

Quito, D. M., 11 de septiembre del 2014

DICTAMEN N.º 010-14-DTI-CC

CASO N.º 0017-13-TI

CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR

I. ANTECEDENTES

Resumen de admisibilidad

El Dr. Alexis Mera Giler, secretario nacional jurídico de la Presidencia de la República, mediante oficio N.º T.6657-SNJ-13-273 del 25 de marzo de 2013, solicitó a la Corte Constitucional resuelva si el “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno del Estado de Qatar”, suscrito en Quito, el 16 de febrero de 2013, requiere o no de aprobación legislativa.

La Corte Constitucional, en sesión extraordinaria del 11 de abril de 2013, procedió a sortear la causa N.º 0017-13-TI, correspondiendo su conocimiento y trámite al juez constitucional Patricio Pazmiño Freire.

En sesión celebrada el 31 de julio de 2013, el Pleno de la Corte Constitucional aprobó el informe previo mediante el cual se establecía que dicho Convenio requiere aprobación legislativa y, en consecuencia, procede el control automático de constitucionalidad por parte de la Corte Constitucional.

El 31 de julio de 2013 se dispuso la publicación en el Registro Oficial del texto del “Convenio de Servicios Aéreos entre la República del Ecuador y el Gobierno del Estado de Qatar”, a fin de que cualquier ciudadano pueda intervenir defendiendo o impugnando su constitucionalidad total o parcial; publicación que fue realizada el 28 de agosto del 2013, en el Registro Oficial N.º 68 y sin que haya ninguna observación con respecto a su contenido.

II. CONVENIO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR

El Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno del Estado de Qatar, en adelante referidos como las “**Partes Contratantes**”, siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseosos de celebrar un Convenio complementario a dicha Convención, con el propósito de establecer servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios:

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO I

Definiciones

Para los propósitos del presente Convenio, a menos que el contexto requiera diferente:

1. El término “la **Convención**” significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicha Convención y cualquier enmienda de los anexos o de la Convención en virtud de los Artículos 90 y 94 de la misma, en la medida en que dichos anexos y enmiendas hayan entrado en vigencia o sido ratificados por ambas Partes Contratantes.
2. El término “**Convenio**” significa el presente Convenio, el Anexo adjunto al presente y cualquier Protocolo o documento similar que enmiende el presente Convenio o el Anexo.
3. El término “autoridad aeronáutica” significa: en el caso del Gobierno del Estado de Qatar, el Presidente de la Autoridad de Aviación Civil; y en el caso del Gobierno de la República del Ecuador, el Consejo Nacional de Aviación Civil y la Autoridad General de Aviación Civil, según sea apropiado, y en ambos casos, cualquier persona u órgano autorizado a cumplir cualquier función que ejercen actualmente dichas autoridades o funciones similares.





4. El término “**aerolínea designada**” significa una aerolínea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 del presente Convenio;

6. El término “**Capacidad**” en relación a una aeronave significa la carga útil de la aeronave disponible en la ruta o sección de ruta; y en relación con un servicio aéreo especificado significa la capacidad de la aeronave usada en dicho servicio, multiplicada por la frecuencia de los vuelos operados por dicha aeronave en un período y ruta o sección determinados.

7. Los términos “**Servicios Acordados**” y “**rutas especificadas**” tienen, respectivamente, el significado de servicios aéreos internacionales regulares y de rutas especificadas en el Anexo del presente Convenio.

8. El término “**Tarifa**” significa los precios que deberán pagarse por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales dichos precios se aplican, incluyendo precios y condiciones para agencias y otros servicios auxiliares, pero excluyendo remuneraciones y condiciones para el transporte de correo.

9. El término “**Cargos al Usuario**” significa a las tarifas o tasas cobradas por el uso de aeropuertos, facilidades de navegación y otros servicios afines ofrecidos por una parte de las Partes Contratantes a la otra.

10. El término “**territorio**” en relación a un Estado tiene el significado que se le asigne en el Artículo 2 de la Convención de Chicago.

ARTÍCULO 2

Aplicabilidad de la Convención de Chicago

Las disposiciones del presente Convenio estarán sujetas a las disposiciones de la Convención en la medida en que dichas disposiciones se aplican a servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO 3

Concesión de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos con respecto de sus servicios aéreos internacionales regulares:

- a) El derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;
- b) El derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales.

2. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio para el propósito de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en la sección pertinente del Anexo adjunto al presente Convenio. Dichos servicios y rutas se denominarán en adelante “los **servicios acordados**” y “las **rutas especificadas**”, respectivamente. Mientras operan un servicio acordado en una ruta especificada, las aerolíneas designadas para cada Parte Contratante gozarán, además de los derechos especificados en el párrafo 1 de este Artículo, del derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados para dicha ruta en los Cronogramas del Anexo adjunto al presente Convenio, para el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros y carga, incluyendo correo, en combinación o por separado.

3. Nada de lo contenido en el párrafo (2) de este Artículo podrá considerarse que confiere a las aerolíneas de una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y carga, incluyendo correo, a cambio de una compensación o contrato, y destinados a otro punto en el territorio de la otra Parte Contratante (Cabotaje).

ARTÍCULO 4

Designación y Autorización

Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar por escrito a la otra Parte Contratante una aerolínea a los fines de explotar los servicios acordados en las rutas especificadas.

1. Al momento de recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, con sujeción a las disposiciones de los párrafos (3) y (4) de este Artículo, conceder sin demora a la aerolínea designada los permisos de operación pertinentes.

2. La autoridad aeronáutica de una Parte Contratante puede requerir que una aerolínea designada por la otra Parte Contratante confirme a su satisfacción que está calificada para cumplir las condiciones prescritas en virtud de las leyes y regulaciones normalmente y razonablemente aplicadas a la explotación de

C



servicios aéreos internacionales por dichas autoridades, de conformidad con las disposiciones de la Convención.

3. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a conceder el permiso de operación mencionado en el párrafo (2) de este Artículo, o a imponer dichas condiciones conforme lo considere necesario sobre el ejercicio por parte de una aerolínea designada de los derechos especificados en el Artículo (3) del presente Convenio, en cualquier caso dicha Parte Contratante no esté satisfecha de que el dominio sustancial y el control efectivo de dicha aerolínea estén investidos en la Parte Contratante que designa a la aerolínea o en sus nacionales.

4. Cuando una aerolínea ha sido designada y autorizada, de este modo puede empezar en cualquier momento a explotar los servicios acordados, siempre que la aerolínea designada cumpla con las disposiciones de este Convenio.

ARTÍCULO 5

Revocación o Suspensión del Permiso de Operación

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar un permiso de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo (3) del presente Convenio por una aerolínea designada por la otra Parte Contratante, o de imponer aquellas condiciones que considere necesarias para el ejercicio de estos derechos:

- a) En cualquier caso en que no esté satisfecha de que el dominio sustancial y el control efectivo de dicha aerolínea estén investidos en la Parte Contratante que designa a la aerolínea o en los nacionales de dicha Parte Contratante; o
- b) en el caso de que dicha aerolínea no cumpla con las leyes o regulaciones de la Parte Contratante que concede dichos derechos; o
- c) en el caso que la aerolínea no realice de otro modo la explotación de conformidad con las condiciones previstas en el presente Convenio.

