.

1.2.1.- El transporte aéreo de pasajeros, una necesidad general bajo titularidad estatal

La primera de las características a las que se hizo alusión se refiere a la satisfacción de necesidad o interés colectivo.

Es evidente la necesidad de traslación de un lugar a otro por las personas, lo que implica necesariamente la utilización de un transporte eficiente, y por las características de la sociedad actual, influye en gran medida la agilidad (velocidad, rapidez y seguridad) con que se puedan desplazar los ciudadanos.

⁴¹ http://www.acsaec.org/Documents/Transport/Final_ATA_Sp.pdf. Consultada el 4 de Febrero del 2009

Cada país presenta sus particularidades con respecto a la regulación y uso del transporte aéreo como actividad administrativa, hay que admitir que el transporte aéreo es de suma importancia para el traslado rápido y eficiente de las personas que necesitan de este servicio; el que cuenta con una gran generalidad de intereses, pero es además indispensable para el desarrollo económico y social de cada territorio.

Referido al tema son variadas las legislaciones a nivel mundial que dan tratamiento al transporte público, tal es el caso de México, quien en su “Ley de Aviación Civil”⁴² reconoce el servicio de transporte aéreo como un servicio de necesidad general y público.

Se puede apreciar que el transporte aéreo es una modalidad especialmente idónea para cubrir distancias largas y medias. Por lo que respecta a España, pueden reflejarse en los siguientes datos: a) El transporte aéreo representa un valor añadido bruto a precios de mercado de unos 100.000 millones de pesetas anuales, lo que supone más de seis veces el representado por el ferrocarril y una cifra muy próxima a la totalidad del transporte de viajeros por carretera”⁴³.

Cuando se refería a la importancia del transporte aéreo para el desarrollo económico de las sociedades, podemos mostrar como ejemplo concreto que a partir del 2009, el país Panameño reportó una cantidad de viajeros de más de 2,320 millones de pasajeros solo en vuelos internacionales regulares, además de que actualmente alrededor de 33 millones de empleos se relacionan con la aviación civil. Ese comportamiento, plantea el Gobierno Nacional de Panamá, considerar a la aviación de vital importancia, tomando en cuenta la naturaleza del país como de servicio de enlace regional y mundial y de destino turístico⁴⁴.

No podemos dejar de mencionar a la Republica Bolivariana de Venezuela quien muestra en su legislación aérea civil,” La prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros, equipaje, carga y correo tiene el carácter de servicio público”.

⁴² Ley de Aviación Civil para el Estado de México, D.F, en <http://www.cddhcu.gob.mx/LeyesBiblio/doc/25.doc.>, a 28 de abril de 1995. Consultada 4 de Junio del 2010.

⁴³ ALONSO SOTO. Ricardo, “*La liberación del transporte aéreo*” http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/Transporair.pdf. Consultada 4 de Febrero del 2009.

⁴⁴ Tomado de <http://www.presidencia.gob.pa/informe/anacion/instituciones/AAC.pdf>. Consultada el 4 de febrero del 2009.

“Colombia en el transporte aéreo, la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de transporte en su artículo 68 indicó que el modo de transporte aéreo, es un servicio público esencial”⁴⁵.

Como se ha analizado el transporte aéreo de pasajeros es irrefutablemente una necesidad de carácter general, pues en todo el mundo aumenta en uno u otro porcentaje la cantidad de personas, bienes que se trasladan en las diversas distancias y territorio, puesto de que este medio de transporte a diferencia de otros da la posibilidad de traspasar fronteras mas allá de los territorios nacionales.

Tal y como se analizará al tratar otros de los caracteres esenciales del servicio público la regulación y desarrollo de la actividad del transporte, es centro de las políticas estatales; pero ello no es privativo de las miradas y acciones de tal orden, sino que en la esfera internacional se encuentra la preocupación por la misma y muestra de ello lo constituyen, por ejemplo, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (*International Air Transport Association* o IATA)⁴⁶ y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)⁴⁷

Otra de las características objeto de análisis se refiere a que la actividad sea realizada por el Estado; partiendo de las funciones y competencia de los agentes administrativos, o particulares a través de formas que garanticen la defensa del interés público. Este aspecto guarda estrecha relación con el anterior, pues como afirma GARCÍA OVIEDO, refiriéndose a los servicios de comunicaciones y transporte: “Servicios públicos de esta naturaleza no pueden ser explotados en un régimen de empresa puramente privada. Están íntimamente ligados con el interés público, que su construcción, instalación o explotación exige la dirección suprema del Estado. La iniciativa privada no podría sustraerse en este caso, a las

⁴⁵ Decreto con Fuerza de ley de Aviación Civil para la República Bolivariana de Venezuela de 13 de Noviembre del 2000. en <http://mipagina.cantv.net/leamon/LEYDEAVIACIONCIVIL.doc>. Consultada 2 de Junio del 2010.

⁴⁶ Se fundó en La Habana, El Ecuador, en abril de 1945. Es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de los consumidores de todo el mundo.(*Vid.* <http://www.iata.org>)

⁴⁷ Creada el 7 de diciembre de 1944 cuando delegados de 52 naciones se reunieron en Chicago para firmar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la OACI constituye desde entonces parte y esencia de la historia de la aviación. Su obra comprende tanto las normas y disposiciones aeronáuticas de carácter técnico como el sistema jurídico que ha permitido el desarrollo ordenado de la aviación civil (*Vid.* www.icao.int)

sujeciones del medio personal, desentendiéndose en estas obras y servicios de las directrices y ordenaciones que exige la causa pública. Por otra parte abandonar estas explotaciones a la actividad individual sería poner en manos de las empresas intereses sociales, económicos y afectivos importantísimos, e incluso comprometer seriamente sagrados intereses del Estado”⁴⁸.

En las leyes antes citadas de transporte aéreo de pasajeros, se puede apreciar la que es un órgano del Estado quien rige esta actividad, por ejemplo, la legislación colombiana que se confiere a la Autoridad aeronáutica “la atribución de calificar, reglamentar, con la finalidad de prestar aéreos seguros, eficientes y económicos”⁴⁹.

Por su parte la legislación mexicana establece que es la Secretaría de Comunicaciones y Transporte quien “dirige la actividad de transporte aéreo a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil por conducto de los comandantes regionales y los comandantes de aeropuerto”⁵⁰. La Ley venezolana establece que el Instituto Nacional de Aviación Civil, en cuanto a servicio público y navegación aérea, “procurará ajustar los procedimientos de los servicios a las normas y métodos recomendados internacionalmente, y sin perjuicio de las competencias que en materia de telecomunicaciones aeronáuticas tenga el organismo del estado responsable de la administración, regulación, ordenación y control del espectro radio eléctrico y las que correspondan a otros organismos del Estado”⁵¹. De manera singular aunque con sus matices, en Argentina, “la Administración General tendrá a su cargo la fiscalización, control y Administración de la actividad aeronáutica civil, su titular será elegido previo concurso público por el Poder Ejecutivo Nacional y ejercerá la representación de la AFAC”. Las leyes

⁴⁸ García Oviedo, Carlos. *Derecho...*cit., p.844.

⁴⁹ República de Colombia, Resolución número, No 00820, modificativa de la Resolución 02743 del 1988, en http://www.anato.org/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=1&download=68. Consultada 2 de Marzo del 2009.

⁵⁰ Ley de Aviación Civil para el Estado de México, D.F, en <http://www.cddhcu.gob.mx/LeyesBiblio/doc/25.doc.>, a 28 de abril de 1995. Consultada 4 de Junio del 2010

⁵¹ Decreto con Fuerza de ley de Aviación Civil para la República Bolivariana de Venezuela de 13 de Noviembre del 2000. en <http://mipagina.cantv.net/leamon/LEYDEAVIACIONCIVIL.doc>. Consultada 4 de Junio del 2010.

españolas no son menos, pues corresponde al Ministerio del Aire, “conceder o autorizar la implementación e iniciación del servicio aéreo, así como ejercer la inspección necesaria para garantizar su cumplimiento”. Mientras que Guatemala dispone en su cuerpo normativo sobre aviación civil que “las actividades aeronáuticas civiles están sujetas al control, fiscalización, supervisión y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil⁵²”.

1.2.2.- Régimen jurídico y formas de gestión de la actividad del transporte aéreo de pasajeros

Anteriormente quedaron sentadas las características que debe tener el régimen jurídico de los servicios públicos, el cual debe estar erigido sobre las potestades y poder de la Administración Pública, como lo es el de policía, antes reseñado; igualmente debe garantizar la obligatoriedad de la prestación, con unidad de trato para todos los ciudadanos, salvo la existencia de categorías especiales y no puede haber más dependencia del dominio público que se utilice al prestar el servicio público, que dé la razón estatal de satisfacción de la necesidad social. La modificabilidad en la ejecución del servicio por razones de oportunidad y conveniencia en cuanto a la satisfacción del interés público, es otra de las exigencias del citado régimen.

A la hora de analizar estas características se considera preciso, tener en cuenta la situación actual, apuntando a los servicios públicos que se realizan directamente por la Administración o los que se realizan a través de particulares (de gestión directa e indirecta) finalmente son controlados por el Estado, que como se planteó en algún momento es el que mantiene el control sobre los particulares que ejercen la actividad administrativa, es decir solo cede la gestión del servicio, pues la titularidad la mantiene en su poder.

En este aspecto haremos referencia a la ley de aviación civil de Guatemala reconoce para la gestión del servicio de transporte aéreo “el arrendamiento,

⁵² Proyecto de Ley para la Aviación Civil. Artículo 7. República Argentina/ 2006. en <http://www.aersys.com.ar/infored/pol/ardiputados/1999/1500D99.html>. Consultado 4 de Junio del 2010.

fletamento e intercambio de aeronaves⁵³". España en su Ley de Navegación Aérea establece que "las concesiones de servicios regulares por líneas determinadas o por redes de rutas se otorgarán a empresas de nacionalidad española y mediante concurso público, salvo por razones de interés nacional o de la propia explotación del transporte, apreciadas en Consejo de Ministros, que aconsejen otra cosa, la tramitación de las concesiones corresponde al Ministerio del Aire y su aprobación al Consejo de Ministros, aclarando además que las autorizaciones tendrán un plazo de vigencia no inferior a un año ni mayor de diez, pudiendo ser prorrogadas⁵⁴". Por su parte la legislación de Venezuela indica que "las habilitaciones administrativas y las concesiones para la prestación de servicios públicos de transporte aéreo internacional, deberán ajustarse a los términos contenidos en los tratados y convenios Internacionales aplicables, a lo dispuesto en este Decreto-Ley, sus reglamentos y la normativa técnica dictada por el Instituto Nacional de Aviación Civil, quedando sujetos los servicios prestados por transportistas extranjeros, al ejercicio del principio de la reciprocidad y al interés nacional⁵⁵"; el caso de México la legislación aérea civil Mexicana reconoce el otorgamiento de concesiones y permisos para el desempeño de este tipo de actividad administrativa por parte de particulares, dejando claro que la Secretaría (ente administrativo) será la encargada de otorga, controlar y regular las concesiones otorgadas, además de reconocer también los servicios de fletamento y de taxis aéreos⁵⁶. .

