



Quito, D. M., 19 de agosto de 2015

DICTAMEN N.º 004-15-DTI-CC

CASO N.º 0003-14-TI

CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR

I. ANTECEDENTES

Resumen de admisibilidad

El doctor Alexis Mera Giler, secretario nacional jurídico de la Presidencia de la República, mediante oficio N.º T. 6934-SGJ-14-458 del 03 de julio de 2014, solicitó a la Corte Constitucional resuelva si el “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República Popular de China”, suscrito en la ciudad de Beijing, China, el 19 de noviembre de 2013, requiere o no de aprobación legislativa.

La Secretaría General de la Corte Constitucional, el 04 de julio de 2014, en base al segundo inciso del cuarto artículo innumerado agregado a continuación del artículo 8 del Reglamento de Sustanciación de Procesos de Competencia de la Corte Constitucional, certificó que respecto de la presente petición “no se ha presentado otra demanda con identidad de objeto y acción”.

De conformidad con el sorteo efectuado por el Pleno de la Corte Constitucional en sesión extraordinaria del 23 de julio de 2014, respecto de la presente causa, correspondió su conocimiento y trámite a la jueza constitucional María del Carmen Maldonado Sánchez.

El 21 de enero de 2015, 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. Asimismo, se dispuso la publicación en el Registro Oficial del texto del “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República Popular de China”, a fin de que cualquier ciudadano pueda intervenir defendiendo o impugnando su constitucionalidad total o parcial; publicación que fue realizada el 06 de febrero de 2015 en el Registro Oficial N.º 433.

II. TEXTO DEL CONVENIO

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

El Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República Popular de China (en lo sucesivo referidos individualmente como "Ecuador" y "China", respectivamente, y colectivamente como las "Partes Contratantes");

Como participantes en la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a 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 promueven el comercio, el bienestar del consumidor y el crecimiento económico; Deseando alentar las líneas aéreas de forma individual a desarrollar e implementar tarifas innovadoras y competitivas, siempre que dichas tarifas no incluyan prácticas anticompetitivas en contra de otras líneas aéreas;

Deseosos de garantizar el más alto grado de seguridad operativa y la seguridad de los aeropuertos en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o bienes, afectan negativamente a la operación de los servicios aéreos y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Conviene por el presente en el establecimiento y operación de servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios de la siguiente manera:

ARTÍCULO 1 Definiciones

(1) Para los propósitos del presente Convenio, a menos que el contexto requiera otra cosa el término:

(a) El término "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de Ecuador, el Consejo Nacional de Aviación Civil y/o la Dirección General de Aviación Civil, según corresponda, y, en el caso de China, la





Administración de Aviación Civil de China o, en ambos casos, sus sucesores o cualquier persona o grupo que puede ser autorizado para ejecutar cualquiera de las funciones que pueden ser actualmente realizadas por las autoridades superiores o funciones similares;

(b) El término "Convenio" significa este Convenio, su Anexo y sus modificaciones;

(c) El término "capacidad" es el número de servicios prestados en virtud del presente Convenio, por lo general medida por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga que se ofrecen en un mercado (entre dos ciudades, o países) o en una ruta, según lo acordado por las partes en el Anexo respectivo;

(d) El término "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de esta Convención y cualquier enmienda de los Anexos o de la Convención de conformidad con los Artículos 90 y 94 de la misma, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigencia para ambas Partes Contratantes;

(e) El término "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional creada de conformidad con la Convención.

(f) El término "línea aérea designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Convenio;

(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 de aplicación de dichos precios, pero excluyendo la remuneración y las condiciones de transporte de correo;

(h) El término "territorio" en relación con el Estado significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de ellos bajo la soberanía de ese Estado.

(i) El término "cobros al usuario" se refiere a un cobro hecho a las líneas aéreas por la autoridad competente y que la autoridad permite que se cobren por el suministro de los bienes y las instalaciones del aeropuerto o por las facilidades de navegación aérea o por las instalaciones o servicios

de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones relacionados para las aeronaves, tripulaciones de vuelo, pasajeros y carga;

(j) Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escalas para fines no comerciales" tienen el significado que se les asigna en el Artículo 96 de la Convención;

(k) Todas las referencias a las palabras en singular, se entiende que incluyen el plural, y todas las referencias a la plural se entiende que incluyen el singular, según lo requiera el contexto.