2. A menos que la revocación, suspensión, o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) de este Artículo sea esencial para impedir nuevas violaciones de las leyes o regulaciones, dicho derecho será ejercido sólo después de consultar a la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 6

Exención de derechos aduaneros y otros derechos

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por la aerolínea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, suministros de combustible y lubricantes, y los suministros de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas, tabaco) a bordo de dichas aeronaves serán exonerados de todos los derechos aduaneros, derechos de inspección y otros cargos similares, a su arribo al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o usados en la parte del viaje realizado sobre dicho territorio.
2. También estarán exentos de los mismos derechos, cargos y tasas, con excepción de cargos correspondientes al servicio prestado,
 - a) Los suministros de aeronaves embarcados en el territorio de una Parte Contratante, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, y para ser usados a bordo de aeronaves de salida dedicadas al servicio aéreo internacional de la otra Parte Contratante;
 - b) Repuestos y equipo regular introducidos en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de aeronaves usadas en servicios aéreos internacionales por la aerolínea de la otra Parte Contratante;
 - c) Combustible y lubricantes suministrados en el territorio de una Parte Contratante a aeronaves de salida de una aerolínea designada de la otra Parte Contratante dedicada a un servicio aéreo internacional, aún cuando dichos suministros sean usados en la parte del viaje prestado sobre el territorio de la Parte Contratante en el que son embarcados;
 - d) Material publicitario, elementos de los uniformes, y documentación de la aerolínea sin valor comercial usado por la aerolínea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante;
 - e) Equipo de oficina introducido en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes con el fin de ser usado en la oficina de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo esté a

C



disposición de dicha oficina durante tres (3) años desde la fecha de su introducción en dicho territorio y se aplique el principio de reciprocidad.

Se puede exigir que los materiales mencionados en los literales (a), (b) y (c) anteriores sean mantenidos bajo supervisión o control aduanero.

3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo por el territorio de una Parte Contratante y que no salen del área del aeropuerto reservada para dicho propósito serán sometidos a un control muy simplificado. Sólo el equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos aduaneros y otros impuestos similares.

4. El equipo aéreo regular de a bordo, así como los materiales y suministros mantenidos a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, pueden ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante sólo previa aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, pueden ser colocadas bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otro modo, de conformidad con las regulaciones aduaneras.

ARTÍCULO 7

Principios que Rigen para la Explotación de los Servicios Acordados

1. Se darán oportunidades justas y equitativas a las aerolíneas de ambas Partes Contratantes para operar los servicios acordados en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.

2. En la operación de los servicios acordados, la aerolínea designada de una Parte Contratante tomará en cuenta los intereses de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante para no afectar indebidamente los servicios que la última brinda en la totalidad o una parte de las mismas rutas.

3. Los servicios acordados prestados por las aerolíneas designadas de las Partes Contratantes tendrán una estrecha relación con los requerimientos del público para su transporte en las rutas especificadas y tendrán como su principal objetivo la provisión, con un factor de carga razonable, de la capacidad adecuada para transportar los requerimientos actuales y razonablemente anticipados de transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, desde o hacia el territorio de la Parte Contratante que ha designado a la aerolínea. La provisión para el transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, embarcados y

desembarcados en puntos en las rutas especificadas en los territorios de Estados, distintos de los que designan a las aerolíneas, se hará de conformidad con los principios generales que dicha capacidad estará relacionada con:

- a) Los requerimientos de tráfico desde y hacia el territorio de la Parte Contratante que ha designado la aerolínea;
- b) Los requerimientos de tráfico del área a través de la cual pasa el servicio acordado, después de tomar en cuenta otros servicios de transporte establecidos por las aerolíneas de los Estados que comprenden dicha área; y
- c) Los requerimientos de operación de aerolíneas de paso.

ARTÍCULO 8

Tarifas

1. Cada parte Contratante deberá permitir que las tarifas por los servicios aéreos sean establecidas por cada aerolínea designada en base a las consideraciones comerciales del mercado. Ninguna de las Partes Contratantes requerirá que sus aerolíneas consulten a otras aerolíneas sobre las tarifas que cobran o que se proponen cobrar por los servicios cubiertos por este Convenio.
2. Cada Parte Contratante podrá requerir la notificación o presentación de cualquier tarifa a ser cobrada por su propia aerolínea designada. Ninguna de las Partes Contratantes requerirá la notificación o presentación de ninguna tarifa a ser cobrada por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante. Las tarifas pueden permanecer en efecto a menos que sean desaprobadas subsiguientemente en virtud del párrafo 5 que sigue.
3. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
 - a) La protección de los consumidores de tarifas excesivas debido al abuso del poder del mercado;
 - b) La prevención de tarifas cuya aplicación constituya un comportamiento anticompetitivo que tenga o que es probable que tenga o que tenga la intención de tener el efecto de impedir, restringir o distorsionar la competencia o excluir a un competidor de la ruta.

d



4. Cada Parte Contratante podrá rechazar unilateralmente cualquier tarifa presentada o cobrada por su propia aerolínea designada. Sin embargo, dicha intervención se hará sólo si a juicio de la autoridad aeronáutica de esa Parte Contratante le parece que una tarifa aplicada o propuesta para ser cobrada, cumple con cualquiera de los criterios establecidos en el párrafo 3 anterior.

5. Ninguna Parte Contratante deberá tomar medidas unilaterales para evitar la entrada en vigor o la continuación de una tarifa aplicada o propuesta para ser cobrada, por la aerolínea de la otra Parte Contratante. Si una Parte considera que cualquiera de estas tarifas no está en consonancia con las consideraciones expuestas en el párrafo 3 anterior, podrá solicitar consultas y notificar a la otra Parte Contratante, de las razones de su descontento. Estas consultas deberán celebrarse a más tardar 14 días después de la recepción de la solicitud. Sin un acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continúa en efecto.

ARTÍCULO 9

Aprobación de Horarios

La aerolínea designada entregará para su aprobación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante el horario de vuelos, incluyendo el tipo de aeronaves que serán usadas, así como la capacidad de las mismas. Este horario será presentado a más tardar (30) días antes de la inauguración de los vuelos programados. Este requisito se aplicará igualmente a las enmiendas posteriores. En casos especiales, de ser necesario, el plazo mencionado puede reducirse después de consultar a las autoridades mencionadas.

ARTÍCULO 10

Provisión de Estadísticas

La autoridad aeronáutica de una Parte Contratante proveerá a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, previa petición, las declaraciones periódicas o de otra índole de estadísticas que puedan requerirse razonablemente a los fines de revisar la capacidad prevista en los servicios acordados por la aerolínea designada de la Parte Contratante primeramente mencionada en este Artículo. Dichas declaraciones incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad de tráfico transportado por dichas aerolíneas en los servicios acordados y los orígenes y destinos de dicho tráfico.

ARTÍCULO 11

Transferencia de Ganancias

1. Cada Parte Contratante concederá a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante el derecho de libre transferencia de los excedentes de ingresos sobre gastos realizados en el territorio de la respectiva Parte Contratante. Dicha transferencia será efectuada sobre la base del tipo de cambio oficial o, cuando no haya tipo de cambio oficial, al tipo de cambio vigente en el mercado para pagos corrientes.
2. Si una Parte Contratante impone restricciones a la transferencia del exceso de ganancias sobre gastos por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, la última tendrá el derecho de imponer restricciones recíprocas a la aerolínea designada de dicha Parte Contratante.