Colombia en transporte aéreo civil, dispone que "Ley ha dispuesto la facultad de intervención del Estado en las actividades del transporte", por la cual se dictan

⁵³ Reglamento de la Ley de Aviación Civil. República de Guatemala, en <http://clacsec.lima.icao.int/Leyes/Gua/Reglamento%20de%20la%20ley%20de%20aviacion%20civil.pdf>. Consultada 6 de Junio del 2010.

⁵⁴ Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l48-1960.html. Consultada Junio del 2010

⁵⁵ Decreto con Fuerza de ley de Aviación Civil para la República Bolivariana de Venezuela de 13 de Noviembre del 2000. en <http://mipagina.cantv.net/leamon/LEYDEAVIACIONCIVIL.doc>. Consultada 6 de Junio del 2010.

⁵⁶ Ley de Aviación Civil para el Estado de México, D.F, en <http://www.cddhcu.gob.mx/LeyesBiblio/doc/25.doc>., a 28 de abril de 1995. Consultada 6 de Junio del 2010

disposiciones básicas sobre el transporte, formuló los principios rectores del mismo, señalando como un principio fundamental la intervención del Estado, indicando que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Es conveniente además hacer alusión que en este país define que “el ámbito de aplicación indica que todas las actividades de aeronáutica civil quedan sometidas a la inspección, vigilancia y reglamentación del Gobierno”⁵⁷.

De esta forma queda demostrada otra de las características fundamentales que poseen los servicios públicos en la que el régimen jurídico permite que la Administración reglamente, dirija y gestione de forma directa o indirecta el servicio.

En cuanto a poderes y prerrogativas la imposición de tarifas la legislación venezolana el órgano encargado de la promoción y protección de la libre competencia, podrá ratificar, modificar o levantar la regulación tarifaria provisional, así como determinar la duración de ésta en el tiempo, además los precios o tarifas se describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetos y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas además de ser de su atribución regular y sancionar todas las actividades aeronáuticas civiles. Por su parte España, “el Ministerio del Aire es el encargado anualmente de fijar las tarifas máximas que podrán aplicarse al tráfico no regular interior, que no podrán ser inferiores a las autorizadas para el servicio regular”⁵⁸. Honduras no es menos, su legislación establece “las empresas aéreas que obtengan Certificados 0 Permisos de Explotación se limitara únicamente a las rutas, tarifas, itinerarios y horarios autorizados por el Poder Ejecutivo y la Dirección General de Aeronáutica Civil, según sea el caso debiendo abstenerse de usar términos que no reflejan la

⁵⁷ República de Colombia, Resolución número, No 00820, modificativa de la Resolución 02743 del 1988, en http://www.anato.org/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=1&download=68. Consultada 6 de Junio del 2010.

⁵⁸ Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l48-1960.html. Consultada 6 de Junio del 2010.

realidad del servicio ofrecido o autorizado⁵⁹. Guatemala no es excepción pues la Dirección de Aeronáutica Civil de este país es la encargada de sancionar las infracciones o violaciones cometidas⁶⁰.

Por último nos quedaría como característica que suponga una actividad técnica prestada de forma regular y continua y que la misma sea adecuada, y sea predeterminada por una igualdad en relación con aquellos usuarios del servicio. Para ello la actividad realizada tanto por la Administración en su gestión directa, o bien por los particulares en cualquiera de las manifestaciones de gestión indirecta (concesión, arrendamiento o concierto), deberá tener un carácter sistemático, uniforme, ajustada y con equivalencia en relación con los usuarios del servicio que se presta. En tal dirección la legislación mexicana también se muestra cuando expresa que “Los servicios deberán prestarse de manera permanente y uniforme, en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio⁶¹”.

Venezuela establece el acceso “en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos en todos los servicios aeronáuticos y a recibir un servicio eficiente, de calidad e ininterrumpido, salvo las limitaciones derivadas de la capacidad de dichos servicios, además de recibir el trato y la información adecuada⁶²”.

En el presente Capítulo no solo hemos ido desarrollando las características de los servicios públicos que anteriormente abordamos, sino que al unísono han quedado sentadas las características que debe tener el régimen jurídico de tales servicios, los que deben estar fundados sobre las potestades y poder de la Administración Pública.

⁵⁹ Ley de la Aviación de la República de Honduras Diario Oficial de la Republica de Honduras

No 000825, en <http://www.sic.gob.hn/L-SIC/Leyes%20SIC/Leyes%20de%20Inversiones/acuerdo%20001518.pdf>.

⁶⁰ Reglamento de la Ley de Aviación Civil. República de Guatemala, en <http://clacsec.lima.icao.int/Leyes/Gua/Reglamento%20de%20la%20ley%20de%20aviacion%20civil.pdf>. Consultada 6 de Junio del 2010.

⁶¹ Ley de Aviación Civil para el Estado de México, D.F, en <http://www.cddhcu.gob.mx/LeyesBiblio/doc/25.doc.>, a 28 de abril de 1995. Consultada 6 de Marzo del 2009.

⁶² Decreto con Fuerza de ley de Aviación Civil para la República Bolivariana de Venezuela de 13 de Noviembre del 2000. en <http://mipagina.cantv.net/leamon/LEYDEAVIACIONCIVIL.doc>. Consultada 6 de Junio del 2010.

Es importante dejar marcado la existencia de normas a nivel mundial que regulan la actividad de transporte aéreo civil, las que se presentan con un marcado carácter general, que son de obligatorio cumplimiento para todos, sin perder de vista a aquellas normas que tienen un carácter más regional, que también forman parte del antes mencionado régimen jurídico; si tenemos en cuenta de que este es un medio en el cual la Administración puede establecer un conjunto de normas específicas para todos los administrados, ya sean los prestadores específicos del servicio o los usuarios que lo reciben.

De esta forma podemos comprobar la existencia de normas en sus diferentes niveles jerárquicos, las cuales, como manifestábamos anteriormente van desde la generalidad para regir toda la nación, como las que en un momento dado se dictan (Ley, Decretos/ Ley, Reglamentos) para regular una actividad administrativa determinada con un fin específico.

Es válido destacar que este conjunto de leyes certeramente, regulan, administran, controlan, abordan sobre la competencia de los órganos encargados de dirigir y coordinar estos servicios públicos de transporte aéreo, además de la intervención estatal en los supuestos de necesidad teniendo en cuenta que por las características de los servicios públicos estos pueden ser realizados por particulares, bajo a titularidad del Estado, por lo que también muestran el establecimiento de los procedimientos administrativos a que deberán ajustarse todos los que intervengan en la prestación del servicio público del transporte aéreo, desde los usuarios hasta las autoridades, incluyendo los recursos administrativos a utilizar para la realización efectiva de tal prestación.

No pasar por alto la obligación de los intervinientes, así como los derechos que poseen las partes, pues el servicio hace efectivo mediante un “Contrato de transporte aéreo es aquel en virtud del cual una persona denominada transportador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y a entregar éstas a quienes vayan consignadas”⁶³.

⁶³ Ley de Impuesto a las Ventas y Servicios. Oficio N° 3994 de 04 de Noviembre de 2002. Artículo 126° del Código Aeronáutico, aprobado por la Ley N° 18.916, en <http://www.sii.cl/pagina/jurisprudencia/adminis/2002/ventas/ja394.doc>.

A partir de la concepción de la actividad administrativa y su clasificación fueron sentadas las características del servicio público con énfasis en el régimen jurídico, como imprescindible pilar para verificar si la actividad de transporte aérea de pasajeros califica como tal, amén de la presencia de otras variantes de la Administración. Con la confirmación de tal clasificación quedan sentadas las bases para el análisis de esta actividad en el Ecuador.

CAPÍTULO II

EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS EN EL ECUADOR. UNA MIRADA DESDE EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SERVICIO PÚBLICO

En epígrafes anteriores se dejaron por sentado elementos que a partir de las generalidades del servicio público, permitieron caracterizar la actividad de transporte de aéreo de pasajeros, por lo que corresponde analizar algunas de sus particularidades en el Ecuador, con especial atención al régimen jurídico.

De ahí, que constituye objetivo de este Capítulo, caracterizar la actividad ecuatoriana de transporte aéreo de pasajeros, y en especial, el sistema de normas que la regulan.

Hay que destacar, que se trata de una caracterización general, radicada básicamente en las normas que indican las características del servicio público antes que con anterioridad fueron explicadas, sin pretender abordar las numerosas regulaciones que pormenorizan la actividad de la aviación en general.

2.1.- El transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador. Necesidad General. Titularidad Estatal

Para el desarrollo de este epígrafe, se tomará como eje central los ya mencionado rasgos del servicio público.

Como se ha podido apreciar el transporte de aéreo de pasajeros constituye una necesidad colectiva y está considerado como el más seguro de todos los tipos de transporte, pues los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado maravillosamente. Al desarrollar este medio de transporte, los Estados gozan de una gran ventaja, ya que su continuidad, al extenderse sobre tierra y mar, representa la posibilidad de conexión con los demás territorios cuyas fronteras no es terrestre. Se habla de la posibilidad de transportar una determinada cantidad de personas, por las más variadas razones: laborales, turísticas (visitas, paseos), asuntos personales de cada individuo, etc.

Pero hay que destacar que en ocasiones se ve limitado por la necesidad de contar con costosas infraestructuras y el mayor coste económico que otros transportes.

Sentado lo anterior, y en pos de resaltar como se cumple en el Ecuador la primera de las características generales del servicio público.

2.1.1.- El Estado ecuatoriano como eje central de la actividad de transporte aéreo de pasajeros

La regulación jurídica medular de la estructura central de la Administración Pública ecuatoriana, lo constituye el Código Aeronáutico de 23 de noviembre del 2006. Este cuerpo legal refrenda como organismo rector de la actividad transportista en el Ecuador a la Dirección General de Aviación Civil, al cual se le atribuyen un sinnúmero de funciones que serán analizadas mas adelante, para el buen funcionamiento de esta actividad.

