



Quito, D. M., 05 de julio del 2012

DICTAMEN N.º 006-12-DTI-CC

CASO N.º 0032-11-TI

CORTE CONSTITUCIONAL PARA EL PERIODO DE TRANSICIÓN

Jueza constitucional sustanciadora: Doctora Nina Pacari Vega

I. ANTECEDENTES

Resumen de admisibilidad

Mediante oficio N.º T. 6132-SNJ-11-1169 del 12 de septiembre del 2011, el doctor Alexis Mera Giler, secretario general jurídico de la Presidencia de la República, pone en conocimiento de la Corte Constitucional, para el periodo de transición, el “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur”, suscrito en Buenos Aires el 25 de agosto del 2011, para que, de conformidad con el artículo 438, numeral 1 de la Constitución de la República, expida el correspondiente dictamen acerca de la constitucionalidad de este instrumento internacional.

De conformidad con el sorteo efectuado por el Pleno del Organismo en sesión ordinaria del 12 de octubre del 2011, la Secretaría General de la Corte Constitucional remitió el caso signado con el N.º 0032-11-TI, a la doctora Nina Pacari Vega, jueza sustanciadora, quien de conformidad con los artículos 107 numeral 1, 108 y 109 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, determina su competencia para efectos de control respecto al dictamen sobre la necesidad de aprobación legislativa del instrumento internacional materia de estudio.

Posteriormente, mediante oficio s/n, la doctora Nina Pacari Vega, jueza ponente, remite a la Secretaría General de la Corte Constitucional el informe de necesidad de aprobación legislativa del “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur”, para conocimiento y resolución del Pleno.

En sesión ordinaria del 20 de marzo del 2012, el Pleno de la Corte Constitucional aprobó el informe presentado por doctora Nina Pacari Vega. De esta forma, se dispone la publicación del texto del referido instrumento internacional en el Registro Oficial y en el portal electrónico de la Corte Constitucional.

El texto del “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur”, fue publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 681 de 12 de abril del 2012.

II. TEXTO DEL CONVENIO

CONVENIO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE SINGAPUR

“El Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur (más adelante referidos individualmente como "Ecuador" y "Singapur" respectivamente, y colectivamente como las "Partes Contratantes");
SIENDO PARTICIPES del Convenio de Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales;

Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

DESEANDO hacer posible para las aerolíneas que ofrezcan al público que viaja y realice embarques, una variedad de opciones de servicios, y deseando animar a las líneas aéreas en forma individual a desarrollar e implementar tarifas innovadoras y competitivas, siempre que tales tarifas no signifiquen prácticas contrarias a la competencia para las otras aerolíneas;

DESEANDO garantizar el grado más alto de seguridad operacional y seguridad/protección en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su gran preocupación acerca de los actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o bienes, adversamente afectan la operación de los servicios aéreos, y minan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil.

HAN ACORDADO lo siguiente:

d



ARTICULO 1

Definiciones

(1) Para los propósitos de este Convenio, a menos que el contexto requiera lo contrario:

(a) El término "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de Singapur, el Ministro de Transporte y la Autoridad de Aviación Civil de Singapur, y en el caso del Ecuador, el Consejo Nacional de Aviación Civil y/o la Dirección General de Aviación Civil, según corresponda; o, en ambos casos, sus sucesores o cualquier persona o entidad que puedan ser autorizados para ejecutar cualquiera de las funciones que pueden en la actualidad ser ejercidas por las antes mencionadas Autoridades, o funciones similares;

(b) El término "Convenio" significa este Convenio, su Anexo y cualquier enmienda al mismo.

(c) El término "capacidad" es el número de servicios proporcionados bajo este Convenio, usualmente medidos por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (par de ciudades, o de país a país) o en una ruta;

(d) El término "la Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta para la firma en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, y que incluye cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de esa Convención y cualquier enmienda a los Anexos o a la Convención bajo los Artículos 90 y 94 de los mismos, hasta donde dichos Anexos o enmiendas han entrado en vigencia para ambas Partes Contratantes;

(e) El término "línea aérea designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada en concordancia con el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Convenio;

(f) El término "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional creado de acuerdo a la Convención;

(g) El término "tarifa" significa los precios que las líneas aéreas designadas cobran por el transporte público de pasajeros, equipaje y carga, y las condiciones bajo las cuales aplican dichos precios, pero excluyendo la remuneración y condiciones por el transporte de correo;

(h) El término "territorio" en relación a las Partes Contratantes tiene el significado asignado a él en el Artículo 2 de la Convención;

(i) El término "cobros al usuario" significa un cobro realizado a las líneas aéreas por la autoridad competente o que dicha autoridad permite que se cobre, por la provisión de propiedades o facilidades del aeropuerto o de facilidades de navegación aérea o facilidades y servicios de seguridad de aviación, incluyendo

[Handwritten signature]

servicios y facilidades relacionados para aeronaves, sus tripulaciones de vuelo, pasajeros y carga;

(j) Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea", y "parada sin derecho a tránsito", tienen el significado asignado a ellos en el Artículo 96 de la Convención; y

(k) Todas las referencias a palabras en singular deberá entenderse que incluyen al plural, y toda referencia al plural deberá entenderse que incluye al singular, según lo requiera el contexto.

ARTICULO 2

Concesión de Derechos

(1) Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la conducción de servicios aéreos internacionales, en las rutas especificadas en el Itinerario de Rutas en el Anexo de este Convenio, por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:

(a) El derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;

(b) El derecho de realizar paradas en su territorio para fines no comerciales;

(c) El derecho de realizar paradas en los puntos de las rutas especificadas en el Anexo I de este Convenio para el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros y carga, incluyendo correo, separadamente o en combinación, de conformidad con las condiciones constantes en dicho Anexo; y

(d) Los derechos de otro modo especificados en este Convenio.

(2) Las líneas aéreas de cada Parte Contratante, diferentes a aquellas designadas bajo el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Convenio, deberán también disfrutar los derechos especificados en el párrafo 1, subpárrafos (a) y (b), de este Artículo.

(3) Nada en este Artículo deberá considerarse que confiere a las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante el derecho de cabotaje.

ARTÍCULO 3

Designación y Autorización

(1) Cada Parte Contratante deberá tener el derecho de designar a una o más líneas aéreas para el propósito de operar los servicios acordados en cada ruta especificada y para retirar o alterar dichas designaciones. Tales designaciones deberán ser transmitidas por escrito a la otra Parte Contratante y deberán

d



identificar si la línea aérea está autorizada para conducir el tipo de servicio aéreo especificado en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) de este Convenio.