ARTÍCULO 2

Concesión de Derechos

(1) Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos con respecto a los servicios aéreos internacionales llevados a cabo por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:

(a) El derecho de sobrevolar su territorio sin aterrizar a lo largo de las rutas aéreas prescritas por las Autoridades Aeronáuticas;

(b) El derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales, sujeto a la aprobación de sus Autoridades Aeronáuticas;

(c) El derecho de hacer escalas en los puntos de las rutas especificadas en el Anexo 1 del presente Convenio con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros y carga, incluyendo correo, por separado o en combinación, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo;

(d) Otros especificado en este Convenio.

(2) Nada de lo dispuesto en el presente Artículo se considerará que confiere a las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante el derecho de cabotaje.

ARTÍCULO 3

Designación y Autorización

(1) Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar a una o más líneas aéreas con el propósito de operar los servicios acordados en cada ruta especificada y para eliminar o modificar dichas designaciones. Estas designaciones se transmitirán por escrito a la otra Parte Contratante.

d



(2) Una vez recibida dicha designación así como las aplicaciones de una línea aérea designada, en la forma y manera prescrita para las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante concederá las correspondientes autorizaciones de operación y permisos técnicos, con la mínima demora administrativa, siempre que:

(a) En el caso de una línea aérea designada por China, la propiedad sustancial y control efectivo de la línea aérea estén en manos de China o de sus ciudadanos y con su dirección de residencia en China; en el caso de una línea aérea designada por el Ecuador, la propiedad sustancial y control efectivo de la línea aérea estén en manos de Ecuador, o sus nacionales, o en un Estado de América Latina o sus nacionales, y con su dirección de residencia en el Ecuador, siempre que dicho Estado de América Latina tenga un Convenio de Servicios Aéreos con China;

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

(c) La Parte Contratante que designa a la línea aérea cumpla con el Artículo 8 (Seguridad de Vuelo) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación) del presente Convenio.

(3) Tras la recepción de las autorizaciones de operación y permisos técnicos, una línea aérea designada podrá en cualquier momento comenzar a operar los servicios acordados para los que fue designada, siempre que la línea aérea designada cumpla con las disposiciones del presente Convenio.

ARTÍCULO 4

Retención, Revocación, Suspensión y Limitación de las Autorizaciones de Operación o Permisos Técnicos

(1) Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, en cualquiera de estos casos:

(a) En el caso de una línea aérea designada por China, cuando dichas autoridades no están satisfechas de que la propiedad sustancial y control efectivo de la línea aérea estén en manos de China o sus nacionales, o su

dirección domiciliaria no se encuentra en China. En el caso de una línea aérea designada por el Ecuador, cuando dichas autoridades no están convencidas de que la propiedad sustancial y control efectivo de la línea aérea recaen en el Ecuador o sus nacionales, o en un Estado de América Latina o sus nacionales, o su dirección domiciliaria no está en Ecuador, o tal estado no tiene un Convenio de Servicios Aéreos con China; o

(b) La línea aérea no es capaz de convencer a las autoridades que está calificada para cumplir con las condiciones prescritas en las leyes y regulaciones normal y razonablemente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por dichas autoridades, de conformidad con la Convención; o

(c) La Parte Contratante que designa a la línea aérea no cumple con el Artículo 8 (Seguridad de Vuelo) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación) del presente Convenio; o

(d) La línea aérea no opera de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio.

(2) A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones dispuestas en el párrafo (1) del presente Artículo sea esencial para prevenir la infracción de las leyes o regulaciones, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar con las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante que designa a la línea aérea, de conformidad con el Artículo 19 (Consultas) del presente Convenio.

(3) Este Artículo no limita los derechos de cada Parte Contratante a retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, de conformidad con el Artículo 8 (Seguridad de Vuelo) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación) del presente Convenio.