La actividad de transportación aérea se rige por principios constitucionales y una muestra de ello se manifiesta en el mencionado código aeronáutico cuando expresa: “La aeronáutica civil de la República de Ecuador se rige por la Constitución Política de la República, los Tratados y convenios internacionales ratificados por la República de Ecuador, así como por este Código, sus, sus leyes especiales y reglamentos”. De esta manera se ratifica a la Dirección General de Aviación Civil como el órgano superior y central para regir y dirigir la transportación civil aérea en el Ecuador, ya que entre otras muchas de sus funciones está la de controlar y autorizar algunas de las cuestiones que serán vista más adelante.

Estas funciones de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) son ratificadas por todo el cuerpo normativo de este Código de Aviación Civil y se amplían en cada una de las especificidades a las que hace alusión en toda su normativa.

Por su parte en los diferentes artículos del mencionado Código Aeronáutico se hace también referencia a determinada atribuciones y funciones conferidas a la Dirección General de Aviación Civil de las cuales mostraremos las siguientes:

- a) La autoridad aeronáutica reglamentará el ingreso o salida de las aeronaves del territorio de la República.
- b) Establecer las condiciones bajo las que debe efectuarse el transito de aeronaves dentro o a través del territorio ecuatoriano.

- c) Evitar todo retardo innecesario a aeronaves que vuelan en territorio ecuatoriano, así como a sus tripulantes, pasajeros, correo y carga.
- d) Otorgar concesiones y/o permisos de operación para la explotación de servicios aeronáuticos.
- e) Habilitar los aeródromos y fijar las condiciones de su funcionamiento.
- f) Administración y mantenimiento y operación de los aeródromos de uso público.
- g) Ordenación y colocación de señales de peligro sobre las construcciones aéreas elevadas y en general sobre cualquier obstáculo que represente riesgo para la circulación aérea.
- h) Reglamentar la organización estructural y el funcionamiento del registro Aeronáutico Nacional, así como fijar los derechos respectivos.
- i) El otorgamiento, revalidación suspensión y cancelación de los certificados de aeronavegabilidad para las aeronaves privadas ecuatorianas, de conformidad con las disposiciones reglamentarias.
- j) Registrar las tarifas del transporte aéreo de las empresas y compañías nacionales y extranjeras que operan en el Ecuador.
- k) Otorgamiento de permisos para actividades conexas.
- l) Imponer en el campo administrativo sanciones de conjunto con el Consejo Nacional de Aviación Civil.

Ha quedado claro que en las cuestiones referentes al transporte aéreo de pasajeros, la Administración ecuatoriana se instituye como la titular del servicio, con eje central en la Dirección General de Aviación Civil.

2.2.- Regulación jurídica del servicio de transporte aéreo de pasajeros, desde sus formas de actividad administrativa

Corresponde en este orden abordar la tercera de las características del servicio público. Recuérdese que se refiere a que el régimen jurídico permita que la Administración reglamente, dirija y gestione de forma directa o indirecta el servicio. Caracterizar el régimen jurídico exige una mirada al fundamento constitucional y en tal dirección cabe destacar como en las Cartas Magnas de varios países,

resulta visible la regulación del servicio público. Ejemplo de ello constituyen las de países como: Guatemala⁶⁴, Colombia⁶⁵, México⁶⁶ y España⁶⁷.

Empero la Carta Magna de la República de Ecuador, no ha dedicado un espacio para regular los servicios públicos, al menos con una delimitación lo suficientemente clara en la materia de transporte, aunque se encuentren algunos atisbos, por ejemplo, reconoce la educación responderá al interés público y no estará al servicio de interés individuales y corporativos. Reconociendo además que “El Estado responderá civilmente por los daños y perjuicios causados las personas por negligencia y descuido en la atención de los servicios públicos que estén a su cargo, y por la carencia de servicios que hayan sido pagados.

Por otra parte la Ley de Leyes ecuatoriana, reconoce la concesión, interponiendo como prohibición para ser ministro o ministra el mantener contrato con el estado de concesión para la ejecución de obras, prestación de servicios públicos o explotación de recursos naturales, mediante concesión, asociación o cualquier otra modalidad contractual⁶⁸.

⁶⁴ Constitución Política de la República de Guatemala de 31 de Mayo de 1985. Realiza pronunciamientos con respecto a los servicios públicos referente al transporte y destaca la utilidad pública de los mismos. Destaca además que para la utilización y explotación de cualquier servicio nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez llenados los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente.

⁶⁵ Constitución política de la República de Colombia de 7 de Junio de 1991. El capítulo v, artículo 365 y en el segundo párrafo se plantea que Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley. Podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra Cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

⁶⁶ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 31 de Enero de 1917. Capítulo I. Artículo 28 penúltimo párrafo y seguido establece que La sujeción a regímenes de servicio público se apegará a lo dispuesto por la constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante ley.

⁶⁷ España es un tanto original pues no hace referencia en cuanto al termino de servicios públicos sin embargo establece que “toda la riqueza del país en sus distintas formas y sea cual fuere su titularidad está subordinada al interés general. Se reconoce la iniciativa pública en la actividad económica. Mediante ley se podrá reservar al sector público recursos o servicios esenciales, especialmente en caso de monopolio, y asimismo acordar la intervención de empresas cuando así lo exigiere el interés general

⁶⁸ Artículo 152.2 de la Constitución de la República de Ecuador.

En atención a lo anterior resulta conveniente que la Constitución ecuatoriana, regule de una manera específica y sistemática los servicios públicos en cuanto a la materia de transporte aéreo, su titularidad y su forma de gestión y control.

En el Capítulo anterior se dejaron sentadas las características a cumplir por el régimen jurídico de los servicios públicos, que fueron ejemplificadas con normas extranjeras que como se dijo son sistemáticas, orgánicas y básicamente referidas a: las bases y principios para planear, regular, gestionar, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte aéreo de pasajeros; la competencia y atribuciones de los Órganos encargados de la gestión de este servicio, así como la coordinación entre estos y otras estructuras administrativas; procedimientos administrativos a que deberán sujetarse los actores que intervengan en la prestación del servicio público de transporte aéreo, los usuarios y las autoridades, en el ejercicio de sus atribuciones y en el ámbito de su competencia, así como los recursos administrativos o medios de defensas; derechos y deberes de los sujetos que intervienen en la prestación de los servicios, incluidos los usuarios.

Cabe entonces verificar cuál es la situación ecuatoriana en cuanto a esta esencial característica del servicio público.

Antes aclarar, que Ecuador es parte de convenios internacionales⁶⁹, acuerdos⁷⁰, protocolos⁷¹ y convenciones⁷² sobre aviación civil, que han tenido su reflejo en la normativa interna⁷³.

⁶⁹ Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago 1944).
Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves Ginebra, 19/6/48
Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras Roma, 7/10/52
Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional Varsovia, 12/10/29
Convenio, complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual Guadalajara, 18/9/61.
Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional Montreal, 28/5/99
Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves Tokio, 14/9/63
Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves La Haya, 16/12/70
Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil Montreal, 23/9/71
Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección Montreal, 1/3/91

-
- Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil Ciudad del Cabo, 16/11/01
- 70 Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (Chicago 1944).
Acuerdo sobre transporte aéreo internacional Chicago, 7/12/44.
- 71 Protocolo de enmienda (Párrafo final, texto árabe) Montreal, 29/9/95
Protocolo de enmienda (Párrafo final, texto chino) Montreal, 1/10/98
Protocolo que modifica el Convenio de Roma de 1952 Montreal, 23/9/78
Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia de 1929 La Haya, 28/9/55
Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia de 1929 modificado por el Protocolo de La Haya de 1955 Ciudad de Guatemala, 8/3/71
Protocolo adicional Núm. 1 Montreal, 25/9/75
Protocolo adicional Núm. 2 Montreal, 25/9/75
Protocolo adicional Núm. 3 Montreal, 25/9/75
Protocolo de Montreal Núm. 4 Montreal, 25/9/75
Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23/9/71 Montreal, 24/2/88
Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil Ciudad del Cabo, 16/11/01
Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Buenos Aires 1968).
Protocolo relativo al texto auténtico cuadrilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Montreal 1977).
Protocolo relativo al texto auténtico quinquelingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Montreal 1995).
Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (1998)
Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo 93 bis (Montreal 1947).
Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo 45 (Montreal 1954).
Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo 50 a) (Montreal 1961).
Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo 48 a) (Montreal 1962).
Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo 50 a) (Nueva York 1971).
Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo 56 (Viena 1971).
Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo 50 a) (Montreal 1974).
Protocolo de enmienda, Cláusula Final, texto Ruso (Montreal 1977).
Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo 83 bis (Montreal 1980).
Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo 3 bis (Montreal 1984).
Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo 56 (Montreal 1989).

Tras esa acotación general, es procedente resaltar que la norma básica, reguladora del servicio del transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador, lo constituye el mencionado Código Aeronáutico.

A partir de la lectura de la introducción del, cuerpo legal, complementado por sus cláusulas derogatorias⁷⁴, se advierte, que en principio constituye un instrumento en pos de lograr una sistematicidad y organicidad normativa, al estilo de las leyes foráneas estudiadas.

Como se dijo, una de las características que informa el régimen jurídico especial del servicio público es la utilización por la Administración Pública de su poder de *imperium*, con todas las prerrogativas que le asisten; es decir acompañan a la Administración Pública su poder de policía, o sea, el poder de coacción para defender el buen orden del servicio contra manifestaciones de la libre actividad humana. Para analizar esta característica en la realidad ecuatoriana pueden ser aprovechado aspectos relacionados con los diversos roles a jugar por la autoridad. Vista la titularidad estatal y como centro de la actividad del transporte aéreo al Dirección General de Aviación Civil, cabe resaltar que este órgano cumple los roles antes anotados, lo que se advierte de sus funciones y atribuciones, algunas de las cuales las cuales fueron explicadas anteriormente, por lo que corresponde exponer algunos ejemplos que muestran como el Estado, especialmente la Administración, regula, establece “las reglas del juego.”

2.2.1.- El Estado regulador establece las “reglas del juego”

Es evidente que, a partir de sus funciones y a atribuciones, y de los demás aspectos antes tratado, que es la Dirección General de Aviación Civil, quien

50 a) Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo

(Montreal 1990).

⁷² Convención sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados, aplicación a la OACI (Anexo III), 21/6/48

⁷³ V. gr. en el artículo 1 del Código Aeronáutico del 2006 de la República de Ecuador se refrenda: *La aeronáutica civil en la República de 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 y reglamentos.*

⁷⁴ UNICA.-Derógase la Ley de tránsito Aéreo, en su totalidad.

establece las “reglas del juego” y que precisamente estas tienen su base en el multimencionado Código Aeronáutico.