(2) Al recibir dicha designación, y las aplicaciones de una línea aérea designada, en la forma y manera prescritas para autorizaciones operacionales y permisos técnicos, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán conceder las autorizaciones operacionales y permisos técnicos apropiados con un mínimo de retraso procesal, siempre que:

(a) La incorporación y el lugar principal de negocios de la línea aérea se encuentre en el territorio de la Parte Contratante que designa a la línea aérea, y que el control regulatorio efectivo de la línea aérea sea conferido a la Parte Contratante que designa a la línea aérea, o a sus nacionales o a ambos;

(b) La línea aérea pueda convencer a las autoridades aeronáuticas de que está calificada para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones aplicadas normal y razonablemente a la operación de los servicios aéreos internacionales por dichas autoridades de conformidad con la Convención; y

(c) La Parte Contratante que designa a la línea aérea cumple con el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y con el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación) de este Convenio.

(3) Al recibir las autorizaciones operacionales y los permisos técnicos, una línea aérea designada puede en cualquier momento empezar a operar los servicios acordados para los cuales fue designada, siempre que la línea aérea designada cumpla con las disposiciones aplicables de este Convenio.

ARTÍCULO 4

Retiro, Revocación, Suspensión y Limitación de Autorizaciones Operacionales o Permisos Técnicos

(1) Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante deberán tener el derecho de retirar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones en las autorizaciones operacionales o permisos técnicos de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, en cualquier caso en que:

(a) Dichas autoridades no estén conformes con que la incorporación y el principal lugar de negocios de la línea aérea estén en el territorio de la Parte Contratante que designa a la línea aérea, o que el control regulatorio

efectivo de la línea aérea esté conferido a la Parte Contratante que designa a la línea aérea, o a sus nacionales; o la línea aérea no pueda convencer a aquellas autoridades que está calificada para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones aplicadas normal y razonablemente a la operación de servicios aéreos internacionales por parte de dichas autoridades, de conformidad con la Convención; o

(b) La Parte Contratante que designa a la línea aérea no cumple con el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de la Aviación) de este Convenio; o

(c) La línea aérea no opera en concordancia con las condiciones prescritas en este Convenio.

(2) A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) de este Artículo sea esencial para prevenir la infracción de las leyes o regulaciones, dicho derecho será ejercido solamente luego de consultar con las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que designa a la línea aérea, en concordancia con el Artículo 19 (Consultas) de este Convenio.

(3) Este Artículo no limita los derechos de cada Parte Contratante para retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre las autorizaciones operacionales o los permisos técnicos de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, en concordancia con el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de la Aviación) de este Convenio.

ARTICULO 5

Aplicación de las Leyes

(1) Las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante que rigen para el ingreso y salida de su territorio de aeronaves involucradas en servicios aéreos internacionales o en la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentran dentro de su territorio, deberán ser aplicadas a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante.

(2) Las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante relacionadas al ingreso, estadía y salida de su territorio, de pasajeros, tripulación de vuelo y carga, incluyendo correo, como las relacionadas a inmigración, aduanas, moneda, y salud y cuarentena, deberán aplicar a los pasajeros, tripulación de vuelo, carga y correo transportados por la aeronave de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, mientras se encuentran en su territorio.

(3) Ninguna de las Partes Contratantes deberá dar preferencia a su propia línea aérea o a ninguna otra sobre una línea aérea designada de la otra Parte

d



Contratante involucrada en servicios aéreos internacionales similares, en la aplicación de sus leyes y regulaciones dispuestas en este Artículo.

ARTÍCULO 6

Tránsito Directo

Pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cada Parte Contratante y que no salgan del área del aeropuerto reservada para dicho propósito, no deberán estar sujetos a ningún examen adicional excepto por razones de seguridad de aviación, control de narcóticos, prevención de ingreso ilegal o por circunstancias especiales. El equipaje y carga en tránsito directo deberá estar exento de derechos aduaneros y otros impuestos similares.

ARTÍCULO 7

Reconocimiento de Certificados y Licencias

(1) Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidos o validados en concordancia con las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante deberán ser reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para el propósito de operar los servicios convenidos, siempre que dichos certificados o licencias: sean emitidos o validados de la misma manera o de manera superior a los estándares mínimos establecidos bajo la Convención.

(2) Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, para el propósito de sobrevolar o aterrizar dentro de su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 8

Seguridad Operacional

(1) Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier momento con respecto a estándares de seguridad operacional adoptados por la otra Parte Contratante en cualquier área relacionada a las facilidades aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves u operación de las aeronaves. Tales consultas deberán iniciar dentro de treinta (30) días de la mencionada solicitud.

(2) Si luego de tales consultas, una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente los estándares de seguridad operacional en cualquiera de estas áreas, que sean al menos igual a los estándares mínimos establecidos en ese momento de acuerdo con la Convención, la primera Parte Contratante deberá notificar a la otra Parte Contratante sobre

✓

[Signature]

aquellas observaciones y los pasos que se consideran necesarios para conformarse a aquellos estándares mínimos, y la otra Parte Contratante deberá tomar la acción correctiva apropiada. Si la otra Parte Contratante no toma una acción apropiada dentro de quince (15) días o un período más largo que haya sido acordado, será la base para aplicar el párrafo (1) del Artículo 4 (Retiro, Revocación, Suspensión y Limitación de Autorizaciones Operacionales o Permisos Técnicos) de este Convenio.

(3) No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, se acuerda que cualquier aeronave operada por medio de o bajo un acuerdo de arriendo, a nombre de las líneas aéreas de una Parte Contratante, en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante puede, mientras se encuentra dentro del territorio de la otra Parte Contratante, estar sujeta a un examen por parte de los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave como de aquellos de la tripulación de vuelo, y la aparente condición de la aeronave y sus equipos (llamado en este Artículo "inspección en rampa o plataforma"), siempre que esto no cause una demora indebida.

(4) Si cualquiera de tales inspecciones en rampa o serie de inspecciones en rampa causan:

(a) sería preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumplen con los estándares mínimos establecidos en ese momento de acuerdo con la Convención; o

(b) sería preocupación de que existe una falta de mantenimiento y administración efectivos de los estándares de seguridad operacional, establecidos en aquel tiempo de acuerdo a la Convención.

La Parte Contratante que lleva a cabo la inspección en rampa deberá, para los propósitos del Artículo 33 de la Convención, tener la libertad de concluir que los requerimientos bajo los cuales han sido emitidos o considerados válidos los certificados o licencias con respecto a dicha aeronave o con respecto a la tripulación de vuelo de esa aeronave, o que los requerimientos bajo los cuales dicha aeronave es operada, no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo a la Convención.

(5) En el evento de que, con el propósito de llevar a cabo una inspección en rampa de una aeronave operada por una línea aérea de una Parte Contratante, en concordancia con el párrafo (3) de este Artículo, el acceso sea negado por un representante de esa línea aérea, la otra Parte Contratante deberá tener la libertad de inferir que han surgido serias preocupaciones del tipo referenciado en el párrafo (4) de este Artículo y de sacar las conclusiones referidas en ese párrafo.

d



(6) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente los permisos técnicos así como la autorización operacional de una línea aérea de la otra Parte Contratante, en el evento de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una negativa para conceder una inspección en rampa, consultas o cualquier otra, de que una acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de una línea aérea.