ARTÍCULO 5

Aplicación de la Ley

(1) Las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante que rigen para la entrada y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante.





(2) Las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante relativas a la entrada, estancia y salida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga, incluyendo correo, tales como los relacionados con la inmigración, aduanas, moneda, salud y cuarentena, deben aplicarse a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, mientras estén dentro de ese territorio.

(3) Otras leyes y regulaciones relativas a las aeronaves y las disposiciones en materia de aviación civil de una Parte Contratante serán aplicables a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, mientras operan los servicios acordados en el territorio de la primera Parte Contratante.

(4) Ninguna Parte Contratante deberá dar preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra línea aérea sobre una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, dedicada a servicios aéreos internacionales similares, en la aplicación de sus leyes y regulaciones establecidas en este Artículo.

ARTÍCULO 6

Tráfico Directo

Los pasajeros, equipaje y carga en el tráfico directo a través del territorio de cada Parte Contratante y que no abandonan el área del aeropuerto reservada para tal propósito, no estarán sujetos a un examen más detenido, salvo por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, la prevención de la entrada ilegal, o por circunstancias especiales. El equipaje y la carga en el tráfico directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

ARTÍCULO 7

Reconocimiento de Certificados y Licencias

(1) Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados de conformidad con las leyes y regulaciones de cada Parte contratante serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante con el propósito de operar los servicios acordados, siempre que tales certificados o licencias se hayan emitido o validado de la misma o mejor manera que los estándares mínimos establecidos por la Convención.

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

ARTÍCULO 8

Seguridad de Vuelo

(1) Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento con respecto a las normas de seguridad de vuelo aprobadas por la otra Parte Contratante, en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves, o la operación de la aeronave.

(2) Dichas consultas deberán comenzar dentro de los treinta (30) días siguientes a la solicitud. Si, tras estas consultas, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente los estándares de seguridad de vuelo en cualquiera de las áreas, que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos en ese momento en virtud de la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante sobre dichas observaciones y las medidas que se consideren necesarias para cumplir con aquellos estándares mínimos, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. Si la otra Parte Contratante no toma las medidas adecuadas dentro de los quince (15) días o un plazo mayor que acuerden, será la base para aplicar el párrafo (1) del Artículo 4 (Retención, Revocación, Suspensión y Limitación de las Autorizaciones de Operación o Permisos Técnicos) del presente Convenio.

(3) Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, se ha acordado que cualquier aeronave operada por o en virtud de un contrato de arrendamiento a nombre de las líneas aéreas de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, para comprobar la validez de los documentos de la aeronave y de la tripulación de vuelo y el estado aparente de la aeronave y el equipo relacionado (llamado en el presente Artículo "inspección de rampa o plataforma"), siempre y cuando no cause una demora indebida.

(4) Si la inspección en rampa o serie de inspecciones de rampa causan:

(a) Serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en ese momento de conformidad con la Convención; o

(b) Serias preocupaciones de que hay una falta de gestión y de mantenimiento eficaz de los estándares de seguridad de vuelo establecidos en ese momento de conformidad con la Convención, la Parte contratante





que realice la inspección deberá, para los propósitos del Artículo 33 de la Convención, tener la libertad de concluir que los requisitos en virtud de los cuales fueron 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 requisitos bajo los cuales se operó dicha aeronave no son iguales o no exceden las normas mínimas establecidas por la Convención.

(5) En el caso de que, con el propósito de llevar a cabo una inspección de rampa de una aeronave operada por una línea aérea de una Parte Contratante, de conformidad con el párrafo (3) del presente Artículo, el acceso es negado por un representante de esa línea aérea, la otra Parte Contratante tendrá la libertad de inferir que las preocupaciones han surgido graves preocupaciones del tipo referido en el párrafo (4) del presente Artículo y sacar las conclusiones a que se refiere dicho párrafo.

(6) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender inmediatamente o de modificar los permisos técnicos y la autorización de operación de una línea aérea de la otra Parte Contratante en el caso de que la primera Parte Contratante llegue a la conclusión, ya sea como resultado de una inspección en rampa o una serie de inspecciones en rampa, la negativa a dar acceso a una inspección en rampa, consultas o de otro tipo, que es esencial una acción inmediata para la seguridad de vuelo o la operación de una línea aérea.