ARTÍCULO 12

Seguridad de la Aviación

1. Acorde con sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho Internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación hacia la otra Parte de proteger la seguridad de la aviación civil contra formas ilegales de interferencia forma parte integral del presente Convenio. Sin limitar sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho Internacional, las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre Delitos y Ciertos otros Actos Cometidos a bordo de Aeronaves, suscrita en Tokio el 14 de septiembre de 1963, la Convención para la Supresión de la Captura Ilegal de Aeronaves suscrita en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y la Convención para la Supresión de Actos Ilegales contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrita en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Supresión de Actos Ilegales de Violencia con Aeropuertos que sirven a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y las disposiciones de convenios multilaterales que serán vinculantes para ambas Partes Contratantes.
2. Las Partes Contratantes brindarán previa solicitud toda la asistencia necesaria a la otra Parte para prevenir actos de captura ilegal de aeronaves civiles y otros actos ilegales contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos y facilidades de aeronavegación, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.



3. Las Partes Contratantes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización Internacional de Aviación Civil y designadas en los Anexos de la Convención sobre la Aviación Civil Internacional en la medida en que dichas disposiciones de seguridad son aplicables a ambas Partes Contratantes; deberán requerir que los operadores de aeronaves de su bandera u operadores de aeronaves que tienen su sede principal de negocios o su residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que se puede requerir que dichos operadores de aeronaves observen las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo (3) más arriba requeridas por la otra Parte Contratante para entrar, salir, o durante su permanencia en el territorio de aquella otra Parte Contratante.

5. Cada Parte Contratante garantizará que se apliquen efectivamente en su territorio medidas adecuadas para proteger a las aeronaves y para inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o carga. Cada Parte Contratante también considerará positivamente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas razonables de seguridad especial para enfrentar una amenaza particular.

6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de captura ilegal de aeronaves civiles u otros actos ilegales contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o facilidades de aeronavegación, las Partes Contratantes se ayudarán mutuamente facilitando comunicaciones y otras medidas adecuadas para dar por terminado dicho incidente de manera rápida y segura.

ARTÍCULO 13

Seguridad Operacional

1. Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier momento relacionadas con las normas de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación, la aeronave o su operación adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas se realizarán en un plazo de treinta (30) días de dicha solicitud.

2. Si, luego de dichas consultas, una Parte Contratante confirma que la otra Parte Contratante no mantiene y administra efectivamente las normas de seguridad en cualquiera de dichas áreas, que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de dichos hallazgos y los pasos que considere necesarios para ponerlos en conformidad con dichas normas mínimas, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas adecuadas. El incumplimiento de la otra Parte Contratante en tomar acciones adecuadas en un plazo de quince (15) días o un período más largo que pueda ser acordado, será motivo para la aplicación del Artículo 5 del presente Convenio.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, queda convenido que cualquier aeronave explotada por la aerolínea de una Parte Contratante en servicios desde o hacia el territorio de la otra Parte Contratante puede, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, ser sometida a un examen por parte de los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave y de su tripulación como la condición aparente de la aeronave y su equipo (en este Artículo denominada "Inspección en rampa"), siempre que esto no genere una demora irrazonable.

4. Si cualquiera de tales inspecciones en rampa o serie de inspecciones en rampa da lugar a:

- a) preocupación grave de que una aeronave o la explotación de una aeronave no cumple las normas mínimas establecidas en este momento de conformidad con la Convención; o
- b) preocupación grave de que existe falta de mantenimiento efectivo y manejo de normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, la Parte Contratante que realiza la inspección, a los fines del Artículo 33 de la Convención, estará en libertad de concluir que los requisitos en virtud de los cuales se emitió o validó el certificado o permiso con respecto de dicha aeronave o con respecto de la tripulación de dicha aeronave, o que los requisitos en virtud de los cuales dicha aeronave, o que los requisitos en virtud de los cuales dicha aeronave es explotada, no son iguales o no superan las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención.

5. En el caso que el acceso a los fines de realizar una inspección en rampa de una aeronave explotada por la aerolínea o aerolíneas de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo 3 más arriba es impedido por el representante de

dicha aerolínea o aerolíneas, la otra Parte Contratante estará en libertad de inferir que existen preocupaciones graves del tipo mencionado en el párrafo 4 más arriba y sacar las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar el permiso de operación de la aerolínea de la otra Parte Contratante inmediatamente en el caso que la primera Parte Contratante concluya, sea como resultado de una inspección en rampa, consulta o de otro modo, que dicha acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de una aerolínea.

7. Cualquier acción por parte de una Parte Contratante de conformidad con los párrafos 2 o 6 anteriores será discontinuada una vez que la razón para tomar dicha acción deje de existir.

ARTÍCULO 14


Cargos al Usuario

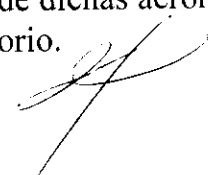
Cualquier cargo que puede ser impuesto o cuya imposición sea permitida por una Parte Contratante para el uso de aeropuertos y facilidades de aeronavegación por las aeronaves de la otra Parte Contratante no excederá a los que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales regulares.

ARTÍCULO 15

Aplicabilidad de la Legislación Nacional

1. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante relacionados con el arribo o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de aeronaves, tales como regulaciones relacionadas con el ingreso, autorización, inmigración pasaportes, aduanas, moneda salud y cuarentena serán cumplidos por parte o en representación de aquellos pasajeros, tripulación o carga en el momento de su ingreso o salida del territorio, o durante su permanencia en el territorio de dicha Parte Contratante.

 2. Se aplicarán las leyes y regulaciones de una Parte Contratante relacionados con el arribo o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves de la otra Parte Contratante mientras estén dentro de su territorio.



3. Las autoridades pertinentes de una Parte Contratante tendrán derecho, sin demoras irrazonables, a inspeccionar las aeronaves de la otra Parte Contratante en el momento de su aterrizaje o salida, y de inspeccionar el certificado y otros documentos prescritos por la Convención.

ARTÍCULO 16

Actividades Comerciales

Cada Parte Contratante permitirá a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante empleados y otro personal responsable de la administración, operaciones técnicas y comerciales, de sus actividades de servicios aéreos de conformidad con las leyes y regulaciones de ingreso, residencia y empleo de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 17

Consultas

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán mutuamente de manera periódica con miras a garantizar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Convenio y del Anexo y se consultarán cuando sea necesario para introducir modificaciones a los mismos.
2. Cualquiera de las Partes Contratantes puede solicitar una consulta por escrito, la misma que empezará en un período de sesenta (60) días después de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes convengan en una extensión de este período.

ARTÍCULO 18

Resolución de Conflictos

1. Si surge cualquier controversia entre las Partes Contratantes relacionada con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes se esforzarán en primer lugar por resolverla mediante negociación.
2. Si las Partes Contratantes no logran llegar a un acuerdo mediante negociación, pueden acordar remitir la controversia para su decisión a alguna



persona u organismo; si no convienen en ello, la controversia podrá, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes ser sometida a la decisión de un tribunal de tres (3) árbitros, uno de los cuales será designado por cada Parte Contratante y el tercero por los dos árbitros así nombrados. Cada Parte Contratante nombrará a un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días desde la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de una notificación enviada por la otra Parte por la vía diplomática solicitando el arbitraje de la controversia por dicho tribunal, y el tercer árbitro será nominado en un período adicional de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra a un árbitro dentro del periodo especificado, o si el tercer árbitro no es nombrado dentro del período especificado, el Presidente del Consejo Internacional de la Organización internacional de Aviación Civil puede, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, designar a un árbitro o árbitros según el caso. En ese caso, el tercer árbitro será nacional de una tercer Estado y actuará como Presidente del tribunal arbitral.

3. Cada Parte Contratante asumirá los costos del árbitro que ha nominado, así como de su representación en el proceso arbitral. El costo del Presidente y cualesquiera otros costos serán asumidos en partes iguales por las Partes Contratantes.