(7) Cualquier acción tomada por una Parte Contratante en concordancia con el párrafo (2) o párrafo (6) de este Artículo deberá ser descontinuada una vez que la base para tomar dicha acción ha dejado de existir.

ARTÍCULO 9

Seguridad de la Aviación

(1) En concordancia con sus derechos y obligaciones bajo las leyes internacionales, las Partes Contratantes reafirman que su obligación hacia la otra Parte para proteger la seguridad de la aviación civil en contra de actos de interferencia ilícita forma parte integral de este Convenio. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo las leyes internacionales, las Partes Contratantes deberán actuar particularmente de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre Ofensas y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, la Convención para la Supresión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de Diciembre de 1970, la Convención para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, el Protocolo Suplementario de Montreal para la Supresión de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que Sirven a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988, la Convención sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para el Propósito de Detección firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991, y cualquier otra convención y protocolo relacionados a la seguridad de la aviación civil, a los cuales se adhieren las Partes Contratantes.

(2) Las Partes Contratantes deberán proporcionarse entre ellas, a solicitud, toda la ayuda práctica para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilegales contra la seguridad de esas aeronaves, sus pasajeros y tripulación de vuelo, aeropuertos y facilidades de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

(3) Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, deberán actuar de conformidad con todas las disposiciones de seguridad de aviación establecida por la OACI y designada como Anexos a la Convención, hasta donde dichas

disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Cada Parte Contratante deberá requerir que las líneas aéreas designadas para operar los servicios acordados en las rutas especificadas, y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con tales disposiciones de seguridad de aviación.

(4) Cada Parte Contratante conviene que sus líneas aéreas designadas deberán ser requeridas a observar las disposiciones de seguridad de aviación referenciadas en el párrafo (3) de este Artículo y de conformidad con las leyes y regulaciones en vigencia en la otra Parte Contratante, según lo requerido para ingresar, salir o mientras se encuentra en el territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante deberá asegurarse que se apliquen efectivamente las medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, tripulación de vuelo, ítems del equipaje de mano, equipaje, carga y almacenaje de la aeronave, antes y durante el embarque de pasajeros y carga. Cada Parte Contratante deberá también dar consideración positiva a cualquier solicitud razonable de la otra Parte Contratante sobre medidas especiales de seguridad para confrontar una amenaza específica.

(5) Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otro acto ilícito contra la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y tripulación de vuelo, aeropuertos o facilidades de navegación aérea, las Partes Contratantes deberán ayudarse mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con la intención de terminar con dicho incidente o amenaza rápidamente y con seguridad, hasta donde sea practicable bajo las circunstancias.

(6) Cuando una Parte Contratante tiene bases razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las disposiciones de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de la primera Parte Contratante pueden solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Si no se llega a un acuerdo satisfactorio dentro de quince (15) días desde la fecha de dicha solicitud, constituirá base para la aplicación del párrafo (1) del Artículo 4 (Retención, Revocación, Suspensión y Limitación de Autorizaciones Operacionales o Permisos Técnicos) de este Convenio. Cuando sea requerido por una emergencia, o para prevenir que se siga incumpliendo con las disposiciones de este Artículo, una Parte Contratante puede tomar una acción interina bajo el párrafo (1) del Artículo 4 de este Convenio antes de que expiren los quince (15) días. Cualquier acción tomada en concordancia con dicho párrafo deberá ser descontinuada cuando la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones de seguridad de este Artículo.

d



ARTÍCULO 10
Cobros al Usuario

(1) Ninguna Parte Contratante puede imponer o permitir que se imponga, a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, cobros al usuario que sean más altos que aquellos impuestos a sus propias líneas aéreas que operan servicios aéreos internacionales similares.

(2) Cada Parte Contratante deberá promover consultas sobre cobros al usuario entre sus autoridades competentes de cobro y las líneas aéreas que usan los servicios y facilidades proporcionados por aquellas autoridades de cobro, cuando sea práctico, a través de las organizaciones representativas de aquellas líneas aéreas. Una notificación razonable sobre cualquier propuesta de cambio para los cobros al usuario tiene que ser entregada a dichos usuarios para permitirles expresar su opinión antes de que se realicen los cambios. Cada Parte Contratante deberá promover además que sus autoridades de cobro competentes y dichos usuarios intercambien información apropiada concerniente a los cobros al usuario.

ARTÍCULO 11
Derechos Aduaneros

(1) Cada Parte Contratante deberá, en base a reciprocidad, exonerar a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, en toda la extensión posible bajo sus leyes, reglas y regulaciones, de los derechos aduaneros, impuestos de consumo, tarifas de inspección, y otros aranceles y cargos nacionales a las aeronaves, combustible, equipo en tierra, aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos incluyendo motores, equipo regular de aeronaves, almacenes de aeronaves y otros ítems, tales como guías aéreas de embarque impresas, cualquier material impreso que ostenta la insignia de la compañía impresa en el mismo, y el material publicitario usual distribuido gratis por esa línea aérea designada, con la intención de usarse o que se usa únicamente en conexión con la operación o servicio de la aeronave de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante operando los servicios acordados.

(2) Las exenciones otorgadas por este Artículo deberán aplicar a los ítems referenciados en el párrafo (1) de este Artículo:

(a) Introducidos en el territorio de una Parte Contratante por o a nombre de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, siempre que dichos ítems puedan ser requeridos a ser mantenidos bajo la supervisión o control de aduanas;

(b) Retenidos a bordo de la aeronave usada por la línea aérea designada de una Parte Contratante al arribar o salir del territorio de la otra Parte Contratante;

(c) Llevados a bordo de la aeronave usada por la línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante y que se tiene la intención de usar en la operación de los servicios acordados, ya sea o no que dichos ítems sean usados o consumidos enteramente dentro del territorio de la Parte Contratante que otorga la exención.

(3) Las exenciones dispuestas en este Artículo deberán también aplicar en situaciones en las cuales la línea aérea designada de una Parte Contratante ha realizado arreglos con otra línea aérea para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los ítems especificados en el párrafo (1) de este Artículo, siempre que dicha otra línea aérea disfrute de manera similar de tales exenciones de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 12

Capacidad

(1) Cada Parte Contratante deberá proveer una oportunidad justa y equitativa para las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes para competir en la operación de los servicios acordados en las rutas especificadas.

(2) Cada Parte Contratante deberá permitir a cada línea aérea designada que opere los servicios previstos bajo este Convenio. Consistente con este derecho, ninguna Parte Contratante deberá limitar unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, excepto según sea requerido por razones aduaneras, técnicas, operacionales, o ambientales, bajo condiciones uniformes consistentes con el Artículo 15 de la Convención.