(7) Cualquier acción tomada por una Parte Contratante de conformidad con el párrafo (2) o el párrafo (6) del presente Artículo se suspenderá una vez la base para tomar esa medida ha dejado de existir.

ARTÍCULO 9

Seguridad de la Aviación

(1) Conscientes de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación para con la otra Parte Contratante de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Convenio. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; la Convención para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; la Convención para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de Aviación Civil, firmado en Montreal el 23

de septiembre de 1971; el Protocolo Complementario de Montreal para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que Presten Servicios de Aviación Civil Internacional firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; y cualquier otra convención y protocolo relacionado con la seguridad de la aviación civil, a los cuales se adhieran las Partes Contratantes.

(2) Las Partes Contratantes se proporcionarán entre sí, previa petición, cualquier y toda ayuda práctica para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación de vuelo, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

(3) Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos a la Convención, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Cada Parte contratante exigirá 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 dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

(4) Cada Parte Contratante conviene en que sus líneas aéreas designadas tendrán la obligación de observar las disposiciones de seguridad de la aviación referidas en el párrafo (3) del presente Artículo y de conformidad con las leyes y regulaciones vigentes en la otra Parte Contratante, según sea necesario para entrar, salir o mientras permanezca en el territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante deberá garantizar la aplicación efectiva de las medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación de vuelo, los artículos en el equipaje de mano, equipaje, carga y almacenamiento de la aeronave antes y durante el embarque de pasajeros y carga. Cada Parte Contratante se pronunciará también favorablemente con respecto a cualquier solicitud razonable de la otra Parte Contratante de adoptar medidas especiales de seguridad para hacer frente a una amenaza específica.

(5) Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, pasajeros y tripulación de vuelo, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin a dicho incidente o amenaza de forma rápida y segura en la medida de lo posible dadas las circunstancias.





(6) Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las disposiciones del presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de la primera Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá motivo suficiente para la aplicación del párrafo (1) del Artículo 4 (Retención, Revocación, Suspensión y Limitación de las Autorizaciones de Operación o Permisos Técnicos) de este Convenio. Cuando sea requerido por una emergencia o para prevenir que se sigan violando las disposiciones del presente Artículo, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales en virtud del párrafo (1) de la Sección 4 del presente Convenio antes de la expiración de quince (15) días. Toda medida adoptada de conformidad con ese párrafo se suspenderá cuando la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones de seguridad de este Artículo.

ARTÍCULO 10

Cobros a los Usuarios

(1) Ninguna Parte Contratante podrá imponer o dejar que se imponga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, cobros al usuario que sean superiores a los impuestos a cualquier línea aérea de los Estados que operan servicios aéreos internacionales similares.

(2) Cada Parte Contratante promoverá consultas sobre cobros al usuario entre sus autoridades de cobro competentes y las líneas aéreas que utilizan los servicios e instalaciones proporcionados por aquellas autoridades de cobro, cuando sea práctico, a través de las organizaciones que representan a dichas líneas aéreas. Se dará notificación razonable de cualquier cambio propuesto en los cobros al usuario a dichos usuarios para que puedan expresar sus puntos de vista antes de realizar los cambios. Cada Parte Contratante promoverá también que sus autoridades competentes de cobro y los usuarios que intercambien la información adecuada sobre los cobros al usuario.