El citado Código Aeronáutico en el artículo 22 contiene disposiciones que definen la aplicabilidad de 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; en el artículo 212, también es aplicable 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. Así en el artículo 2 se señala que el Estado ecuatoriano ejerce su soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo y cubre su territorio y las aguas jurisdiccionales.

Evidentemente, mediante estas regulaciones, de manera pormenorizada, la Administración, representada por la Dirección General de la Aviación Civil, establece impone las “reglas del juego” y como mas adelante se verá crea al menos las bases para garantizar su cumplimiento.

2.2.2.- Gestión de servicio público de transporte aéreo de pasajeros.

La gestión directa o indirecta del servicio, es en definitiva el objetivo del régimen jurídico especial del servicio público.

Recuérdese que la gestión directa es la realizada por la propia Administración o empresas públicas creadas por estas, mientras que cuando el servicio, aun manteniendo el Estado su titularidad, se realiza por particulares, ya sea personas naturales o jurídicas, se está en presencia de una gestión indirecta.

Resulta conveniente antes de tratar directamente las formas de gestión, abordar algunos elementos relacionados con el servicio.

Uno lo es la regulación en cuanto a la clasificación de las aeronaves como elemento *sine qua nun* de la existencia del servicio (públicas⁷⁵ y privadas⁷⁶), y

⁷⁵ Las destinadas al servicio de la función pública, como las militares, de aduanas y de policía.

relacionado a estos algunos aspectos como las obligaciones y prohibiciones, el Estado y control técnico de las aeronaves, así como la responsabilidad administrativa por infracción.

Por otra parte es pertinente referirse al Registro Aeronáutico Nacional: El multimencionado Código Aeronáutico establece que aeronaves podrán ser matriculadas en dicho registro; y a tales efectos solo podrán ser matriculadas las aeronaves de propiedad de:

- Personas naturales o jurídicas ecuatorianas cuando sean destinadas a su uso propio.
- Personas naturales o jurídicas ecuatorianas autorizadas para ejecutar servicios de transporte público o trabajos aéreos.
- 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.

Además de la obligación de toda aeronave civil matriculada en el Ecuador de llevar en su exterior las marcas distintivas de nacionalidad y matrícula. Esto permite la identificación del medio utilizado en la prestación del servicio.

Se señaló y esta relacionado de cierta manera con la gestión del servicio público, que dentro de este pueden estar presentes otras formas de actividad administrativas, por ejemplo; la de limitación, ordenación o policía, con sus técnicas, entre ellas la autorización. Ello a su vez se vincula con el rol de la autoridad concesionaria de autorizaciones.

La licencia al personal aeronáutico, es una de las que en el rol autorizante emite la Dirección General de Aviación Civil. Al respecto en el Código Aeronáutico se encuentran varias regulaciones. Antes de continuar debe aclararse que dentro del genus autorizatorio se incluye una variada gama de actos (permiso, licencia).

El Código Aeronáutico en su artículo 67 y 68 respectivamente establecen quienes integran el personal técnico aeronáutico y que para el ejercicio de sus funciones requiere de certificados y/o licencias expedidas o validadas por la autoridad

⁷⁶ Las que no pertenecen a la anterior clasificación aunque pertenezcan al Estado.

aeronáutica de acuerdo con las funciones y requisitos establecidos en las disposiciones aeronáuticas.

La tripulación, por su parte, comprende todo el personal que presta servicios a bordo de la aeronave. La composición de la tripulación la determina la autoridad aeronáutica.

Los miembros de la tripulación son: 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.

La autoridad aeronáutica con esta materia puede:

- a) Autorizar, el empleo de técnicos extranjeros o instructores del personal técnico ecuatoriano, cuando sea necesario para el desempeño o mejoramiento de un servicio aeronáutico.
- b) Las autorizaciones se concederán 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.

El Permiso de Operación, constituye otra manifestación del rol de la actividad como concesionaria de autorización. En el artículo 109 del Código Aeronáutico se establece: Para explotar cualquier servicio aéreo se requiere de una concesión o permiso de operación, otorgado mediante acuerdo del Consejo Nacional de Aviación Civil o de la Dirección General de Aviación Civil. Por otra parte al tener la concesión no quiere decir que esté listo para prestar el servicio, pues no podrá iniciar operaciones de transportación si no está en posesión de un certificado de Operación (AOC) expedido por la Dirección General de Aviación Civil que haga constar que el poseedor está equipado adecuadamente 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 sus operaciones 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. Relacionado con el Permiso de operación la Dirección General de Aviación Civil concederá permisos de operación para los servicios de trabajo aéreo y otros similares⁷⁷.

Como se mostrado La Dirección General de Aviación Civil según lo establecido en el Código Aeronáutico es quien posee la facultada de otorgar concesiones para la explotación de servicios aéreos y a tales efecto se establece en su Artículo 113 define a la concesión como: la autorización que confiere el Estado a una persona natural o jurídica, privada o pública ecuatoriana, para establecer un servicio aéreo de interés público. A diferencia del permiso como el acto administrativo por medio el cual se autoriza a 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.

Siendo aun más interesante como este cuerpo legal a partir de sus Artículos 109 dedica todo un capítulo para la regulación de las concesiones aéreas y los permisos de operación así como los términos para cada caso.

Las concesiones o permisos de operación para las empresas ecuatorianas de transporte público, ya sean de servicio interno o internacional, se otorgarán en un plazo mínimo de cinco años, renovables por iguales períodos, 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.

Por otra parte el propio Código hace alusión que los permisos de operación a empresas extranjeras se otorgarán en un plazo máximo de tres años, renovables bajo las mismas condiciones estipuladas para las nacionales.

⁷⁷ El turismo aéreo a base de remuneración.
Los trabajos aéreos tales como aereotopografía.
Las actividades aéreas de los aeroclubes y escuelas de aviación.
La aviación agrícola y forestal y las aplicaciones científicas como los vuelos educativos, la provocación artificial de lluvia por medio de aviones, la determinación de la trayectoria de los huracanes y de los vuelos de acrídios y aves migratorias y otras similares.
Cualquiera otro uso distinto del transporte aéreo a que las aeronaves privadas puedan ser destinadas comercialmente.

Los de operación para servicios de trabajos aéreos, servicios privados y actividades conexas se concederán por un plazo máximo de dos años, existiendo la posibilidad de ser renovados.

En cambio los servicios aéreos comerciales a realizarse exclusivamente en el Ecuador solo podrán explotarse por personas naturales de nacionalidad ecuatoriana o por personas jurídicas nacionales constituidas bajo el imperio de las leyes ecuatorianas.

El Código aeronáutico establece además requisitos para realizar las solicitudes de concesión los cuales se muestran a partir del Artículo 118 cuando expresa: 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 establecidas⁷⁸.

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

Es visible la limitación establecida por el mencionado cuerpo legal, pues las concesiones otorgadas solo pueden ser susceptibles de negociación y de transferencia con la autorización del Consejo Nacional de Aviación Civil o de la Dirección General de Aviación Civil. Por lo que tampoco podrán ser entregadas las concesiones con carácter de exclusividad a ninguna persona.

Con respecto a la modificación, suspensión, cancelación o renovación de los permisos de operación o concesión, es facultad de la Dirección General de Aviación Civil o el Consejo Nacional de Aviación Civil, por solicitud del particular o por iniciativa propia; por lo que procederá si la necesidad o conveniencia pública así lo requieran. Claro está que esta modificación, cancelación, suspensión o revocación no será válida sin la audiencia previa de los interesados, a fin de que puedan presentar las pruebas o alegatos que estimen conveniente en defensa de sus intereses, demás está decir que esta normativa constituye al menos una protección al administrado, pues otorga participación en el asunto. Salvo en los

⁷⁸ Código Aeronáutico de la República del Ecuador, Capítulo VIII, Artículo 118.

casos en que la cancelación o suspensión del permiso o concesión se deban a infracciones expresamente establecidas en la legislación aeronáutica vigente.

Hay que acentuar que 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.

Como consecuencia de esto los concesionarios o permisionarios están obligados a tomar los seguros que cubran los riesgos del pasajero, tripulación, carga y daños a terceros en la superficie.

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

En el caso de los permisos que se concedan a empresas extranjeras para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo público, además de ajustarse a las prescripciones del Código Aeronáutico, serán otorgadas con sujeción a los tratados y convenios de la aviación civil que han sido suscritos y ratificados por el gobierno del Ecuador.

Otra muestra de la actividad de limitación o policía ejercida por la autoridad aeronáutica, se encuentran en los artículos 91 y 92 del Decreto Ley 255 del 2007, referidos al Certificado de Operación de Aeródromos. Efectivamente los aeródromos para su explotación deben poseer el certificado de operación que otorga la autoridad aeronáutica, donde consten las especificaciones y condiciones de explotación y se otorga, renueva, modifica y cancela de conformidad con los procedimientos establecidos en el Reglamento; el cual se encuentra contenido en la R AC # 14.

El Certificado de aeronavegabilidad también constituye un documento necesario para la gestión del servicio, que muestra a la Dirección General de Aviación Civil.

Como autoridad autorizante. Es privativo del órgano antes mencionado el otorgamiento, revalidación, suspensión o cancelación de los certificados de aeronavegabilidad para las aeronaves privadas ecuatorianas.

El documento de aeronavegabilidad es un documento que se está obligado a portar para aterrizar y transitar en el territorio ecuatoriano. Se entiende por aeronavegabilidad la aptitud técnica y legal mediante la cual se considera preparada para la operación segura una aeronave, así como su correspondencia con las características de diseño, construcción y operación que constan en su Certificado de Tipo.

Para la realización del servicio de transporte aéreo, se establecen un conjunto de documentos que debe llevar a bordo toda aeronave:

- 1) El certificado de matrícula.
- 2) El certificado de aeronavegabilidad.
- 3) El libro de abordo.
- 4) Las licencias establecidas.
- 5) El certificado de competencia.

Es preciso, por otro lado, destacar que el piloto al mando de una aeronave que vuele sobre territorio ecuatoriano está obligado a tener conocimiento de las leyes y reglamentos que rigen el tránsito aéreo en el Ecuador y a cumplirlo.

En materia de gestión de los servicios públicos resulta interesante el análisis de algunas normas del Código aeronáutico. Justamente el Capítulo II, se dedica a los servicio de transporte aéreo y en él están incluidos algunos elementos antes tratados como el permiso de operación y el certificado previo, requisitos *sine qua non* para su ejecución.