(3) Una Parte Contratante puede requerir la presentación de itinerarios, programas para vuelos charter, o planes operacionales, por parte de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, para su aprobación. Si una Parte Contratante requiere dichas presentaciones, deberá minimizar las cargas administrativas de los requerimientos y procedimientos para hacerlo que recaigan sobre las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 13

Tarifas

d



(1) Las Partes Contratantes permitirán que los precios de los servicios aéreos sean decididos por cada línea aérea designada, basándose en las consideraciones del mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

(a) prevenir tarifas predatorias o prácticas irrazonablemente discriminatorias;

(b) proteger a los consumidores de precios que sean irrazonablemente altos o restrictivos, debido al abuso de una posición dominante;

(c) prevenir que sus líneas aéreas designadas, ya sea con otra u otras líneas aéreas o por separado, abusen de su poder de mercado de tal manera que la consecuencia sea, pueda ser, o tenga la intención de ser, la exclusión de un competidor de una ruta.

(2) Las Partes Contratantes pueden requerir que se notifiquen a sus respectivas autoridades aeronáuticas sobre las tarifas a ser cobradas hacia y desde su territorio por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

(3) Ninguna Parte Contratante emprenderá ninguna acción unilateral para evitar que entre en vigor o que continúe vigente una tarifa que haya propuesto aplicar (a) una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes, en conexión con los servicios aéreos internacionales entre los territorios de las Partes Contratantes, o (b) una línea aérea de una de las Partes Contratantes, en conexión con los servicios aéreos entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país.

(4) Si cualquiera de las Partes Contratantes cree que la citada tarifa no es consecuente con las consideraciones del párrafo 1 de este artículo, pedirá que se celebren consultas y notificará lo antes posible a la otra Parte Contratante la razón de su descontento. Estas consultas deberán celebrarse dentro de los treinta (30) días posteriores al recibo de la solicitud y las Partes Contratantes colaborarán para obtener la información necesaria para lograr una solución razonada del problema. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo con respecto a un precio sobre el cual se ha presentado una notificación de descontento, cada Parte Contratante se esforzará lo posible para llevar a la práctica el acuerdo en cuestión. Si no se logra un acuerdo mutuo, el precio entrará en vigor o seguirá vigente.

(5) En todo caso con respecto al tema de precios, se aplicará el principio conocido como país de origen.

ARTÍCULO 14
Transferencia de Fondos

Cada Parte Contratante, de acuerdo a sus leyes locales, permitirá que las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante conviertan y envíen al exterior, al país que escoja la línea aérea, a solicitud, todos los ingresos locales de las ventas de servicios aéreos y actividades asociadas, directamente relacionadas a los servicios aéreos, que excedan las sumas que son desembolsadas localmente, permitiendo la pronta conversión y envío sin restricciones, discriminaciones o impuestos con respecto a dichas sumas, a la tasa de cambio vigente en la fecha en que se solicita la conversión y envío.

ARTÍCULO 15
Actividades Comerciales

(1) Con sujeción a las leyes y regulaciones vigentes de la otra Parte Contratante, la línea o líneas aéreas de cada Parte Contratante tendrán el derecho a:

- (a) Establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción, mercadeo y venta de servicios aéreos y de servicios complementarios o suplementarios (incluido el derecho a vender y a expedir cualquier boleto o guía aérea de embarque, tanto sus propios boletos o guías aéreas de embarque como los de cualquier otro transportista), así como otras instalaciones necesarias para proporcionar servicios aéreos;
- (b) Vender los servicios aéreos y los servicios complementarios o suplementarios en el territorio de la otra Parte Contratante, tanto directamente como a través de sus agentes, a su propia elección;
- (c) Vender el citado servicio y los servicios complementarios o suplementarios y que toda persona sea libre de comprar dicho transporte o servicios, en cualquier moneda.

(2) De acuerdo con las leyes y regulaciones de la otra Parte Contratante relativos a la entrada, residencia y empleo, las Líneas Aéreas Designadas podrán introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante el personal directivo, comercial, operativo y técnico que sea requerido para proveer los servicios aéreos y los servicios complementarios o suplementarios.

(3) Estas exigencias de personal podrán, a elección de la línea aérea designada, ser cubiertas por su propio personal o mediante la utilización de los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de

d



la otra Parte Contratante y que esté autorizada para proporcionar los citados servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

(4) Cada línea aérea designada puede realizar su sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante ("self-handling") o, a su elección, a seleccionar entre agentes competitivos autorizados para la prestación total o parcial de dichos servicios. Esos derechos estarán sometidos únicamente a las limitaciones físicas derivadas de las consideraciones de seguridad de los aeropuertos. Cuando las citadas consideraciones excluyen la posibilidad de prestar sus propios servicios de asistencia en tierra, estos servicios estarán disponibles para todas las líneas aéreas de forma igualitaria; los precios de esos servicios se basarán en el coste de los servicios prestados, que deberán ser comparables al tipo y a la calidad de los servicios que hubieran existido de haber sido posible contar con sus propios servicios de asistencia en tierra.

(5) A las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les deberá permitir pagar en moneda local por los gastos locales, incluyendo la compra de combustible en el territorio de la otra Parte Contratante. A su elección, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán pagar por dichos gastos en el territorio de la otra Parte Contratante en una moneda de libre conversión, de acuerdo con la regulación de la moneda local.

ARTÍCULO 16

Acuerdos Cooperativos

(1) Al operar u ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de firmar acuerdos cooperativos de mercadeo tales como arreglos de espacios bloqueados o códigos compartidos, con:

- (a) Una línea aérea o líneas aéreas de la misma Parte Contratante;
- (b) Una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante;
- (c) Una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país;

Siempre que:

- (i) Todas las líneas aéreas en dichos acuerdos posean la autorización apropiada para operar en las rutas y segmentos concernientes; y
- (ii) Con respecto a cualquier boleto vendido, la línea aérea clarificará al comprador en el punto de ventas sobre cuál línea aérea realmente operará cada sector del servicio y con cuál línea aérea o líneas aéreas el comprador está firmando una relación contractual.

(2) Los servicios domésticos, en el caso de código compartido complementario, serán operados solamente por líneas aéreas domésticas de cada Parte Contratante, pero en todo caso, el cabotaje no será permitido.

ARTÍCULO 17

Arriendo

- (1) Cada Parte Contratante puede impedir el uso de aeronaves arrendadas para servicios aéreos bajo este Convenio que no cumplan con el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de Aviación) de este Convenio.
- (2) Con sujeción a la legislación de cada Parte y sujetos al párrafo (1) de este Artículo, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante pueden usar aeronaves (o aeronave y tripulación de vuelo) arrendadas de cualquier compañía, incluyendo a otras líneas aéreas, siempre que esto no dé como resultado que la línea aérea arrendataria ejerza derechos de tráfico que no tiene.