ARTÍCULO 11

Derechos de Aduana

(1) Cuando una aeronave operada en los servicios acordados por la línea aérea de una Parte Contratante llega al territorio de la otra Parte Contratante, dicha aeronave y su equipo regular, piezas de repuesto (incluidos motores), combustibles, aceites (incluyendo todos los líquidos hidráulicos, lubricantes) y suministros para la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de la aeronave, estarán exentos, en la base de la reciprocidad, de todos los derechos

de aduana, impuestos, tasas de inspección y otras tarifas y cobros similares, siempre y cuando dichos equipos y elementos permanecen a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

(2) El siguiente equipo y Artículos estarán también exentos, sobre la base de la reciprocidad, de todos los derechos de aduana, impuestos, tasas de inspección y otras tarifas y cobros similares, con excepción de los cobros correspondientes a los servicios provistos:

(a) Equipo regular, piezas de repuesto (incluidos motores), combustibles, aceites (incluyendo fluidos hidráulicos, lubricantes) y suministros para la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) traídos al territorio de la otra Parte Contratante y destinados para su uso en las aeronaves operadas en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas, aun cuando dichos equipos y elementos se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la otra Parte Contratante;

(b) Las piezas de repuesto (incluidos motores) introducidos en el territorio de la otra Parte Contratante para el mantenimiento o la reparación de las aeronaves operadas en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas.

(3) El equipo y los elementos contemplados en los párrafos (1) y (2) del presente Artículo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las Autoridades Aduaneras de la otra Parte Contratante. Estos equipos y elementos se mantendrán bajo la supervisión o el control de las Autoridades Aduaneras de la otra Parte Contratante, hasta el momento en que sean reexportados o hayan recibido otro destino de acuerdo con las regulaciones aduaneras de la otra Parte Contratante.

(4) La exención dispuesta en los párrafos (1) y (2) del presente Artículo también estará disponible cuando una línea aérea designada de una Parte Contratante haya contratado con otras líneas aéreas que igualmente disfrutan de tales exenciones en el territorio de la otra Parte Contratante, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los equipos y elementos que se indican en los párrafos (1) y (2) del presente Artículo.

(5) Reservas de boletos aéreos impresos, conocimientos de embarque aéreo y materiales de publicidad introducidos por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante, estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de todos los derechos de aduana, impuestos, tasas de inspección y otras tarifas y cobros similares.



(6) Artículos de oficina, vehículos para uso de la oficina, vehículos para uso especial en el aeropuerto, vehículos tipo bus (excluyendo automóviles) para el transporte de los miembros de la tripulación y su equipaje, así como los sistemas de reservaciones computarizadas y equipos de comunicación, incluidas sus piezas de repuesto de la representación de las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes deberán, cuando se introducen en el territorio de la otra Parte Contratante, estar exentos de derechos de aduana y otros derechos de importación, sobre la base de la reciprocidad, siempre que estos suministros están destinados al uso propio de la línea aérea y no excedan el límite razonable.

(7) Equipaje, carga y correo en tránsito directo estarán exentos de todos los derechos de aduana, impuestos, tasas de inspección y otras tarifas y cobros similares, sobre la base de la reciprocidad, con la excepción de los cobros correspondientes a los servicios prestados.

ARTÍCULO 12

Capacidad

(1) Cada Parte Contratante deberá proporcionar 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 permitirá que cada línea aérea designada opere de acuerdo con el número de frecuencias acordadas entre ambas Autoridades Aeronáuticas.

El tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, excepto según se requiera por razones de aduanas, condiciones técnicas, operativas o ambientales, debe ser en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.

(3) Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante presentarán sus horarios de vuelo previstos para la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante por lo menos sesenta (60) días antes de la operación de los servicios acordados. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación de los mismos.

ARTÍCULO 13

Tarifas

(1) Las Partes Contratantes permitirán a cada una de las líneas aéreas designadas fijar las tarifas para los servicios de transporte aéreo sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado pertinente. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

- (a) Prevenir la fijación de precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;
- (b) Proteger a los consumidores de tarifas injustificadamente elevadas o restrictivas por el abuso de una posición dominante;
- (c) No permitir que sus líneas aéreas designadas, ya sea con una o más de otras líneas aéreas o por separado, abusen de su poder de mercado de manera que causen o que causarían o que se pretenda causar la exclusión de un competidor en una ruta.

(3) Ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir la entrada en vigor o que continúe en efecto, una tarifa que se ha propuesto aplicar (a) a una línea aérea de una Parte Contratante en relación con el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes Contratantes; o (b) una línea aérea de una Parte Contratante en relación con el transporte aéreo entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país.