Los servicios de transporte aéreos son tratados en el artículo 102⁷⁹ contentivos de su clasificación en servicio de transporte aéreo nacional y en servicio de transporte aéreo internacional.

Los servicios de transporte aéreo regular que son los prestados con sujeción a frecuencias de vuelo uniformes y horarios e itinerarios fijos, aprobados por la

⁷⁹ Los servicios de transporte aéreo se clasifican en : Servicio doméstico o interno que es el que se presta entre puntos situados dentro del territorio del Ecuador; y servicio internacional que es el realizado entre la república del Ecuador y un estado extranjero o entre dos puntos del Ecuador.

autoridad aeronáutica y los 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 en regulares y no regulares. Los servicios de transporte aéreo regular son los que se realizan con aeronaves destinadas al servicio de transporte de pasajeros, carga o correo, por remuneración o alquiler, de forma que cada vuelo esté abierta su venta al público y los usuarios puedan utilizarlo, y se opera con el fin de servir dos o más puntos que son siempre los mismos, ya sea ajustándose a un horario publicado o mediante vuelos tan regulares y frecuentes como para constituir una serie que pueda reconocerse como sistemática. Los servicios de transporte aéreo no regular son los que no reúnen todos los requisitos previstos para los regulares.

Los operadores aéreos son las empresas destinadas a prestar servicios de transporte aéreo y de trabajos aéreos con fines de lucro.

Los operadores radicados en el extranjero, para realizar operaciones hacia o desde el territorio nacional, deben cumplir con los requisitos establecidos en este Decreto-Ley y en los Reglamentos emitidos por la Aeronáutica Civil de El Ecuador. Por su parte los transportistas pueden ser nacionales y extranjeros. El Código Aeronáutico define al transportista aéreo nacional a cualquier persona natural o jurídica constituida al amparo de las leyes de la República del Ecuador y autorizada para explotar servicios aéreos internacionales entre el Ecuador y varios Estados, o servicios aéreos domésticos.

El transportista aéreo extranjero es cualquier persona natural o jurídica que no esté constituida al amparo de las leyes del Ecuador, dedicada a la prestación o explotación de un servicio de transporte aéreo entre dos o más Estados, debidamente autorizada por el Gobierno del país de su nacionalidad.

Claro está si se concede la autorización a un operador extranjero se estaría ante una gestión indirecta del servicio, pues no se trataría de la Administración Pública ecuatoriana gestionándolo, ni de entidades por ésta creadas para ese fin; o en última instancia de una gestión mixta si hubiera presencia ecuatoriana en la empresa a cargo del servicio.

Por otro lado, el Código Aeronáutico regula los Contratos de Arrendamiento, Fletamento e Intercambio de aeronaves.

Recuérdese que al dejar plasmadas las formas de gestión indirecta, en el primero de los Capítulos, se señaló al arrendamiento como una de ellas. Entonces, ¿se atempera el arrendamiento regulado en la citada norma con las características del que es considerado forma indirecta de gestión?

El artículo 175 se refiere al Contrato de Arrendamiento de Aeronave el cual establece que una parte en este caso llamado arrendador se obligue a transferir a otra persona llamada arrendatario por un precio cierto, el uso y goce de una aeronave determinada a fin de que sea utilizada de una manera específicamente aeronáutica, por un cierto tiempo o por el recorrido que se establezca; Mientras el artículo 176 expresa que el arrendamiento de aeronaves podrá convenirse con o sin tripulación, en caso de no requerir a la tripulación la dirección de la tripulación estará a ordenes del arrendatario; Podrán dar en arrendamiento las aeronaves sus propietarios o quienes tuvieren sobre ellas derecho u otro título legítimo que los habilite para transferir el uso y goce de la aeronave

Mediante el contrato de Fletamento una persona denominada fletante pone a disposición de otra persona denominada fletador la capacidad total o parcial de una aeronave para transportar personas y sus equipajes, cargas o correo a base de un precio por hora o por distancia recorrida o por viajes, para realizar una actividad específicamente aeronáutica; este contrato de fletamento deberá constar por escrito

El último de los contratos regulados es el de Intercambio de aeronaves mediante el cual dos o más explotadores convienen en usar sus aeronaves, por arrendamientos o fletamentos recíprocos para el cumplimiento de sus actividades. En este trabajo, es interés sólo analizar qué tipo de gestión permiten las normas ecuatorianas sobre la aviación civil, en relación de la realidad práctica, y en tal sentido se debe concluir que en ellas están sentadas las bases para los tres tipos de gestión: directa, indirecta y mixta.

2.3.- Otros elementos caracterizadores del servicio público.

Cuando se hizo alusión al régimen jurídico especial del servicio público se dejó marcada la utilización por parte de la Administración de poderes y prerrogativas, incluyendo el de policía el cual permite la defensa del orden establecido. A pesar de que a lo largo de la investigación a través del estudio de las normas conformadoras del citado régimen jurídico, se ha venido demostrando.

En esta parte se considera necesario hacer énfasis en la potestad sancionadora de la Administración Pública. En tal caso la Ley de Aviación Civil en cuanto al transporte aéreo establece un grupo de contravenciones y sanciones, tanto a operadores y explotadores del servicio, como al personal aeronáutico; ordenadas según la gravedad de los hechos, las cuales pueden llegar a comprometer la seguridad de la aviación:

De lo antes expuesto se considera contravenciones para los explotadores y operadores las siguientes:

Son contravenciones de primera clase y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de 1.000 a 2.500 dólares Americanos

- a) No disponer de la documentación técnica y manuales de abordaje, exigidos por la reglamentación técnica o utilizar manuales desactualizados
- b) Tener registros de mantenimiento y operaciones incompletos o desactualizados
- c) Negarse a participar en operaciones de búsqueda y salvamento sin causa justificada
- d) Matricular la aeronave en el Registro de otro Estado sin haber cancelado la matrícula ecuatoriana
- e) Modificar o alterar las marcas de nacionalidad y matrícula, sin autorización de la Dirección General de la Aviación Civil;
- f) No registrar en sus libros los trabajos de mantenimiento realizados
- g) Realizar trabajos no autorizados por los manuales y las especificaciones técnicas en aeronaves, motores, hélices y componentes;

- h) Permitir que se transporte cadáveres y personas afectadas por enfermedades mentales o contagiosas, sin la correspondiente autorización; o, negar su transporte cuando se encuentre debidamente autorizado
- i) La inobservancia de las normas de seguridad en el interior de las aeronaves;
- j) Permitir que se realicen operaciones de función aérea sin utilizar equipos de protección apropiados,
- k) No cumplir con las normas de seguridad establecidas para el abastecimiento de combustible de las aeronaves;
- l) No registrar en la Dirección General de Aviación Civil las tarifas de transporte de pasajeros y de carga;
- m) Incumplimiento de las normas de despacho de aeronaves en su operación;
- n) Permitir el ingreso de personas o vehículos no autorizados a las áreas restringidas de un aeropuerto, operaciones, calles de rodaje, pistas de aterrizaje o áreas de maniobra, ya sea que provoque o no el cierre de las operaciones aéreas;

Son contravenciones de segunda clase y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de 5.000 a 10.000 dólares Americanos o la suspensión de hasta tres meses de la concesión o permiso de operación las siguientes:

- a) No informar, el tiempo requerido en la Dirección General de Aviación Civil de los accidentes o incidentes relacionados con sus aeronaves, en territorio nacional o extranjero
- b) Permitir que una aeronave opere sin las marcas de nacionalidad o matrícula correspondientes;
- c) En el caso del transporte aéreo regular, realizar operaciones aéreas incumpliendo rutas, horarios o cancelando frecuencias de vuelo, aprobadas por la autoridad aeronáutica, sin causa justificada,
- d) En el caso de servicio aéreo no regular, anunciar o publicar horarios y frecuencias de vuelo;

- e) En el servicio aéreo no regular, efectuar periódicamente vuelos en determinados días de la semana y con frecuencias tal que puedan constituir vuelos regulares;
- f) Incumplir cualquier otra obligación, incluida en la concesión o permisos de operación;
- g) No cumplir con las directivas de aeronavegabilidad o documentación técnica del fabricante y de la autoridad aeronáutica
- h) Utilizar en las aeronaves productos, partes o materiales no aprobados para aviación, transgrediendo las especificaciones del certificado tipo o, que no hayan sido inspeccionadas, reparadas, calibradas y certificadas por una entidad técnica autorizada o reconocida por la Dirección General de Aviación Civil
- i) Efectuar mantenimiento sin utilizar herramientas, equipos y aparatos de ensayo apropiados, de conformidad con las normas, boletines y recomendaciones de los fabricantes
- j) Obstaculizar las actividades de los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil
- k) Realizar operaciones excediendo los límites de tiempo de vuelo, periodos de descanso de las tripulaciones, determinados en las regulaciones técnicas
- l) Operar una aeronave, sin la correspondiente aprobación de mantenimiento
- m) Autorizar durante el vuelo, el ingreso a la cabina de mando, de personas no calificadas bajo la Dirección General de Aviación Civil
- n) Permitir que se opere una aeronave sin tener debidamente señalizados los accesos, salidas y equipos de emergencia
- o) Permitir que una aeronave opere en un aeródromo que no se encuentre habilitado para la operación realizada, salvo caso de fuerza mayor
- p) Permitir que una aeronave sea tripulada por personal que no tenga una licencia y/o certificado médico vigentes y apropiados para esa aeronave y operación, otorgados por el Director o sin el entrenamiento requerido

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

Son contravenciones de tercera clase y serán sancionadas, según su gravedad, con multa de 11.000 a 15.000 dólares Americanos o la suspensión de hasta seis meses de la concesión o permiso de operación las siguientes:

- a) Operar sin los equipos de seguridad y de auxilio establecido por la autoridad aeronáutica
- b) Operar una aeronave sin cobertura de seguros que cubran los riesgos propios de la actividad de transporte aéreo
- c) Operar una aeronave excediendo los tiempos límite, otorgado por el fabricante, para equipos, productos y partes de las aeronaves
- d) Ocultar el mal funcionamiento de sistemas, componentes y accesorios de las aeronaves
- e) Agredir en forma verbal o física a la autoridad aeronáutica
- f) Operar sin el permiso o concesión de operación o cuando este documento se encuentre caducado o suspendido
- g) Operar sin el certificado de aeronavegabilidad o cuando este documento se encuentre caduco o cancelado; u, operar excediendo los límites establecidos en el mismo
- h) No efectuar en forma reglamentaria, el mantenimiento de las aeronaves
- i) Permitir que se transporte armas, explosivos, drogas y mercancías peligrosas, inobservando los reglamentos y procedimientos correspondientes.