ARTÍCULO 18

Servicios Intermodales

- (1) A cada línea aérea designada de las Partes Contratantes se le deberá permitir usar modos de transporte en la superficie sin restricciones, conjuntamente con los servicios aéreos internacionales de pasajeros y carga.

ARTÍCULO 19

Consultas

Cualquiera de las Partes Contratantes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación, enmienda o cumplimiento de este Convenio. Tales consultas, que pueden ser en forma oral o por escrito entre las autoridades aeronáuticas, deberán comenzar dentro de un período de sesenta (60) días desde la fecha en que la otra Parte Contratante recibe una solicitud por escrito, a menos que las Partes Contratantes acuerden lo contrario.

ARTÍCULO 20

Resolución de Disputas

- (1) Si surge una disputa entre las Partes Contratantes con relación a la interpretación o aplicación de este Convenio, las Partes Contratantes deberán, en primer lugar, tratar de resolverla por medio de consultas o a través de canales diplomáticos.



(2) Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo sobre la disputa por medio de consultas o a través de canales diplomáticos, puede ser referida por ellos a una persona o grupo, según acuerden, o, a solicitud de una de las Partes Contratantes, deberá ser sometida a la decisión de un tribunal de tres árbitros que estarán constituidos de la siguiente manera:

(a) Treinta (30) días después de haber recibido una solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante deberá designar un árbitro. Un nacional de un tercer país, que actuará como Presidente del tribunal, deberá ser designado como el tercer árbitro mediante acuerdo entre los dos árbitros, dentro de sesenta (60) días de la designación del segundo árbitro;

(b) Si dentro del plazo especificado en el párrafo (2) (a) de este Artículo, no se ha realizado una designación, cualquiera de las Partes Contratantes puede solicitar que el Presidente de la OACI realice la designación necesaria dentro de treinta (30) días. Si el Presidente tiene la misma nacionalidad que una de las Partes Contratantes, se deberá solicitar al Vicepresidente de mayor antigüedad que realice la designación. Si el Vicepresidente tiene la misma nacionalidad que una de las Partes Contratantes, se deberá solicitar que realice la designación el Miembro de OACI que le sigue en antigüedad y que no tenga la misma nacionalidad que una de las Partes Contratantes.

(3) Excepto por lo dispuesto en adelante en este Artículo o según lo acordado de otro modo por las Partes Contratantes, el tribunal deberá determinar los límites de su jurisdicción y establecer su propio procedimiento. Bajo la dirección del tribunal, o a solicitud de una de las Partes Contratantes, una conferencia para determinar los temas precisos a ser arbitrados y los procedimientos específicos a ser seguidos deberá ser llevada a cabo a más tardar treinta (30) días después de haberse constituido plenamente el tribunal.

(4) Excepto por lo dispuesto de otro modo por las Partes Contratantes o prescrito por el tribunal, cada Parte Contratante deberá presentar un memorando dentro de cuarenta y cinco (45) días después de haberse constituido plenamente el tribunal. Cada Parte Contratante puede presentar una respuesta dentro de sesenta (60) días de haberse presentado el memorando de la otra Parte Contratante. El tribunal deberá realizar una audiencia a solicitud de una de las Partes Contratantes, o a su discreción, dentro de treinta (30) días después de la fecha en que se deben entregar las respuestas.

(5) El tribunal deberá intentar emitir una decisión por escrito dentro de treinta (30) días después de la fecha de la audiencia o, si no se realiza una audiencia, treinta (30) días después de la fecha en que se presenten ambas respuestas. La decisión deberá ser tomada por mayoría de votos.

- (6) Las Partes Contratantes pueden presentar solicitudes para la clarificación de la decisión dentro de quince (15) días después de haberla recibido y dicha clarificación deberá ser emitida dentro de quince (15) días de tal solicitud.
- (7) La decisión del tribunal será obligatoria para las Partes Contratantes.
- (8) Cada Parte Contratante deberá pagar los costos del árbitro designado por ella. Los demás costos del tribunal deberán ser compartidos en partes iguales por las Partes Contratantes, incluyendo cualquier gasto incurrido por el Presidente, Vicepresidente o Miembro de OACI al implementar los procedimientos del párrafo (2) de este Artículo.

ARTÍCULO 21

Enmiendas

- (1) Cualquier enmienda a este Convenio acordada por las Partes Contratantes deberá entrar en vigor cuando sea confirmada por un intercambio de notas diplomáticas.
- (2) Cualquier enmienda a los Anexos del Convenio pueden ser realizados por mutuo acuerdo de las Partes Contratantes mediante reuniones de las Autoridades Aeronáuticas o mediante intercambio de notas diplomáticas
- (3) Si un convenio multilateral concerniente a servicios aéreos entra en vigencia en relación a ambas Partes Contratantes, cualquier inconsistencia en las obligaciones de las Partes Contratantes bajo este Convenio y bajo el otro convenio, igual que entre ambas Partes Contratantes, deberá ser resuelta a favor de las disposiciones que proporcionen a las líneas aéreas designadas el mayor (a) ejercicio de derechos, (b) seguridad de aviación operacional o (c) seguridad de aviación, a menos que las Partes Contratantes acuerden lo contrario o a menos que el contexto lo requiera de otro modo.

ARTÍCULO 22

Terminación

Cualquiera de las Partes Contratantes puede, en cualquier momento, presentar una notificación por escrito, a través de los canales diplomáticos, a la otra Parte Contratante, sobre su decisión de terminar este Convenio. Dicha notificación deberá ser enviada simultáneamente a OACI. Este Convenio deberá terminar doce (12) meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación sea retirada por mutuo acuerdo antes de finalizar este período. En ausencia de un acuse de recibo por la otra Parte Contratante, la notificación se considerará que ha sido recibida catorce (14) días después de haber sido recibida la notificación por parte de la OACI.



ARTÍCULO 23
Registro del Convenio

Las Partes Contratantes deberán registrar este Convenio y cualquier enmienda al mismo, en la OACI, cuando entre en vigencia.

ARTÍCULO 24
Entrada en Vigencia

Este Convenio deberá entrar en vigencia treinta (30) días después de que ambas Partes Contratantes se hayan notificado a través de los canales diplomáticos que sus procedimientos constitucionales respectivos para la entrada en vigencia de este Convenio hayan sido cumplidos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los suscritos, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Convenio.

Efectuado en la ciudad de Buenos Aires el día 25 de Agosto de 2011, por duplicado, en los idiomas inglés y español, siendo ambos textos considerados igualmente auténticos. En caso de divergencia o de cualquier disputa, prevalecerá el texto en el idioma inglés.