4. La Parte Contratante acatará cualquier decisión tomada en virtud del párrafo (2) de este Artículo.

ARTÍCULO 19

Enmiendas

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar cualquier disposición del presente Convenio, dichas modificaciones, si han sido acordadas entre las Partes Contratantes y si es necesario después de realizar consultas, de conformidad con el Artículo (17) del presente Convenio, estarán en vigor luego de ser confirmadas mediante intercambio de notas por la vía diplomática.

2. Si la enmienda se relaciona con disposiciones del Convenio distintas a los Cronogramas anexados, la enmienda será aprobada por cada Parte Contratante de conformidad con sus procedimientos constitucionales.

3. Si la enmienda se relaciona solamente con las disposiciones de los Cronogramas anexados, la misma será acordada entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

ARTÍCULO 20

Registro ante la Organización Internacional de Aviación Civil

El presente Convenio y cualquier enmienda posterior del mismo serán registrados ante la Organización Internacional de Aviación Civil por el Estado donde se suscribe el Convenio.

ARTÍCULO 21

Reconocimiento de Certificados y Permisos

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y permisos emitidos o validados por una Parte Contratante, y todavía vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante a los fines de explotar servicios previstos en virtud del presente Convenio, siempre que los requisitos en virtud de los cuales dichos certificados o permisos fueron emitidos o validados sean iguales o superiores a las normas mínimas que son o pueden ser establecidas de conformidad con la Convención. Cada Parte Contratante se reserva el derecho, sin embargo, de negarse a reconocer, a los fines de vuelos sobre su propio territorio los certificados de competencia y permisos concedidos a sus propios nacionales o validados para ellos por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

2. Si los privilegios o condiciones de los permisos o certificados mencionados en el párrafo (1) anterior, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o aerolínea designada o con respecto de una aeronave que explota los servicios acordados en las rutas especificadas da lugar a una controversia en virtud de las normas establecidas en virtud de la Convención, y dicha controversia ha sido sometida a la Organización Internacional de Aviación Civil, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante pueden solicitar consultas de conformidad con el Artículo 17 del presente Convenio con las autoridades aeronáuticas de dicha Parte Contratante con miras a confirmar que la práctica en cuestión es aceptable para dicha Parte. La imposibilidad de llegar a un acuerdo satisfactorio será motivo para la aplicación del Artículo 5 del presente Convenio.



ARTÍCULO 22

Conformidad con Convenios Multilaterales

Si una convención o convenio multilateral general sobre transporte aéreo entra en vigor con respecto de ambas Partes Contratantes, el presente Convenio y sus Anexos serán considerados enmendados concordantemente.

ARTÍCULO 23

Anexos

Los Anexos del presente Convenio serán considerados como parte del mismo y todas las referencias al mismo incluirán una referencia a dichos Anexos, salvo cuando se disponga expresamente algo en contrario.


ARTÍCULO 24

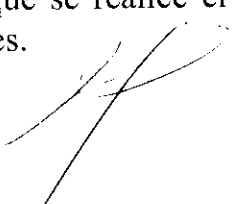
Terminación

Cualquiera de las Partes Contratantes puede en cualquier momento notificar a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Convenio. Dicha notificación será simultáneamente comunicada a la Organización Internacional de Aviación Civil. En tal caso, el Convenio será dado por terminado doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea reiterada previo acuerdo entre las partes antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo de la otra Parte Contratante, la notificación será considerada que ha sido recibida catorce (14) días después de la recepción de la notificación por la Organización Internacional de Aviación Civil.

ARTÍCULO 25

Entrada en Vigor

 El presente Convenio será aprobado de conformidad con los requisitos constitucionales vigentes en el país de cada Parte Contratante y entrará en vigor el día en que se realice el intercambio de notas diplomáticas entre las Partes Contratantes.



En fe de lo cual, los suscritos, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

Dado en Quito, el 16 de febrero del 2013 por duplicado en los idiomas árabe, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de interpretación divergente, prevalecerá el texto en inglés.

ANEXO

Cronograma de Ruta 1

1. Rutas que serán explotadas por la aerolínea designada del Estado de Qatar.

(1)	(2)	(3)	(4)
Desde	Puntos Intermedios	Hacia	Puntos más allá
Doha	Cualquier punto	Cualquier aeropuerto internacional en Ecuador	Cualquier punto

2. La aerolínea designada del Gobierno del Estado de Qatar puede, en todos o cualquier vuelo, no parar en cualquiera de los puntos en las columnas (2) y (4) más arriba, siempre que los servicios acordados en esas rutas empiecen en un punto en la columna (1).

Cronograma de Ruta 2

1. Rutas que serán explotadas por la aerolínea designada de la República del Ecuador:

(1)	(2)	(3)	(4)
Desde	Puntos Intermedios	Hacia	Puntos más allá
Cualquier punto en el Ecuador	Cualquier punto	Doha	Cualquier punto



2. La aerolínea designada del Gobierno de la República del Ecuador puede, en todos o en cualquier vuelo, omitir escalas en cualquiera de los puntos de las columnas (2) y (4) más arriba, siempre que los servicios acordados en esas rutas comiencen en un punto de la columna (1).

3. Las aerolíneas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, en cualquiera o todos los vuelos puede ejercer todos los derechos de tráfico de quinta libertad en cualquier de los puntos intermedios y/o puntos más allá.

Intervención de la Presidencia de la República

Mediante oficio N.º T.6657-SNJ-13-273 del 25 de marzo de 2013 (fs. 22), el Dr. Alexis Mera Giler, en su calidad de secretario nacional jurídico, manifiesta que acompaña para el trámite correspondiente, copia certificada del “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno del Estado de Qatar”, firmado en la ciudad Quito, el 16 de febrero de 2013, a fin de que la Corte Constitucional se pronuncie acerca de si requiere o no aprobación legislativa.

En este sentido, solicita que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 109 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional se expida la correspondiente resolución al respecto de la antes mencionada aprobación legislativa previa.

Identificación de normas constitucionales sobre tratados internacionales

Sobre el control de constitucionalidad

Art. 438.- La Corte Constitucional emitirá dictamen previo y vinculante de constitucionalidad en los siguientes casos, además de los que determine la ley:

1. Tratados internacionales, previamente a su ratificación por parte de la Asamblea Nacional.

Sobre Tratados e Instrumentos Internacionales

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

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

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.

Sobre los derechos de los consumidores

Art. 52.- Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características.

Sobre las competencias del Estado en relación a las actividades comerciales y respecto al transporte aéreo

Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre:



9. Las que le corresponda aplicar como resultado de tratados internacionales.
10. El espectro radioeléctrico y el régimen general de comunicaciones y telecomunicaciones; puertos y aeropuertos.

Sobre el régimen de desarrollo

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.

Sobre la soberanía económica

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.

Sobre la política comercial

Art. 304.- La política comercial tendrá los siguientes objetivos:

2. Regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial.

Art. 305.- La creación de aranceles y la fijación de sus niveles son competencia exclusiva de la Función Ejecutiva.

Sobre el ahorro e inversión

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.

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.

Sobre el transporte

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

Normativa internacional que debe observarse

Art. 27 de la Convención de Viena.- El derecho interno y la observancia de los tratados.- Una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado. Esta norma se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46.

III. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS DE LA CORTE CONSTITUCIONAL

Competencia de la Corte

De conformidad con los artículos 429 y 438 numeral 1 de la Constitución de la República, la Corte Constitucional tiene competencia para resolver, mediante dictamen vinculante, la constitucionalidad de los instrumentos internacionales. Con relación a esta disposición, guardan concordancia lo estipulado en los artículos 75 numeral 3 y 110 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, publicada en el segundo suplemento del Registro Oficial N.º 52, de 22 de octubre de 2009.