La propia Ley de Aviación Civil establece además un conjunto de contravenciones en las que puede incurrir el personal aeronáutico, que al igual que las contravenciones para explotadores y operadores están agrupadas por clases, pero además en el caso del personal aeronáutico se agrupan por jerarquía (Cargos en la aeronave) de las cuales solo mostraremos algunos ejemplos:

Para el comandante de la aeronave se consideran contravenciones de primera clase:

- a) Arrojar o permitir que se arrojen innecesariamente objetos desde la aeronave en vuelo;
- b) No portar la licencia, habilitaciones y certificado, o que estos estén caducados;
- c) Utilizar manuales desactualizados;

Son contravenciones de segunda clase del comandante de una aeronave y serán sancionadas con multa de 2.501 a 10.000 dólares o la suspensión de la licencia hasta por seis meses, las siguientes:

- a) Iniciar y/o realizar un vuelo en una aeronave con certificado de aeronavegabilidad caducado o que la aeronave no lleve las marcas de nacionalidad y matrícula;
- b) No tener la documentación necesaria para un vuelo exigida en la reglamentación técnica respectiva;
- c) Tripular con la licencia suspendida, cancelada o caducada o permitir que cualquier miembro de la tripulación vuele con la licencia caducada, suspendida o cancelada;
- d) Realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o vuelos de instrucción sin la debida autorización;
- e) Negarse a participar, sin justa causa, en las operaciones de búsqueda y salvamento;
- f) No comunicar a la Dirección General de Aviación Civil dentro del tiempo establecido en las regulaciones, de los accidentes o incidentes que ocurran en la aeronave a su mando o aquellos otros que tenga conocimiento en razón de sus funciones;
- g) Permitir durante el vuelo, el ingreso a la cabina de mando de personas no calificadas en la regulación;
- h) No utilizar durante la operación de la aeronave los servicios auxiliares de la navegación aérea, indispensables para la seguridad de vuelo;
- i) Desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto al servicio de tránsito aéreo;

- j) Exceder los límites de tiempo determinados en el Reglamento de Tiempos de Vuelo y Períodos de Descanso de las Tripulaciones de Aeronaves;
- k) No cumplir con los períodos de descanso de acuerdo a la regulación técnica respectiva;
- l) Alterar documentos y manuales de a bordo;
- m) No reportar el mal funcionamiento de sistemas, equipos, componentes y accesorios de la aeronave;
- n) Irrespeto verbal o físico a la autoridad aeronáutica;
- o) Obstaculizar las actividades de los inspectores de la Dirección de Aviación Civil;
- p) Operar una aeronave sin observar los procedimientos o limitaciones establecidas en el Manual de Vuelo de la Aeronave;
- q) Operar una aeronave sin el correspondiente visto bueno de mantenimiento;

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

- a) Permitir que una persona que no sea miembro del personal de vuelo, tome parte de las operaciones de la aeronave;
- b) Tripular la aeronave en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica del tripulante;
- c) Permitir que un miembro del personal de vuelo, en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica del tripulante, participe en las operaciones de la aeronave;
- d) Aterrizar en un aeródromo que no esté habilitado para la operación que realice, salvo en caso de fuerza mayor;
- e) Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición, sin la autorización de la autoridad aeronáutica;
- f) Volar sobre zonas prohibidas, publicadas en los diferentes documentos aeronáuticos;

- g) Transportar armas, municiones o materiales inflamables, explosivos, biológicos o radioactivos, contaminantes u otros semejantes sin autorización;
- h) Realizar maniobras que pongan en peligro la seguridad de la aeronave y los pasajeros; y,
- i) Operar una aeronave en condiciones que ponga en peligro evidente a pasajeros, carga y personas o bienes en la superficie.

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

- a) Arrojar objetos innecesariamente desde la aeronave en vuelo;
- b) No disponer de la documentación técnica o manuales de a bordo;
- c) Utilizar manuales desactualizados;
- d) No portar la licencia, habilitación y certificado médico, u operar una aeronave con estos documentos caducos; y,
- e) Todas las acciones u omisiones de los miembros de la tripulación que infrinjan o incumplan de cualquier forma las regulaciones técnicas RDAC y demás leyes y reglamentos pertinentes y que no estén considerados como contravenciones de segunda o tercera clase.

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

- a) Exceder los límites de tiempo de vuelo y no cumplir con los períodos de descanso, determinados en las regulaciones técnicas respectivas;
- b) Tripular sin el entrenamiento requerido;
- c) Permitir que a bordo de las aeronaves, los pasajeros utilicen aparatos electrónicos o de comunicación que interfieran con la normal operación de la aeronave; y,
- d) No implementar las medidas de seguridad antes y durante el vuelo.

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

- a) Tripular una aeronave en estado de embriaguez, o bajo los efectos de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica del tripulante; y,
- b) Transportar armas, municiones o materiales inflamables, explosivos, biológicos o radioactivos, contaminantes o drogas.

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

- a) Tener registros de mantenimiento u operacionales incompletos o desactualizados;
- b) No observar los procedimientos técnicos en el ejercicio de sus funciones; y,
- c) Todas las acciones u omisiones del personal técnico aeronáutico de tierra que infrinjan o incumplan de cualquier forma las regulaciones técnicas RDAC y demás leyes y reglamentos pertinentes y que no estén considerados como contravenciones de segunda o tercera clase.

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

- a) Falsificar, adulterar los registros, libros y más documentos;
- b) Certificar trabajos no realizados;
- c) Realizar trabajos no autorizados en las aeronaves;
- d) Ocultar el mal funcionamiento de componentes, sistemas y accesorios;
- e) Efectuar mantenimiento sin utilizar manuales, órdenes técnicas, herramientas, equipos y aparatos de ensayo apropiados; y,
- f) Ejercer sus funciones con licencia caducada, suspendida, cancelada, no poseer la habilitación correspondiente, o sin tener el entrenamiento requerido.

Son contravenciones de tercera clase del personal técnico aeronáutico de tierra y serán sancionados con suspensión de la licencia de seis a doce meses; las siguientes:

- a) Despachar una aeronave incumpliendo los requisitos de la Lista Mínima de Equipo (MEL);
- b) Desarrollar actividades en estado de embriaguez, o bajo las influencias de drogas o de cualquier otra sustancia o medicamento que produzca la alteración física o síquica; y,
- c) Manifiesta negligencia en la planificación y despacho de los vuelos.

Por otra parte la Dirección General de Aviación Civil , en su actuar como ya se había anunciado, concede licencias y otorga permisos, sujetos a determinadas reglas y, ante su incumplimiento por las personas naturales o jurídicas nacionales y extranjeras, tiene la facultad de limitar, prohibir, revocar, suspender, o cancelar los mismos.

Dentro de la actividad reguladora y las de prerrogativas de la Administración se encuentra además la imposición de tarifas, que a los efectos esta investigación, cabe destacar lo dispuesto en el Código Aeronáutico en relación a que es atribución de cada organismo participar en la formación, fijación y modificación de precios y tarifas en el marco de sus facultades y competencias.

La Dirección General de Aviación Civil dentro de sus funciones específicas recoge del régimen de discrecionalidad de las tarifas aéreas y, bajo el principio de libre contratación, las comisiones se acordarán entre las líneas aéreas nacionales e internacionales y las agencias de viaje legalmente establecidas en el país. Al momento de realizar el registro de las tarifas en la Dirección General de Aviación Civil, se incluirán anualmente el rango de porcentaje de dichas comisiones. Además 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.

Otro de los requerimientos del régimen de los servicios públicos es la obligación de prestar el servicio, con una unidad de trato para todos los ciudadanos, salvo la existencia de categorías especiales. La uniformidad en el servicio, tiene, en principio su base en el Capítulo VI de la Constitución, referido a garantías constitucionales, y de manera específica en el artículo 66.25 que, entre otros aspectos, se refieren al derecho que tienen las personas a acceder a bienes y

servicios públicos de calidad y de buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características.

Sin embargo no se encuentra un desarrollo de esta norma constitucional, primero por la inexistencia de una Ley general del servicio público y el poco desarrollo de esta materia en otros preceptos constitucionales, segundo porque el régimen jurídico analizado, encabezado por el Código Aeronáutico no se articula de manera sistemática, el conjunto de derechos y deberes de los usuarios del servicio, aunque si se encuentren dispersos por todo el cuerpo normativo o puedan ser deducido, por ejemplo: la responsabilidad del transportista.

A propósito de tan importante aspecto, cabe resaltar que la regulación básica, dedicado a las normas sobre la Operación y se expresa que 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.

Igualmente 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. Sin embargo, el transportista no es responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propio del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa.

El artículo 219 del Código Aeronáutico regula que 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 comprobado.

Constituye también un requisito la modificabilidad del servicio, el cual se desprende de las citadas regulaciones aeronáuticas, referidas a que la modificación de un servicio amparado por una licencia requiere autorización de la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador.

Los anteriores elementos tienen que ver también con el requisito final del servicio público (suponer una actividad técnica prestada de forma regular, continua, adecuada y con igualdad de trato en relación con aquellos usuarios del servicio.)

Como se apuntó anteriormente las normas analizadas no son las únicas que demuestran las características y forma de gestión del servicio de transporte aéreo. Puede afirmarse, existe una prolija, pero organizada regulación de la actividad de transporte de pasajeros, por demás recién actualizada, y de fácil localización; por ejemplo en los Registros oficiales (Gacetas Judiciales) se ponen en vigor las ya mencionadas Ley de Aviación Civil y Código Aeronáutico. Se encuentra actualizada la legislación correspondiente, organizada en Código Aeronáutico, Ley de Aviación Civil, donde se muestran los procedimientos en cuanto a regir la vida de la aviación en el Ecuador.

En lo que respecta se ha pretendido abordar aquellas normas, que en gran medida, tributan al esclarecimiento en cierta medida de situaciones con relación al transporte en el Ecuador, y su caracterización como forma de actividad administrativa, especialmente como servicio público.

Por todas las razones abordadas en el desarrollo de este Capítulo se ha podido ratificar que la actividad de transportación de pasajeros aéreo en El Ecuador se instituye como un servicio público, teniendo en cuenta que se trata de una actividad en la que está presente un interés general con sus matices propios según las condiciones del país, cuyo titular es el Estado a través de la Dirección General de Aviación Civil en el Ecuador, como órgano rector; y tiene un régimen jurídico especial que garantiza su gestión directa e indirecta, a su vez encaminado a garantizar la uniformidad, regularidad y continuidad del servicio.