Por el Gobierno de la República de Singapur,

f.) H. E. Masugos Zulikifli

Por el Gobierno de la República del Ecuador,

f.) Ricardo Patiño Aroca”.

Intervención de la Presidencia de la República

Mediante oficio N.º 6132-SNJ-11-169 del 12 de septiembre del 2011 (a fs. 28), el doctor Alexis Mera Giler, secretario nacional jurídico de la Presidencia de la República, manifiesta que el Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur, suscrito en Buenos Aires el 25 de agosto del 2011, busca facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 109 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, respecto a los tratados internacionales, previamente a su ratificación por parte del presidente de la

república, señala que estos serán puestos en conocimiento de la Corte Constitucional para que esta pronuncie si requieren o no aprobación legislativa.

Manifiesta que salvo mejor criterio, no considera procedente que el Acuerdo en mención requiera aprobación legislativa, en razón de que no se encuentra en los casos previstos en el artículo 419 de la Constitución de la República, puesto que este instrumento busca únicamente facilitar la expansión de oportunidades de servicios aéreos internacionales.

Identificación de las normas constitucionales

Previo a resolver lo que corresponda, es necesario determinar las normas constitucionales pertinentes al caso:

Art. 276.- El régimen de desarrollo tendrá los siguientes objetivos:

5. Garantizar la soberanía nacional, promover la integración latinoamericana e impulsar una inserción estratégica en el contexto internacional, que contribuya a la paz y a un sistema democrático y equitativo mundial.

Art. 277.- Para la consecución del buen vivir, serán deberes generales del Estado:

5. Impulsar el desarrollo de las actividades económicas mediante un orden jurídico e instituciones políticas que las promuevan, fomenten y defiendan mediante el cumplimiento de la Constitución y la ley.

Art. 284.- La política económica tendrá los siguientes objetivos:

8. Propiciar el intercambio justo y complementario de bienes y servicios en mercados transparentes y eficientes.

Art. 339.- El Estado promoverá las inversiones nacionales y extranjeras, y establecerá regulaciones específicas de acuerdo a sus tipos, otorgando prioridad a la inversión nacional. Las inversiones se orientarán con criterios de diversificación productiva, innovación tecnológica, y generación de equilibrios regionales y sectoriales.

d La inversión extranjera directa será complementaria a la nacional, estará sujeta a un estricto respeto del marco jurídico y de las regulaciones nacionales, a la



aplicación de los derechos y se orientará según las necesidades y prioridades definidas en el Plan Nacional de Desarrollo, así como en los diversos planes de desarrollo de los gobiernos autónomos descentralizados.

La inversión pública se dirigirá a cumplir los objetivos del régimen de desarrollo que la Constitución consagra, y se enmarcará en los planes de desarrollo nacional y locales, y en los correspondientes planes de inversión.

Art. 416.- Las relaciones del Ecuador con la comunidad internacional responderán a los intereses del pueblo ecuatoriano, al que le rendirán cuenta sus responsables y ejecutores, y en consecuencia:

12.- Fomenta un nuevo sistema de comercio e inversión entre los Estados que se sustente en la justicia, la solidaridad, la complementariedad, la creación de mecanismos de control internacional a las corporaciones multinacionales y el establecimiento de un sistema financiero internacional, justo, transparente y equitativo. Rechaza que controversias con empresas privadas extranjeras se conviertan en conflictos entre Estados.

Art. 417.- Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución. En el caso de los tratados y otros instrumentos internacionales de derechos humanos se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad directa y de cláusula abierta establecidos en la Constitución.

Art. 418.- A la Presidenta o Presidente de la República le corresponde suscribir o ratificar los tratados y otros instrumentos internacionales.

La Presidenta o Presidente de la República informará de manera inmediata a la Asamblea Nacional de todos los tratados que suscriba, con indicación precisa de su carácter y contenido. Un tratado sólo podrá ser ratificado, para su posterior canje o depósito, diez días después de que la Asamblea haya sido notificada sobre el mismo.

Art. 419.- la ratificación o denuncia de los tratados internacionales requerirá la aprobación previa de la Asamblea nacional en los casos que:

d 6. Comprometan al país en acuerdos de integración y de comercio.

Art. 420.- La ratificación se podrá solicitar por referéndum, por iniciativa ciudadana o por la Presidenta y Presidente de la República.

La denuncia de un tratado aprobado corresponderá a la Presidenta o Presidente de la República. En caso de denuncia de un tratado aprobado por la ciudadanía en referéndum se requerirá el mismo procedimiento que lo aprobó.

Art. 422.- No se podrá celebrar tratados o instrumentos internacionales en los que el Estado ecuatoriano ceda jurisdicción soberana a instancias de arbitraje internacional, en controversias contractuales o de índole comercial, entre el Estado y personas naturales o jurídicas privadas.

Se exceptúan los tratados e instrumentos internacionales que establezcan la solución de controversias entre Estados y ciudadanos en Latinoamérica por instancias arbitrales regionales o por órganos jurisdiccionales de designación de los países signatarios. No podrán intervenir jueces de los Estados que como tales o sus nacionales sean parte de la controversia.

En el caso de controversias relacionadas con la deuda externa, el Estado ecuatoriano promoverá soluciones arbitrales en función del origen de la deuda y con sujeción a los principios de transparencia, equidad y justicia internacional.

Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica (...).

Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.

En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior (...).

d

III. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS DE LA CORTE CONSTITUCIONAL



Competencia de la Corte

El Pleno de la Corte Constitucional, para el período de transición, es competente para conocer y emitir el correspondiente dictamen, de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del Régimen de Transición, publicado en la Constitución de la República del Ecuador, en el Registro Oficial N.º 449 del 20 de octubre del 2008, la resolución publicada en el Suplemento del Registro Oficial N.º 451 del 22 de octubre del mismo año, y la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial N.º 52 del 22 de octubre del 2009.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 438 numeral 1 de la Constitución de la República, la Corte Constitucional emitirá dictamen previo y vinculante de constitucionalidad de los tratados internacionales, previamente a su ratificación por parte de la Asamblea Nacional.

Sobre la base de las atribuciones conferidas en el artículo 107 numeral 1 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, la Corte es competente para realizar el presente control y emitir un informe sobre la necesidad de aprobación legislativa, informe previo que fue aprobado por el Pleno de la Corte Constitucional en sesión del 20 de marzo del 2012.

Según lo establece el artículo 110 numeral 1 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, los tratados internacionales que requieran aprobación legislativa, tendrán un control automático de constitucionalidad antes de su ratificación, previo a iniciarse el respectivo proceso de aprobación legislativa.

Para resolver la causa, esta Corte procede a efectuar el análisis correspondiente.