En el Capítulo V, "Control Constitucional de los tratados internacionales", artículo 107 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, y en fundamentación a este, el artículo 71 numeral 2 del Reglamento de Sustanciación de Procesos de Competencia de la Corte



Constitucional, se establecen las modalidades de control constitucional de los tratados internacionales, entre los cuales se hace referencia al control previo de constitucionalidad de los Tratados que requieren aprobación legislativa, regulados en el artículo 108 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

Para resolver la causa, esta Corte procede a efectuar el análisis de forma y fondo correspondiente.

Naturaleza jurídica, alcances y efectos del control constitucional de los Tratados Internacionales

Respecto al control de constitucionalidad de un instrumento de carácter internacional, la Constitución de la República del Ecuador dispone que todo Convenio, Pacto o Acuerdo debe mantener compatibilidad con su contenido.

En este marco, el artículo 417 de la Norma Suprema señala que “Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución (...)”, por lo que, en tal sentido, es necesario la intervención de la Corte con la finalidad de efectuar el correspondiente control abstracto de constitucionalidad.

Así, el artículo 107 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional señala respecto al control constitucional de los tratados internacionales, que la Corte Constitucional intervendrá a través de los siguientes mecanismos: a) Dictamen sobre la necesidad de aprobación legislativa; b) Control constitucional previo a la aprobación legislativa; y, c) Control sobre las resoluciones mediante las que se imparte la aprobación legislativa.

Nuestro ordenamiento jurídico cuya principal norma es la Constitución de la República, consagra el principio de supremacía normativa de la Constitución sobre todas las normas que integran dicho orden jurídico, incluyendo aquellas que se integran a este por un acto normativo internacional, de tal suerte que el control constitucional realizado por esta Corte se hace extensivo hacia la necesaria revisión de las normas convencionales de derecho internacional que se pretende, formen parte de nuestro orden normativo, en el sentido de que las mismas, previo a su integración, deben guardar armonía y conformidad con las normas constitucionales, es decir, sujetarse a esta, sin perjuicio de la aplicación de los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad directa y de cláusula abierta, (artículos 417 y 424 de la Constitución).

Aplicación de estos principios, legitimada por la propia Constitución como consecuencia de su supremacía.

Rol de la Asamblea Nacional en la ratificación o denuncia de los tratados y convenios internacionales

La Constitución de la República prevé dos procedimientos para la aprobación de un Tratado Internacional y su posterior inclusión en nuestro ordenamiento jurídico: por una parte, la celebración y ratificación del instrumento directamente por el Presidente de la República en su calidad de Jefe de Estado, y por otro lado, la intervención de la Asamblea Nacional para su aprobación, en cuanto el mismo se refiera a las materias que la propia Constitución de la República ha determinado para el efecto.

En este sentido, la doctrina constitucionalista defiende “que la observancia de las normas constitucionales es condición esencial para la validez de los tratados”¹; es así que nuestra Constitución de la República, en su artículo 419, faculta a la Asamblea Nacional la aprobación previa a la ratificación o denuncia de los tratados o convenios internacionales, en los siguientes casos: “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 establecidos 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 contexto, el Pleno de la Corte Constitucional resolvió, en sesión ordinaria del 31 de julio del 2013, aprobar el informe respecto a la necesidad de aprobación legislativa del “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno del Estado de Qatar”, decisión adoptada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 419 numeral 6 de la Constitución de la República, el artículo 110 numeral 1 de la Ley Orgánica de Garantías

¹ Marco Monroy Cabra, “Derecho de los Tratados”; Bogotá, Leyer, 1995, pp. 95-96. Citado por César Montaña Galarza en “Constitución ecuatoriana y Comunidad Andina”, en “La estructura constitucional del Estado ecuatoriano”, Quito, Centro de Estudios Políticos y Sociales / Universidad de Valencia / Universidad Andina Simón Bolívar, sede Ecuador / Corporación Editora nacional, 2004, pág. 348, pág. 348.

Jurisdiccionales y Control Constitucional, y en derivación de estos, el artículo 108 numeral 6 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

Análisis de conformidad constitucional del instrumento internacional

Previo a iniciarse el proceso de ratificación de un tratado internacional, conforme lo determina el artículo 71 numeral 2 del Reglamento de Sustanciación de Procesos de Competencia de la Corte Constitucional, en concordancia con el artículo 110 numeral 1 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, le corresponde a la Corte Constitucional realizar un control automático de constitucionalidad tanto formal como material del presente instrumento internacional.

Control formal

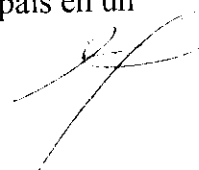
Sobre esta base, mediante oficio N.º T.6657-SNJ-13-273 del 25 de marzo de 2013, el Dr. Alexis Mera Giler, en su calidad de secretario nacional jurídico de la Presidencia de la República, solicita a esta Corte el pronunciamiento respectivo de constitucionalidad, previo a la ratificación del Acuerdo.

El acuerdo de servicios aéreos fue suscrito por el economista Ricardo Patiño Aroca, en calidad de Ministro de Relaciones Exteriores de Comercio e Integración de Ecuador a esa fecha, y por el doctor Khaled Bin Mohamed Al-Attiyah, en calidad de Ministro de Relaciones Exteriores de Qatar, en pleno uso de las facultades que se les han asignado. Por lo tanto, el mismo cumple los requisitos formales para ser suscrito.

Este análisis de control previo de constitucionalidad de la ratificación de los tratados internacionales, lo cual guarda correlación con los casos previstos, tanto en el artículo 419 de la Constitución de la República, como en aquellos determinados en el artículo 108 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

El contenido del instrumento internacional, objeto de control previo, determina un compromiso entre las partes suscriptoras para establecer servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios.

A partir de esta convención se generan una serie de prerrogativas para las partes respecto a la prestación y ejecución de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo del Convenio, de conformidad con los requisitos y modos determinados en el propio instrumento, lo cual compromete al país en un



acuerdo de comercio, justificándose la necesidad de requerir aprobación legislativa.

Sobre su aprobación y vigencia, el artículo 25 del instrumento internacional establece que el mismo deberá ser aprobado cumpliendo las normas constitucionales vigentes en el país de cada Parte Contratante y, en esa línea, su entrada en vigencia será el día en que se realice el intercambio de notas diplomáticas, una vez se haya cumplido el procedimiento constitucional de aprobación.

Control material

Una vez que se ha determinado que el “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno del Estado de Qatar”, objeto de este 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.

El **artículo 1** del Convenio establece definiciones sobre ciertos términos esenciales utilizados en el texto del mismo, los cuales se refieren a la Convención sobre Aviación Civil Internacional del 07 de diciembre de 1944, celebrada en Chicago; también determina el término Convenio para mencionarse a sí mismo; y a continuación, una serie de términos que definen o invocan actividades, sujetos y objetos relacionados con la materia del instrumento; definiciones que no contradicen los preceptos constitucionales.

El **artículo 2** trata sobre la aplicabilidad de la Convención de Chicago, estipulando que el Convenio se sujetará a las disposiciones de la mencionada Convención en la medida que las mismas se refieran a servicios aéreos internacionales. Esta relación normativa entre estos dos instrumentos internacionales no atenta contra nuestra Constitución de la República, por cuanto dicha relación se apega a los principios generales del Derecho Internacional Público.