A propósito del régimen jurídico, se comenzó el estudio a partir de analizar en el basamento constitucional, comprobándose la falta de pronunciamiento expreso en torno al servicio público, específicamente la regulación de la actividad.

Se realizó un análisis de las normas a partir del papel que juega la Administración como autoridad, adentrándose en sus características, así como del basamento de las normas de gestión de los servicios públicos, advirtiéndose la confluencia de otro tipo de actividad administrativa.

Concluye así esta exposición, no sin antes reiterar se trata de un primer acercamiento al transporte aéreo desde la perspectiva de las formas de actividad administrativa, que por tanto limitada al campo técnico, y a aspectos básicos de su régimen jurídico.

CONCLUSIONES:

Tras la investigación realizada, se han arribado a las siguientes conclusiones:

Primera: La actividad de transportar personas de un lugar a otro, en aeronave registrada y autorizada para este fin, a cambio de un pago pecuniario, se clasifica como un servicio público, al constituir una necesidad de la colectividad, y tener como titular al Estado, el cual se encarga de reglamentar, dirigir y gestionar de manera directa o indirecta, estableciendo un régimen jurídico especial, que pueda garantizar que esta actividad se realice de manera continua, regular y uniforme.

Segunda: Del estudio de las características del servicio público, a partir del régimen jurídico de la actividad de transportación aérea de pasajeros diferentes regiones del mundo, se constata su regulación sistemática, orgánica, que según las condiciones socioeconómicas de cada uno de los territorios, permite a la Administración Pública, gestionar el servicio en todas sus formas, sin descartar la presencia de otro tipo de actividad de limitación o policía y sus diferentes técnicas.

Tercera: La actividad de transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador, se erige como un servicio público, se trata de una actividad en la que late una necesidad de carácter general, cuyo titular es el Estado, a través de la Dirección General de Aviación Civil como órgano rector; contando con un régimen jurídico especial encaminado a garantizar la regularidad, continuidad y uniformidad del servicio.

Cuarta: La Carta Magna de la República del Ecuador, no advierte espacio para su regulación sistemática del servicio público en materia de transporte aéreo. Tampoco hace una sistematización de las formas de gestión directa o indirecta del servicio.

Quinta: Que el régimen jurídico ecuatoriano del servicio público de transportación de pasajeros aéreo, se caracteriza por:

- Tener como centro Dirección General de Aviación Civil, con un importante papel de otros organismos, y en especial de los Organismos y Convenios Internacionales.
- En las normas se indican diversos roles de la autoridad en la actividad de transporte, especialmente como concesionaria de licencias y permisos aeronáuticos, facultativa y reguladora, lo que se ajusta a los regímenes

jurídicos, en que la Administración ejerce sus prerrogativas y poderes, entre ellos el de policía, que permite establecer todo un conjunto de reglas y control, en aras de un servicio continuo, uniforme y regular desde su potestad sancionadora determinadas manifestaciones, además de la imposición de tarifas.

- El régimen sancionador no resulta pleno pues se regulan un conjunto de infracciones aeronáuticas solo para el personal aeronáutico; tampoco la regulación de los deberes y derechos de los usuarios.
- En las regulaciones que conforman el régimen se sientan las bases para la gestión directa, indirecta del servicio público, previo el otorgamiento de (licencia, permiso de operación, certificado de operación de aeródromos, certificado de aeronavegabilidad) lo que demuestra la presencia de la actividad de limitación o policía, a través de sus técnicas de ordenación, autorización y reglamentación.

RECOMENDACIONES:

- **A la Asamblea Nacional:**

Primera: Que en posteriores reformas de la Constitución ecuatoriana, se valore la pertinencia de que atendiendo a los cambios, se regule de manera específica y sistemática los servicios públicos, su titularidad y su forma de gestión y control.

- **A la Dirección General de aviación Civil del Ecuador:**

Segunda: Modificar el Código Aeronáutico que contenga principios, disposiciones donde se establezcan de manera sistemática, los principio de la prestación del servicio público de transporte aéreo de pasajeros, básicamente relacionado con la continuidad, uniformidad del mismo, con especial pronunciamiento en cuanto a los deberes y derechos de los sujetos que en él intervienen y los procedimientos para hacerlo efectivo.

- **A las Facultades del país:**

Cuarta: Incentivar nuevas investigaciones en torno a la actividad administrativa, y su estudio conforme a la realidad ecuatoriana.

BIBLIOGRAFÍA:

1. Alonso Soto. Ricardo. Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Madrid Vocal del Tribunal de Defensa de la Competencia Febrero 1998. http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/Transporair.pdf. Consultada 2 de Marzo del 2009.
2. ARAUJO JUÁREZ, JOSÉ. Contratos de gestión de servicios públicos: régimen jurídico y modalidades. Revista de la Fundación Procuraduría General de la República. Nº 8. Caracas. 1993. pp. 21-23.
3. BAYER HNOS., Barcelona, 1996.
4. BOQUERA OLIVER, José María, Derecho Administrativo, volumen I, 3ra edición, editorial Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1979, pp. 234 y 235.
5. DE AHUMADA RAMOS, Francisco Javier, Las formas de actuación de las administraciones pública, [wwwhttp://premium.vlex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Económico-Administrativo/](http://premium.vlex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Económico-Administrativo/) 2300-143.03,
6. FERNÁNDEZ ASTUDILLO, J.M.: Contratación administrativa. Bosch, Barcelona, 2000.
7. FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge, Apuntes histórico sobre la Ciencia del Derecho Administrativo en México, en Estudios Jurídicos en homenaje a Martha MORINEAU, coordinado por Nuria GONZÁLEZ MARTÍN, tomo I, Derecho Romano, Historia del derecho, Instituto Nacional de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México, 2006.
8. García de Paz Juan José. Centro de Estudios de la Economía Ecuatoriana. Universidad de La Habana, 1995. en <http://www.uh.cu/centros/ceec/Sitio800/paginas/Publicaciones/Biblioteca/tematicas/SECTOR%20TRANSPORTE,%20A%D1O%201995.pdf>. Consultada 10 de Marzo del 2009
9. GARCÍA OVIEDO Carlos, Derecho Administrativo 3ra Edición, E.I.S.A, Madrid. 1951 p. 97.

10. GARCINI GUERRA, Héctor, Derecho Administrativo, 2da edición, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1986, p.190.
11. GARRIDO FALLA, Fernando, Tratado de derecho Administrativo, volumen II (parte general. conclusión), reimpresión de la 7ma edición, Centros de Estudios Constitucionales, Madrid, 1986.
12. HERNÁNDEZ MENDIBLE. Víctor Rafael. La concesión de los servicios públicos y la concesión de las obras públicas. Publicaciones jurídicas Venezolanas.
13. LANCÍS y SÁNCHEZ, Antonio, Derecho Administrativo, 3ra Edición, Cultural S.A., La Habana, 1952.
14. LANZA LÓPEZ, Maria Teresa La concesión administrativa de servicio público, en Temas de Derecho Administrativo el Ecuador, tomo II, coordinado por Andry MATILLA CORREA, Editorial Félix Varela, la Habana 2004. P.396
15. MATILLA CORREA, Andry. Artículo: El Ecuador y las concesiones administrativas hoy, en [http:// www.fd.uo.edu.cu](http://www.fd.uo.edu.cu).
16. MATILLA CORREA, Andry, Guía de estudio asignatura Derecho Administrativo, cuarto año, primer semestre, continuidad de Estudios, Universidad de la Habana, Facultad de Derechos, Departamentos de Estudios Jurídicos Básicos, p. 18.
17. MORANT Vidal, Jesús. Los contratos administrativos (III). El contrato de gestión de servicios públicos.
18. PARADA, Ramón, Derecho Administrativo, parte general I, 9na. edición, Editorial Marcial Pons, Madrid, 1997, p. 430.
19. POSADA, Adolfo, Tratado de Derecho Administrativo, según las teorías filosóficas y la legislación positiva, tomo II, Librería General de Victoriano Suárez, Madrid, 1898, P 3.
20. RODRÍGUEZ, Jurado. Agustín <http://www.caalex.udec.cl/apuntes/003d.ppt>.
21. VILLEGAS BASAVILBASO. Benjamín Derecho Administrativo. Tomo IV. Buenos Aires. 1952. p. 223.

LEGISLACIÓN CONSULTADA:

1. Constitución de la República de El Ecuador. Artículos 14, 15, 34, 103, de fecha 24 de Febrero de 1976.
2. Constitución Política de la República de Guatemala de 31 de Mayo de 1985.
3. Constitución Política de la República de Colombia de 7 de Junio de 1991. El capitulo v, artículo 365.
4. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 31 de Enero de 1917. Capítulo I. Artículo 28.
5. Constitución Española de 29 de Diciembre de 1978. Artículo 128.1.2.
6. Ley 105 del año 1993 de transporte para el Estado de Colombia. En http://www.anato.org/index.php?option=com_phocadownload&view=categor&id=1&download=68, consultada 4 de junio del 2009.
7. Ley 336 de 1996 de Transporte aéreo, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, en su artículo 68. En http://www.anato.org/index.php?option=com_phocadownload&view=categor&id=1&download=68, consultada 4 de junio del 2009.
8. Ley Aviación Civil para el Estado de México, D.F., a 28 de abril de 1995
9. Código de Comercio de la República de Colombia. Artículo 1773
10. Ley de Aviación Civil de Chile, Capítulo III de las concesiones y de los permisos.
11. Ley No 27261 de la Aeronáutica Civil de la República de Perú del 10 de Mayo del 2000. <http://www.congreso.gob.pe/ntley/Imágenes/DecretosLegislativos/00999.pdf>. Consultada 2 de Marzo del 2009
12. Ley de Impuesto a las Ventas y Servicios. Oficio N° 3994 de 04 de Noviembre de 2002. Proyecto de Ley para la Aviación Civil. Artículo 7. República Argentina/ 2006. En <http://www.aersys.com.ar/infored/pol/ardiputados/1999/1500D99.html>. Consultada 4 de junio del 2009.
13. Decreto ley 211 de 1973. República de Chile. Cláusula 4.1, último párrafo. Texto fijado, coordinado y sistematizado por el D.F.L No 1 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Consultada 4 de Marzo del 2009 en

[http://mail.fne.cl/db/jurispru.nsf/60e31f9065c2d5a38425733e005df9fa/3311BE0D031248A08425741E00697405/\\$FILE/Rentas%20Inmobiliarias.pdf](http://mail.fne.cl/db/jurispru.nsf/60e31f9065c2d5a38425733e005df9fa/3311BE0D031248A08425741E00697405/$FILE/Rentas%20Inmobiliarias.pdf).