Constitucionalidad del instrumento internacional

Conforme lo previsto en el artículo 110 numeral 1 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, le corresponde a la Corte Constitucional efectuar un control automático de constitucionalidad de los tratados internacionales que requieran aprobación legislativa, previo a iniciarse el proceso de aprobación; disposición que guarda relación con la prevista en el artículo 71 numeral 2 del Reglamento de Sustanciación de Procesos de Competencia de la Corte Constitucional.

En tal virtud, la Corte Constitucional realizará tanto un control formal como material del presente Acuerdo Internacional.

Control formal

El artículo 107 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional señala las formas en que la Corte Constitucional puede intervenir en el control de constitucionalidad de los tratados internacionales; en este sentido, la Ley señala los siguientes mecanismos: “1. Dictamen sobre la necesidad de aprobación legislativa. 2. Control Constitucional previo a la aprobación legislativa. 3. Control sobre las resoluciones mediante las que se imparte la aprobación legislativa”. El mecanismo referido y utilizado para este caso es el control de constitucionalidad automático y previo a la aprobación legislativa. Dicho control, por lo dispuesto en el artículo 108 de la Ley Orgánica de Garantías Constitucionales y Control Constitucional, comprende la verificación de la conformidad de su contenido con las normas constitucionales.

El artículo 111 numeral 2 literal a de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional manifiesta que el presidente de la república enviará a la Corte Constitucional copia autentica de los tratados internacionales, en un plazo razonable. En caso de no hacerlo la Corte Constitucional lo conocerá de oficio. En el presente caso, el trámite procede por vía del titular del Ejecutivo, cuestión que se confirma por el oficio N.º T. 6132-SNJ-11-1169 del 12 de septiembre del 2011, mediante el cual, el Dr. Alexis Mera Giler, en su calidad de secretario nacional jurídico de la Presidencia de la República, en representación del presidente de la república del Ecuador, comunicó a la Corte Constitucional, para el periodo de transición, mediante copias certificadas. Se complementa de esta manera la competencia que el artículo 147 numeral 10 de la Constitución otorga al presidente de la república en el sentido de que este tiene la atribución de definir la política exterior, suscribir y ratificar los tratados internacionales.

De igual manera, el artículo 419 de la Constitución de la República señala los casos en que la ratificación o denuncia de los instrumentos internacionales deberán necesitar de la aprobación de la Asamblea Nacional para su validez. Estos casos son los siguientes: “1. Se refieran a materia territorial o de límites. 2. Establezcan alianzas políticas o militares. 3. Contengan el compromiso de expedir, modificar o derogar una ley. 4. Se refieran a los derechos y garantías establecidas en la Constitución. 5. Comprometan la política económica del Estado establecida en su



Plan Nacional de Desarrollo a condiciones de instituciones financieras internacionales o empresas transnacionales. 6. Comprometan al país en acuerdos de integración y de comercio. 7. Atribuyan competencias propias del orden jurídico interno a un organismo internacional o supranacional. 8. Comprometan el patrimonio natural y en especial el agua, la biodiversidad y su patrimonio genético.”

En este sentido, podemos manifestar que el “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur” contiene acuerdos comerciales entre las dos repúblicas para la prestación de servicios aéreos y, por tanto, al referirse a acuerdos de integración y de comercio, se enmarca dentro del numeral 1 del artículo 107 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, en armonía con lo previsto en el numeral 6 del artículo 419 de la Constitución de la República, que señala: “Comprometan al país en acuerdos de integración y de comercio”.

Por tales motivos, el Pleno de la Corte Constitucional decidió, en sesión extraordinaria del 20 de marzo del 2012, aprobar el informe suscrito por la doctora Nina Pacari Vega como jueza ponente de esta causa, respecto a la necesidad de aprobación legislativa del “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur”, conforme lo dispuesto en el artículo 419 numeral 6 de la Constitución, y numeral 6 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

Control material

Una vez que se ha determinado que el instrumento internacional, objeto de análisis por parte de la Corte Constitucional, se encuentra dentro de los casos que requieren aprobación previa de la Asamblea Nacional, es menester realizar un análisis material del contenido del instrumento internacional objeto del presente análisis.

En primer lugar, cabe mencionar que tal como consta en el preámbulo del Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur, el mismo tiene como objetivos principales: a) Facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales. b) Permitir que las aerolíneas de los países de Ecuador y Singapur ofrezcan una variedad de opciones de servicios e implementen tarifas

innovadoras y competitivas. c) Garantizar el grado más alto de seguridad operacional y protección en los servicios aéreos internacionales.

En la misma línea, los acuerdos cooperativos están establecidos en el artículo 16 del Convenio que señala: “(1) Al operar u ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de firmar acuerdos cooperativos de mercadeo tales como arreglos de espacios bloqueados o códigos compartidos, con:

- (a) Una línea aérea o líneas aéreas de la misma Parte Contratante;
- (b) Una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante;
- (c) Una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país;
- (...)

(2) Los servicios domésticos, en el caso de código compartido complementario, serán operados solamente por líneas aéreas domésticas de cada Parte Contratante, pero en todo caso, el cabotaje no será permitido”.

De esta forma, los objetivos del Acuerdo en mención y las modalidades de cooperación para su desarrollo se enmarcan plenamente dentro de los fines del Estado constitucional de derechos y justicia, fundamentalmente se encuadran dentro del régimen de desarrollo (artículo 275 de la Constitución) el mismo que se integra al sistema económico social y solidario, orientado al ejercicio de los derechos constitucionales, conforme a lo señalado en el artículo 283 de la Constitución¹.

En lo que tiene que ver al análisis de constitucionalidad específico de los artículos que conforman el “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur” señalamos lo siguiente:

Los artículos I, II, III, IV establecen lo relativo a definiciones, concesión de derechos, designación y autorización, retiro, revocación, suspensión y limitación de autorizaciones operacionales o permisos técnicos, los cuales no contravienen de ninguna forma los principios de las relaciones internacionales establecidos en el artículo 416 de la Constitución y, en definitiva, guardan relación con los numerales 1 y 12 de dicho artículo, por cuanto promueven la cooperación entre los estados y tienden a fomentar un sistema de comercio e inversión entre Ecuador y Singapur.

¹ Agustín Grijalva y Julio Cesar Trujillo: “El Fundamento Constitucional de la Nueva Economía” publicado en Revista La Tendencia Nro. 10, Quito, FES/ILDIS, febrero – marzo 2010.



En lo que tiene que ver a los artículos V, sobre la aplicación de las leyes; el artículo VI, sobre el tránsito directo; el artículo VII, sobre el reconocimiento de certificados y licencias; el artículo VIII, seguridad operacional; el artículo IX, sobre seguridad de la aviación; el artículo X, sobre cobros al usuario; el artículo XI, acerca de derechos aduaneros; el artículo XII, sobre la capacidad; el artículo XIII, sobre las tarifas; el artículo XIV, sobre transferencia de fondos; el artículo XV, sobre actividades comerciales; el artículo XVI, sobre acuerdos cooperativos; el artículo XVII, sobre arriendo; y, el artículo XVIII, acerca de servicios intermodales; los mismos al verse inmersos en actividades de índole integracionista, guardan armonía con los artículos 416, 417, 419 numeral 6 de la Constitución.