El **artículo 3** contiene el compromiso principal que nace del acuerdo, en virtud del cual, las partes se conceden, respecto de sus servicios aéreos internacionales, el derecho a volar sobre su territorio y a la vez realizar escalas con fines no comerciales en los mismos, es decir, para embarcar y desembarcar pasajeros y carga, incluyendo correo, en combinación o por separado. Adicionalmente, se determina el derecho de las partes de establecer servicios aéreos internacionales



regulares en las rutas establecidas en el Anexo del Convenio. El artículo también contempla la prohibición de que las Partes, al momento de ejecutar sus servicios aéreos internacionales, realicen cabotaje, es decir, embarcar pasajeros y carga incluyendo correo, a cambio de una compensación o contrato, destinados a otro punto en el territorio de la otra parte contratante.

El artículo señalado no se opone a la Constitución de la República, por cuanto, conforme lo disponen los artículos 261 numeral 10, y 394 de la Norma Suprema, es competencia del Estado regular las actividades relacionadas con el transporte aéreo, y en ese contexto, el objeto del presente Convenio, contenido en el artículo 3 del mismo, se orienta a establecer beneficios mutuos para los Estados partes, respecto a la prestación de los servicios aéreos internacionales de cada uno de ellos, encontrando así sustento en el principio de reciprocidad que ampara a las relaciones de derecho público internacional entre Estados.

Los **artículos 4 y 5** determinan, respectivamente, el procedimiento para designar y autorizar la explotación de los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas y las causas por las cuales cada parte contratante tiene la facultad de revocar un permiso de operación o de suspender el ejercicio de los derechos de aterrizaje y/o escala. Así, las causas determinadas en el artículo 5 son, en esencia: a) que una parte no se encuentre satisfecha respecto que el dominio y el control de una aerolínea no guarde vinculación con el Estado parte al que se presume pertenece y se somete a su control; b) cuando la aerolínea no cumpla con leyes o en general normas de la Parte que concede los derechos en cuestión, y, c) cuando la aerolínea no realice la explotación, observando las disposiciones del Convenio; contenido de los artículos que no transgreden la Constitución de la República, ya que únicamente regulan los casos en los cuales se concederá, revocará o suspenderá el permiso de operación.

El **artículo 6** se refiere a la exención de derechos aduaneros que hacen las partes, respecto al servicio aéreo internacional, materia del Convenio. En este sentido, se determina que las aeronaves designadas por las aerolíneas que están operando el servicio aéreo de una de las partes, así como su equipo regular, suministros en general (incluyendo alimentos, bebidas, tabaco), suministros de combustible y lubricantes, que se encuentren y permanezcan a bordo de dichas aeronaves, serán exonerados de todos los derechos aduaneros, de inspección y otros cargos similares, a su arribo al territorio de la otra parte y hasta el momento en que sean reexportados o usados en la parte del viaje realizado sobre el territorio en cuestión.

Por otro lado, se establecen situaciones en las cuales se daría la misma exención, siendo estas cuando se embarquen suministros en el territorio de la parte donde se aterrizó para ser usados a bordo de las aeronaves; repuestos y equipo regular, combustible y lubricantes, material publicitario, elementos de uniformes y documentación sin valor comercial, equipo de oficina; introducidos o suministrados en el territorio de las partes para el mantenimiento o reparación de aeronaves o menaje de oficinas en la prestación de servicios aéreos internacionales por la aerolínea designada por la otra parte.

Adicionalmente, se prevé que los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo por el territorio de la parte correspondiente, serán sometidos a un control muy simplificado y adicionalmente, este equipaje y carga en tránsito, y solamente estos, estarán exentos de aranceles.

Finalmente, se estipula la posibilidad de que el equipo aéreo regular, materiales y suministros a bordo de las aeronaves, puedan ser descargados en el territorio de la Parte, previa la aprobación y con el respectivo control y vigilancia de las autoridades aduaneras del territorio donde se realice el descargo.

Del análisis del presente artículo se desprende que se regulan los objetos que tendrán exención de derechos aduaneros, como son el equipo regular de las aeronaves, suministros de combustible, lubricantes, etc., estableciendo como condición para la exención, que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave; de igual forma, se regulan los demás instrumentos que estarán exentos de derechos, cargas y tasas, lo cual guarda armonía y concordancia con la Constitución de la República.

El **artículo 7** consagra los principios que rigen la explotación de los servicios aéreos internacionales al amparo del Convenio, que se refieren a la equidad de las aerolíneas para operar los servicios en las rutas especificadas, respeto mutuo en la prestación del servicio para evitar la afectación a los intereses de otra aerolínea, recíprocamente; además se garantiza que los servicios acordados prestados por las aerolíneas tengan una estrecha relación con los requerimientos del público, encontrando, de este modo, proporción con los derechos de los consumidores reconocidos en nuestra Constitución de la República.

Los **artículos 8, 9 10 y 11**, en su respectivo orden, tratan en primer lugar sobre las tarifas de los servicios aéreos, estableciendo que la fijación de las mismas se realice en base a las consideraciones comerciales del mercado sin intervención de las partes, sin embargo, se permite a cada uno de los contratantes actuar cuando se requiera la protección de los derechos de los consumidores para evitar



el cobro de tarifas excesivas debido al abuso del poder del mercado, o cuando la tarifa signifique una situación de anticompetitividad. Por otra parte, respecto a la aprobación de horarios, se determina el trámite que se debe realizar para la aprobación de estos horarios por parte de las respectivas autoridades aeroportuarias; además, el artículo 10 contempla la posibilidad de que las partes soliciten a su par declaraciones periódicas o de otra índole sobre estadísticas que permitan determinar la cantidad de tráfico transportado por las aerolíneas. Finalmente, en el **artículo 11** se estipula la libre transferencia de los excedentes de ingresos sobre gastos realizados en el territorio de la respectiva Parte, por las aerolíneas que prestan sus servicios aéreos, no obstante, que se permite, recíprocamente, imponer restricciones a esta libre transferencia.

Los artículos referidos no vulneran ninguna norma o principio constitucional, y guardan armonía con el tratamiento que la Constitución de la República hace sobre los derechos de los consumidores, así como también con los principios generales del sistema y modelo económico establecido en el texto constitucional.

Los **artículos 12 y 13** se refieren a la seguridad de la aviación y seguridad operacional, respectivamente. Sobre el primer asunto, el Convenio establece la obligación de las partes de garantizar, conforme normas del Derecho Internacional, la seguridad de la aviación civil contra formas ilegales de interferencia, actos de captura ilegal de aeronaves, aplicar normas de seguridad establecidas por la Organización Internacional de Aviación Civil, y en general, de disponer de todos los medios, que permiten proteger a las aeronaves, pasajeros, carga, equipaje, etc., de los Estados partes, de cualquier amenaza o peligro que pueda acaecer.

Sobre la seguridad operacional, el **artículo 13** contempla la posibilidad para que las partes soliciten a su par, consultas relacionadas con las normas de seguridad respecto a la tripulación, la aeronave o su operación, y en tal sentido, de considerar alguna parte que se necesitan correctivos en el tema, pueden solicitar a su contraparte que realice y adopte las acciones que sean necesarias para superar la falencia. Se permite también que las partes se puedan solicitar entre sí, la realización de exámenes a las aeronaves que se encuentran en su territorio, por parte de los representantes autorizados de la otra parte, para verificar la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación, la condición de la aeronave y su equipo, siempre que esto no genere una demora irrazonable. Esta inspección se denomina "Inspección en rampa" y sus características se desarrollan en el texto del propio Convenio.

Estos artículos que establecen los presupuestos generales sobre la seguridad en la prestación de los servicios aéreos no son contrarios a la Constitución de la República en cuanto no afectan a derechos reconocidos en esta, ni tampoco menoscaban principios, valores y reglas contenidos en la Norma Suprema.