14. Decreto ley con Fuerza de ley de Aviación Civil para la República Bolivariana de Venezuela de 13 de Noviembre del 2000. En <http://mipagina.cantv.net/leamon/LEYDEAVIACIONCIVIL.doc>. Consultada 2 de Marzo del 2009.
15. Decreto/Ley 67 de 1983 de la Organización de la Administración Central del Estado.
16. Decreto Ley 182 de 23 de febrero de 1998 sobre Normalización y Calidad.
17. Decreto/Ley 85 de 12 de Junio de 1985.
18. Decreto/Ley 255 del Consejo de Estado de 2 de noviembre del 2007. Sobre la Aviación Civil.
19. Decreto Ley 182 de 23 de febrero de 1998 sobre Normalización y Calidad.
20. Dictamen N° 1004/1997 de la Comisión Preventiva Central de la República de Chile. En http://www.tdlc.cl/DocumentosMultiples/Resolucion_25_2008.pdf.
21. Dictamen N° 1014, de 11 de julio de 1997 de la Comisión Preventiva Central de la República de Chile.

BIBLIOGRAFÍA WEB:

1. http://www.acsaec.org/Documents/Transport/Final_ATA_Sp.pdf.
2. <http://www.aersys.com.ar/infored/pol/ardiputados/1999/1500D99.html>.
3. [http://www.anato.org/index.php?option=com_phocadownload&view=categor&id=1&download=68,](http://www.anato.org/index.php?option=com_phocadownload&view=categor&id=1&download=68)
4. <http://aviacioncivilargentina.blogspot.com/>
5. <http://www.congreso.gob.pe/nlley/Imagenes/DecretosLegislativos/00999.pdf>
6. <http://www.es.wikipedia.org/wiki/Transporte>.
7. <http://www.es.wikipedia>, la enciclopedia libre.
8. <http://www.fd.uo.edu.cu>.
9. <http://www.fomento.es/Mfom/lang-castellano/direcciones-generales/aviación-civil-información/organización-y-funciones/>.
10. [http://mail.fne.cl/db/jurispru.nsf/60e31f9065c2d5a38425733e005df9fa/3311BE0D031248A08425741E00697405/\\$FILE/Rentas%20Inmobiliarias.pdf](http://mail.fne.cl/db/jurispru.nsf/60e31f9065c2d5a38425733e005df9fa/3311BE0D031248A08425741E00697405/$FILE/Rentas%20Inmobiliarias.pdf).
11. http://www.mtc.gob.pe/indice/%20SUBrap_111_subparte_b_rev17.PDF.
12. <http://www.monografía.com>.
13. <http://www.personal.us.es/patroclo/actividadadva.pdf> JORNADA DE POZAS.
14. [http://www.premium.vlex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Económico-Administrativo/ NH306,](http://www.premium.vlex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Económico-Administrativo/NH306)
15. [http://www.premium.vlex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Económico-Administrativo/ 2300-143.03,](http://www.premium.vlex.com/doctrina/materiales-estudio-derecho-Económico-Administrativo/2300-143.03)
16. http://www.presidencia.gob.pa/informealacion/intituciones/AAC_08.pdf
17. <http://www.sii.cl/pagina/jurisprudencia/adminis/2002/ventas/ja394.doc>.
18. http://www.tdlc.cl/DocumentosMultiples/Resolucion_25_2008.pdf.
19. <http://www.ua.es/personal/jant/GAP/2/DA2/11.pdf>.
20. <http://www.uh.cu/centros/ceec/Sitio800/paginas/Publicaciones/Biblioteca/tematicas/SECTOR%20TRANSPORTE,%20A%D1O%201995.pdf>.

ANEXOS

**H. CONGRESO NACIONAL
COMISION DE LEGISLACION Y CODIFICACION**

**CODIFICACION
DEL CODIGO AERONAUTICO**

INTRODUCCION

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

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

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

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

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

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

CODIFICACION 2006-015

H. CONGRESO NACIONAL

**LA COMISION DE LEGISLACION Y
CODIFICACION**

Resuelve:

EXPEDIR LA SIGUIENTE CODIFICACION DEL CODIGO AERONAUTICO

**TITULO I
DE LA AERONAUTICA CIVIL**

Capítulo I

Principios Generales

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

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

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

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

Capítulo II

Tránsito de aeronaves

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 súper vigilancia 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:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo II

Comandante de la Aeronave

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

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

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

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

Art. 80.- Son obligaciones del comandante:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1.- Realizar las compras necesarias para llevar a cabo el viaje emprendido;
- 2.- Disponer se efectúen las reparaciones menores necesarias para asegurar la continuidad del viaje;

- 3.- Tomar todas las medidas y hacer los gastos necesarios para garantizar la seguridad de los pasajeros, la tripulación y la salvaguarda de la carga; y,
4.- Contratar por la duración del viaje y en reemplazo de la tripulación que no lo continúe, el personal indispensable para la terminación de dicho viaje. Los gastos así realizados obligan al explotador quien no podrá desconocerlos ni impugnarlos.

Art. 87.- La responsabilidad del comandante se transfiere a los servicios de tierra, llamados de control de tránsito aéreo, en aquellos casos en que las condiciones meteorológicas no ofrecen la visibilidad necesaria para la correcta operación aérea.

TITULO V DEL EXPLOTADOR

Capítulo Único

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

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

TITULO VI DE LOS SERVICIOS AEREOS

Capítulo I

Disposiciones Generales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo II

Servicios de Transporte Aéreo

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo III

Servicios de Trabajos Aéreos

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

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

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

TITULO VII DE LAS ACTIVIDADES CONEXAS

Capítulo Único

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

Estas actividades son:

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

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

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

Capítulo I

Generalidades

Art. 109.- Para explotar cualquier servicio aéreo se requiere de una concesión o permiso de operación, otorgado mediante acuerdo o resolución, según el caso, del Consejo Nacional de

Aviación Civil o de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con el presente Código, las leyes y reglamentos pertinentes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 129.- El otorgamiento de una concesión o permiso de operación implica el compromiso por parte de quien lo obtenga, de someterse a los términos en que se

haya concedido, a las autoridades, leyes y reglamentos del país sobre aeronáutica civil vigentes.

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

Capítulo II

Contenido de las Concesiones y Permisos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITULO IX DE LOS CONTRATOS Y OBLIGACIONES

Capítulo I

Disposiciones Generales

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

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

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

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

Art. 140.- En todos los casos en que el transporte se efectúe por varios portadores se considerará como último portador 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 portador al transportador de esta etapa.

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

Art. 142.- Se considera interno o doméstico todo transporte en el cual el lugar de partida y el lugar de destino estén situados dentro del territorio nacional. El transporte no perderá su carácter de interno por el hecho de que la aeronave, por causa de caso fortuito o de fuerza mayor tenga que efectuar un aterrizaje imprevisto en territorio extranjero.

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

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

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

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

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

Capítulo II

Transporte de Pasajeros y Equipaje

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

- 1.- Número de orden, lugar, y fecha de emisión;

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

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

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

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

Si una vez iniciado el viaje se 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:

- 1.- Reembolsarles el importe proporcional del viaje no realizado, en forma inmediata;
- 2.- La continuación del viaje, de conformidad con la demora prevista;

- 3.- La continuación del viaje por medio de otro transportador, en las mismas condiciones pactadas; y,
- 4.- El retorno al punto de partida con reembolso del precio del pasaje.

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

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

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

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

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

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

Art. 158.- Si el transportador aceptare el equipaje sin expedir el talón correspondiente, o si éste no contuviere las especificaciones indicadas en los numerales 1, 2 y 3 del Art. 156, se admitirá la existencia del contrato con todas las responsabilidades y obligaciones a cargo del transportador sin que este último pueda ampararse en las disposiciones que excluyan o limiten su responsabilidad.

En tal caso se aceptarán y serán válidas las manifestaciones hechas por el pasajero, relativas al peso y cantidad de los bultos consignados, así como al valor de su contenido.

Capítulo III

Transporte de Cosas y Mercancías

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 171.- La recepción de las cosas o mercancías transportadas sin protesto por parte del destinatario constituirá presunción de que éstas han sido entregadas en

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

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

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

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

Capítulo IV *Contratos de utilización de aeronaves*

Parágrafo 1o.

Del Arrendamiento

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

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

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

Art. 178.- Son obligaciones del arrendador:

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

Art. 179.- Son obligaciones del arrendatario:

- 1.- Cuidar de la aeronave arrendada con la debida diligencia y usarla exclusivamente para las finalidades que se hayan especificado en el contrato las que deben constar en el mismo;
- 2.- Pagar la pensión de arrendamiento en los plazos y lugares convenidos; y,
- 3.- Devolver la aeronave al arrendador, vencido el plazo del contrato, en el estado en que haya recibido y sin más deterioros que los que se deban al uso legítimo y al simple transcurso del tiempo y los producidos por casos fortuitos o de fuerza mayor.

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

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

Parágrafo 2o.

Del Fletamento

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

Art. 183.- Son obligaciones del fletante: 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.

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

Art. 184.- Son obligaciones del fletador:

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

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

Art. 186.- En el contrato de fletamento a tiempo, cuando el lapso de ejecución del contrato exceda de la duración pactada, sin que medie culpa del fletante, estará

obligado el fletador a pagar a aquél un precio proporcional, adicional al que fuere establecido, sin perjuicio de las indemnizaciones a que pudiere haber lugar.

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

Parágrafo 3o.

Del Intercambio

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

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

Art. 190.- Cuando el intercambio de aeronaves se convenga bajo la forma de arrendamiento, será inscrito 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. 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. 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.- Establéese 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 Único

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 veintiún 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 prorrata 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 Único

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 Único

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo Único

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

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

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

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

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

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

TITULO XV DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Capítulo Único

Jurisdicción y Competencia

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

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

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

posterior al cometimiento de la infracción tiene lugar en el Ecuador, exceptuándose, empero los casos en que se pidiera 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.- Facultase 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.- Derogase 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 opongán.

En adelante cítese la nueva numeración.

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

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

Quito, 23 de noviembre del 2006.

- f.) Dr. José Chalco Quezada, Presidente.
- f.) Dr. José Vásquez Castro, Vicepresidente.
- f.) Dr. Italo Ordóñez Vásquez, Vocal.
- f.) Dr. Carlos Duque Carrera, Vocal.

CERTIFICO:

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

FUENTES DE LA CODIFICACION DEL CODIGO AERONAUTICO

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