Por su parte, el artículo XIX, sobre consultas está acorde al texto constitucional por propender la solución pacífica de las controversias, establecida en el numeral 2 del artículo 416 de la Constitución.

El artículo XX sobre la resolución de disputas señala que en toda divergencia acerca de la interpretación o aplicación de las disposiciones del Convenio las partes contratantes deberán, en primer lugar, tratar de resolver por medios de consultas o a través de canales diplomáticos, y si las partes contratantes no llegan a un acuerdo por esa vía, deberán someterse a la decisión de un tribunal compuesto por un árbitro nacional de cada país contratante y un nacional de un tercer país que actuará como presidente del Tribunal. Lo señalado no contraviene el texto constitucional, ya que dicha cuestión no se encuentra inmersa dentro de la prohibición del artículo 422, por cuanto no se cede jurisdicción a instancias de arbitraje internacional, sino que se crea un Tribunal con árbitros nacionales de cada Estado contratante y un árbitro de otra nacionalidad para la resolución de cada controversia; por lo tanto, dicho artículo guarda armonía con el texto constitucional.

En definitiva, los artículos XIX, referente a consultas y XX, relativo a resolución de controversias guardan armonía con el texto de la Constitución, puesto que determinan el rechazo a que las controversias privadas se conviertan en conflictos entre Estados (artículo 416 numeral 12); prohíbe entre el Estado y personas naturales y jurídicas privadas la cesión de jurisdicción soberana a instancias de arbitraje internacional en controversias contractuales y comerciales, (artículo 422 inciso primero), puesto que el Convenio establece un procedimiento para la solución de controversias que no implica cesión de jurisdicción, sino que acude a acuerdos amistosos para solucionar la reclamación, lo que guarda concordancia con la Constitución ecuatoriana que consagra el derecho de

petición (artículo 66 numeral 23) y los métodos alternativos de solución de conflictos basados en la conciliación (artículo 190).

En cuanto al artículo XXI, sobre enmiendas; el artículo XII sobre terminación; el artículo XXIII, registro de convenio; el artículo XIV, entrada en vigencia, los mismos guardan relación con la Constitución de la República, puesto que señalan que se tiene que cumplir con todo el proceso de ratificación, incluyendo su control de constitucionalidad, artículos 417, 419 y 438 numeral 1. Cabe señalar que el artículo XIV se encuentra duplicado, por lo que es necesario se corrija dicho particular.

En definitiva, una vez realizada la comparación del texto constitucional y el texto del “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur”, se colige que el presente instrumento guarda conformidad con los postulados constitucionales de las relaciones internacionales que procuran: la igualdad entre los Estados para la cooperación, integración y solidaridad (artículo 416 numeral 1), el cumplimiento de las obligaciones asumidas en instrumentos internacionales (artículo 416 numeral 7), el reconocimiento del derecho internacional como norma de conducta (artículo 416 numeral 9), el fortalecimiento de las relaciones internacionales horizontales en el orden global y regional (artículo 416 numeral 10), y el fomento de un sistema de comercio e inversión entre estados solidario, justo, transparente y equitativo (artículo 416 numeral 12).

Conclusión sobre la constitucionalidad del “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur”

Por las argumentaciones expuestas, esta Corte concluye que el Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur requiere aprobación legislativa previa, por parte de la Asamblea Nacional, en atención a la materia de los compromisos que se adquieren, los cuales guardan relación con el presupuesto previsto en el numeral 6 del artículo 419 de la Constitución de la República, al comprometer al país en acuerdos de integración y de comercio.

Además, se evidencia que las normas contenidas en Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur, guardan armonía con los preceptos constitucionales tanto formal como materialmente, en los términos indicados en este dictamen.



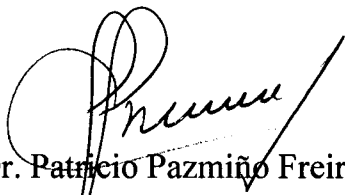
En virtud de todo lo expuesto la Corte Constitucional se pronuncia de la siguiente manera:

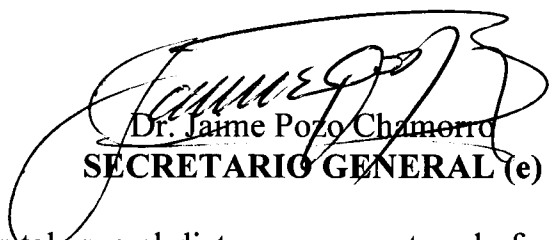
IV. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, administrando justicia constitucional y por mandato de la Constitución de la República del Ecuador, la Corte Constitucional, para el período de transición, emite el siguiente:

DICTAMEN

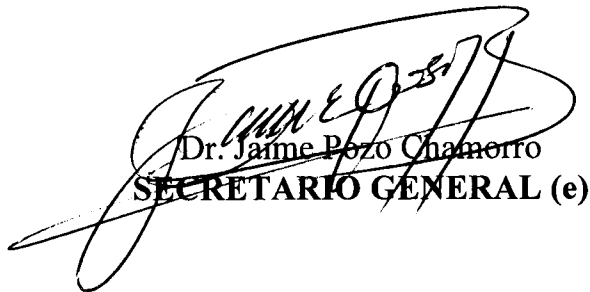
1. El Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur, suscrito en Buenos Aires el 25 de agosto del 2011, requiere de aprobación previa por parte de la Asamblea Nacional, por encontrarse dentro de los casos que establece el numeral 6 del artículo 419 de la Constitución de la República.
2. Las disposiciones contenidas en el Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Singapur guardan armonía con la Constitución.
3. Remítase el expediente a la Presidencia de la República.
4. Notifíquese, publíquese y cúmplase.


Dr. Patricio Pazmiño Freire
PRESIDENTE


Dr. Jaime Pozo Chamerro
SECRETARIO GENERAL (e)

Razón: Siento por tal, que el dictamen que antecede fue aprobado por el Pleno de la Corte Constitucional, para el período de transición, con siete votos de los

doctores: Patricio Herrera Betancourt, Hernando Morales Vinuesa, Ruth Seni Pinoargote, Fabián Sancho Lobato, Manuel Viteri Olvera, Edgar Zárate Zárate y Patricio Pazmiño Freire, sin contar con la presencia de los doctores: Roberto Bhrunis Lemarie y Alfonso Luz Yunes, en sesión extraordinaria del 05 de julio del dos mil doce. Lo certifico.


Dr. Jaime Pozo Chamorro
SECRETARIO GENERAL (e)

JPC/ ccp/azm