Los **artículos 14, 16 y 21** determinan las normas convencionales sobre la posibilidad de establecer cargos a las aeronaves de la contraparte, siempre que no excedan los que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales; permiten a las aerolíneas designadas por la otra parte introducir y mantener en el territorio de la otra parte contratante empleados y otro personal responsable de la administración, operaciones técnicas y comerciales de sus actividades de servicios aéreos, de conformidad con las leyes y regulaciones de ingreso, residencia y empleo de la otra parte, y estipulan el reconocimiento como válidos, de aquellos certificados y permisos de aeronavegabilidad y competencia emitidos o validados por la otra parte, que se encuentre vigentes y que guarden conformidad con la Convención de Chicago.

Estos acuerdos se refieren a asuntos intrínsecos del servicio aéreo, y en tal virtud, no afectan formal ni materialmente a nuestra Constitución de la República.

El **artículo 15** reconoce la aplicación de normas de los ordenamientos jurídicos de cada parte, sobre las situaciones y relaciones jurídicas nacidas por el hecho del arribo o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de aeronaves, así como asuntos migratorios, aduanas, moneda, salud, etcétera.

Este artículo reconoce el principio de soberanía y jurisdicción nacional, así como salvaguarda la validez y unidad del ordenamiento jurídico ecuatoriano, contemplados en la Constitución de la República.

Finalmente, los **artículos 17, 19, 20, 22, 23, 24 y 25** del Convenio tratan sobre las consultas que se pueden realizar sobre su inteligencia e interpretación, enmiendas, registro ante la Organización Internacional de Aviación Civil como requisito para su validez formal, conformidad con Convenios Multilaterales, los efectos de los Anexos, terminación del Convenio y su entrada en vigor; disposiciones que no contravienen el texto constitucional.

El **artículo 18** determina que las controversias que surjan entre las partes, relacionadas con la interpretación o aplicación del Convenio, se deberían resolver, agotando todo esfuerzo, para alcanzar una solución mediante negociación; no obstante, en segundo lugar, el artículo contiene la posibilidad de



resolver la controversia ante una persona u organismo. En el evento de que la misma no haya sido solucionada mediante negociación o que las partes no alcancen un acuerdo para seleccionar a un tercero quien dirima, la vía de solución de controversias será, conforme el artículo, mediante la composición de un tribunal de tres árbitros, uno de los cuales será designado por cada Parte Contratante, y el tercero por los árbitros nombrados. Si las partes no designaren un árbitro, el Presidente del Consejo Internacional de la Organización Internacional de Aviación Civil puede, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, designar a un árbitro o árbitros según el caso. En ese caso, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribunal arbitral.

En este punto es conveniente recordar que el artículo 422 de la Constitución de la República dispone, en sus dos primeros incisos, lo siguiente: “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 presente caso se observa que la materia del Convenio se refiere a la circunstancia establecida en el artículo 419 numeral 6 de la Constitución de la República, en cuanto la relación jurídica que se genera tiene por objeto asuntos comerciales respecto a servicios aéreos internacionales, tal como se manifestó en el informe de necesidad de aprobación legislativa previa, que consta a fojas 34 y 35 del expediente constitucional.

En tal virtud, se enfatiza que el artículo 422 de la Constitución de la República prohíbe expresamente que por consecuencia de la suscripción de tratados o instrumentos internacionales, se ceda jurisdicción, (en tal sentido se afecte a la soberanía del Estado) a instancias de arbitraje internacional para la solución de controversias acaecidas en razón de los mencionados tratados o instrumentos.

En el presente artículo se determina que en los casos en que la controversia no sea resuelta vía negociación, ni mediante acuerdo, se designará un tribunal de arbitraje, siendo por ende un mecanismo subsidiario cuando el conflicto no se solucione por medio de las vías establecidas.

De lo manifestado se puede afirmar, que el Estado, como protector de un colectivo asociado bajo el imperio del derecho, encuentra su *ratio essendi* en la protección de los intereses generales y en la garantía del bien común, a partir de su investidura e *imperium* propio expresado a través de la soberanía como elemento sustancial de su existencia misma. En ese sentido, la Constitución de la República, en su supremacía, obliga a que todas las normas que pertenecen o pretenden pertenecer al orden jurídico bajo su unidad, se adecuen a su contenido, formal y materialmente, conforme lo determinado en el artículo 84 de la norma constitucional. Asimismo, la propia Constitución determina la orientación que debe seguir el Estado, en cuanto a sus relaciones internacionales y en respeto a su soberanía y por consecuencia en protección del pueblo, titular y fundamento de la soberanía popular.

La Corte Constitucional, para el período de transición, y la Corte Constitucional del Ecuador en reiteradas ocasiones han determinado que las disposiciones de un instrumento internacional cuya materia sea comercial, en las cuales se establezca la resolución de controversias mediante la cesión de jurisdicción soberana a instancias de arbitraje internacional no son compatibles con lo dispuesto en el artículo 422 de la Constitución de la República².

Así, la Corte Constitucional del Ecuador, en el Dictamen N.º 010-13-DTI-CC determinó:

En efecto, revisado el texto del Acuerdo se establece que el mismo contiene cláusulas contrarias a la Constitución y consecuentemente lesivas para el interés nacional, como es el caso de la prevista en el artículo XI del Acuerdo que somete al Estado ecuatoriano al arbitraje internacional, para la solución de controversias, en desmedro de lo estipulado en el artículo 422 de la Constitución de la República³.

En esta misma línea, en el Dictamen N.º 032-13-DTI-CC, la Corte Constitucional del Ecuador precisó:

En el presente caso, el contenido del artículo 9 numeral 3 del Convenio, puesto en conocimiento de esta Corte, somete al Ecuador a un Tribunal Arbitral ad hoc, para la resolución de controversias surgidas con un inversionista (persona natural o jurídica) que tenga la nacionalidad de la República del Perú, lo que implica renunciar a la "Jurisdicción del Estado", considerada como una de las manifestaciones más importantes de la soberanía territorial y que se refiere a la administración de justicia por tribunales del Estado (Ecuador); por tanto, la citada norma del Convenio objeto de

² Corte Constitucional del Ecuador, para el período de transición, dictámenes N.º 020-10-DTI-CC, 023-10-DTI-CC, 026-10-DTI-CC, 026-10-DTI-CC, 027-10-DTI-CC, 029-10-DTI-CC, 035-10-DTI-CC; Corte Constitucional del Ecuador, dictámenes N.º 003-13-DTI-CC, 022-13-DTI-CC, entre otros.

³ Corte Constitucional del Ecuador, Dictamen N.º 0010-13-DTI-CC, caso N.º 0010-11-TI.



análisis contraviene lo preceptuado en el primer inciso del artículo 422 del texto constitucional⁴.

En este contexto, la solución de controversias del presente Convenio a través de la designación de un tribunal de arbitraje conforme lo determina el artículo analizado, en el caso no consentido de que no se pueda solucionar mediante las vías respectivas, podría implicar cesión de jurisdicción por parte del Estado ecuatoriano, en cuanto pueden suscitarse casos en los cuales una aparente controversia sobre la inteligencia, aplicación o interpretación del Convenio, sostiene más bien un conflicto acerca de las prerrogativas que el Convenio contempla para favorecer las actividades de servicios aéreos de las aerolíneas de una de las partes, lo cual claramente ubicaría al conflicto en la circunstancia contenida en el primer inciso del artículo 422, pudiendo implicar además un perjuicio a los intereses del Estado, y a través de su representación del pueblo en general, menoscabando además las cualidades autárquicas de igualdad y autodeterminación, consecuencia de su soberanía.

Además, es menester señalar que el presente caso no se encasilla en la excepción prevista por el mismo artículo 422 mencionado, que determina que: "Se exceptúan los tratados e instrumentos internacionales que establezcan la solución de controversias entre Estados y ciudadanos de Latinoamérica por instancias arbitrales regionales o por órganos jurisdiccionales de designación de los países signatarios".

De lo expuesto, se evidencia que el artículo 18 del instrumento internacional no es compatible con el artículo 422 de la Constitución de la República. Al respecto, se debe enfatizar que en el presente caso no es posible el establecimiento de reservas a dicha disposición, como fueron incluidas por la Corte Constitucional, para el período de transición, en el Dictamen N.º 007-11-DTI-CC⁵ relativo al caso CONVEMAR, por cuanto el presente Instrumento Internacional es un convenio bilateral, y no multilateral como el enunciado. Así, las reservas se constituyen en una declaración unilateral hecha por un Estado al firmar, ratificar, aceptar o aprobar un Tratado o adherirse a él con el objeto de excluir o modificar los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del tratado en su aplicación a ese Estado. Dicho de este modo, las reservas en tratados bilaterales no tienen sentido, en razón de que los mismos están sujetos a la voluntad de dos Estados, y en caso de que un Estado no tenga esta voluntad, no procede el Convenio o Acuerdo.

⁴ Corte Constitucional del Ecuador, Dictamen N.º 032-13-DTI-CC, caso N.º 0016-13-TI.

⁵ Corte Constitucional del Ecuador, para el período de transición, Dictamen N.º 007-11-DTI-CC, Caso N.º 0023-10-TI.

Sin embargo, evidenciando que el presente instrumento internacional en su contenido material y formal, de forma general, no contradice las disposiciones constitucionales, excepcionándose únicamente su artículo 18, esta Corte no considera necesario declarar la incompatibilidad de todo el Convenio. Este criterio ya fue formulado por la Corte Constitucional del Ecuador en un caso similar, en tanto se trataba de un instrumento internacional bilateral de índole comercial que presentaba las mismas circunstancias en lo referente a la solución de controversias, dentro del cual se precisó:


En razón de que no todos los artículos del instrumento internacional están en contradicción con el texto constitucional, la Corte Constitucional estima que no es necesario denunciar todo el Convenio suscrito entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República Argentina para la Promoción y Protección Recíproca de Inversiones, sino exclusivamente los artículos que no guardan armonía con el texto constitucional. En consecuencia, corresponderá a los órganos públicos correspondientes renegociar el contenido declarado incompatible con la Constitución de la República, a fin de que las partes determinen otros mecanismos de solución de las diferencias, acordes con los preceptos constitucionales⁶.

En este mismo sentido se pronunció la Corte Constitucional, para el período de transición, en los dictámenes N.º 023-10-DTI-CC, 026-10-DTI-CC, 029-10-DTI-CC, 030-10-DTI-CC, 031-10-DTI-CC, entre otros.

En tal virtud, se dispone que se remita el presente instrumento internacional al Ministerio de Relaciones Exteriores para que se renegocie el contenido del artículo 18 declarado incompatible con la Constitución de la República, en sujeción a los parámetros establecidos por la norma constitucional. De esta forma, una vez efectuada dicha renegociación, el instrumento internacional deberá regresar a la Corte Constitucional para la prosecución del trámite pertinente y emitir el Dictamen de Constitucionalidad

IV. DECISIÓN

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


⁶ Corte Constitucional del Ecuador, Dictamen N.º 003-13-DTI-CC, caso N.º 009-10-TI.

DICTAMEN

1. Declarar que el Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno del Estado de Qatar, en su contenido formal, requiere de aprobación previa por parte de la Asamblea Nacional, por encontrarse dentro de los casos que establece el artículo 419 numeral 6 de la Constitución de la República.
2. La Corte Constitucional verifica que el artículo 18 del Convenio es incompatible con el artículo 422 de la Constitución de la República. En tal virtud, dispone que el Instrumento Internacional regrese al Ministerio de Relaciones Exteriores para que mediante los procedimientos respectivos se proceda a efectuar la renegociación de este artículo, conforme a los parámetros constitucionales, luego de lo cual deberá remitirse a esta Corte para continuar con el procedimiento correspondiente y emitir el Dictamen de Constitucionalidad.
3. Notificar al presidente constitucional de la República con el presente Dictamen.
4. Notifíquese, publíquese y cúmplase.



Patrio Pazmiño Freire
PRESIDENTE


Jaime Pozo Chamorro
SECRETARIO GENERAL

RAZÓN.- Siento por tal, que el dictamen que antecede fue aprobado por el Pleno de la Corte Constitucional, con siete votos de las señoras juezas y señores jueces: Antonio Gagliardo Loor, Marcelo Jaramillo Villa, María del Carmen Maldonado Sánchez, Wendy Molina Andrade, Tatiana Ordeñana Sierra, Alfredo

Ruiz Guzmán y Patricio Pazmiño Freire, sin contar con la presencia de los jueces Ruth Seni Pinoargote y Manuel Viteri Olvera, en sesión extraordinaria del 11 de septiembre de 2014. Lo certifico.


Jaime Pozo Chamorro
SECRETARIO GENERAL

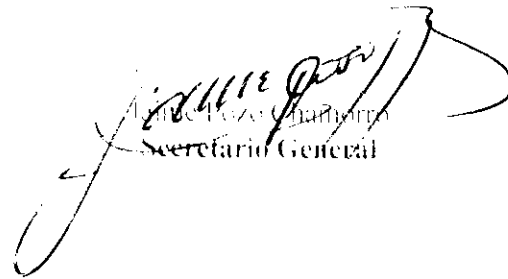
JPCH/mbm/ccp




CORTE
CONSTITUCIONAL
DEL ECUADOR

CASO Nro. 0017-13-11

RAZÓN.- Siento por tal, que el dictamen que antecede fue suscrito por el juez Patricio Pazmiño Freire, presidente de la Corte Constitucional, el día jueves 18 de septiembre de dos mil catorce.- Lo certifico.


Patricio Pazmiño Freire
Secretario General

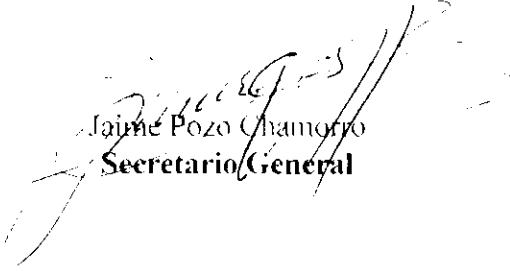
JPCH 117



CORTE
CONSTITUCIONAL
DEL ECUADOR

CASO Nro. 0017-13-TI

RAZÓN.- Siento por tal que, en la ciudad de Quito, a los diecinueve días del mes de septiembre del dos mil catorce, se notificó con copia certificada del dictamen Nro. 010-14-DTI-CC de 11 de septiembre del 2014, a los señores Alexis Mera Giler, Secretario Nacional Jurídico de la Presidencia de la República en la casilla constitucional 001; Gabriela Rivadeneira Burbano, Presidenta de la Asamblea Nacional en la casilla constitucional 015; Diego García Carrión, Procurador General del Estado en la casilla constitucional 018; y, al Ministerio de Relaciones Exteriores mediante oficio 4592-CC-SG-2014; conforme constan de los documentos adjuntos.- Lo certifico.-


Jaime Pozo Chamorro
Secretario General

IPCCH/EEJ