Si una Parte Contratante considera que la tarifa es incompatible con las consideraciones del párrafo (1) del presente Artículo, deberá solicitar la celebración de consultas y notificará sin demora a la otra Parte Contratante las razones de su descontento. Estas consultas tienen que realizarse dentro de los treinta (30) días siguientes a la recepción de la solicitud, y las Partes Contratantes deberán cooperar para obtener la información necesaria para llegar a una solución razonada al problema. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo sobre un precio por el que han presentado una notificación de descontento, cada Parte Contratante deberá hacer todo lo posible para aplicar el acuerdo. Si no se llega a un acuerdo mutuo, el precio entrará en vigor o continúa en efecto.

(4) En cualquier caso, respecto a las tarifas, deberá ser de conformidad con el principio conocido del país de origen.

C



ARTÍCULO 14

Transferencias de Fondos

Las líneas aéreas de cada Parte Contratante tendrán derecho a transferir los fondos al territorio de su país desde el territorio de venta, de conformidad con las leyes aplicables en cada país y, en general, teniendo en cuenta los acuerdos bilaterales, leyes y regulaciones de cada Parte Contratante.

ARTÍCULO 15

Actividades Comerciales

(1) Con sujeción a las leyes y regulaciones de la otra Parte Contratante, a la línea aérea o líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá:

(a) Establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo;

(b) Toda persona tendrá derecho a adquirir dicho transporte en la moneda de la otra Parte Contratante, o en monedas libremente convertibles, de conformidad con las disposiciones de las regulaciones de control de divisas de esa otra Parte Contratante.

(2) De conformidad con las leyes y regulaciones de la otra Parte Contratante relacionadas a la entrada, residencia y empleo, las líneas aéreas designadas podrán introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, el personal administrativo, comercial, operacional y técnico necesario para llevar a cabo el transporte aéreo.

(3) Estas necesidades de personal, a opción de la línea aérea designada, podrán ser cubiertas por su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, empresa o línea aérea que opera en el territorio de la otra Parte Contratante, que está autorizada para prestar estos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

(4) A la línea aérea designada de cada Parte Contratante se le deberá permitir que pague en moneda local 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 deberán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte Contratante en una moneda libremente convertible de acuerdo con la regulación de la moneda local.

ARTÍCULO 16

Servicios Intermodales

A cada línea aérea designada de las Partes Contratantes se le debe permitir utilizar modos de transporte en la superficie, sin restricciones, conjuntamente con los servicios aéreos internacionales para pasajeros y carga.

ARTÍCULO 17

Consultas

Cualquier Parte Contratante podrá, en cualquier momento, consultar sobre la implementación, interpretación, aplicación, modificación o cumplimiento del presente Convenio, que podrá ser a través de discusiones o por escrito entre las Autoridades Aeronáuticas. Deberán iniciarse dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes Contratantes acuerden lo contrario.

ARTÍCULO 18

Solución de Controversias

(1) Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, en primer lugar resolverán la controversia mediante la negociación.

(2) Si las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes no llegan a una solución de la controversia, las Partes Contratantes resolverán dicha controversia por la vía diplomática.

ARTÍCULO 19

Enmiendas

(1) Toda enmienda al presente Convenio acordada por las Partes Contratantes entrará en vigor cuando sea confirmada mediante el intercambio de notas diplomáticas.

(2) Si la enmienda se refiere únicamente a las disposiciones de los horarios anexados, se acordará entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes y entrará en vigor a partir de la fecha del acuerdo entre ambas Autoridades Aeronáuticas.

d



(3) Si un Convenio multilateral sobre servicios de transporte aéreo entra en vigor en relación con ambas Partes Contratantes, cualquier inconsistencia en las obligaciones de las Partes Contratantes en virtud de este Convenio y en virtud del otro acuerdo, igual que entre las dos Partes Contratantes, serán resueltas a favor de las disposiciones que otorgan a las líneas aéreas designadas el mayor (a) ejercicio de los derechos, (b) la seguridad operacional, o (c) seguridad de la aviación, a menos que las Partes Contratantes acuerden lo contrario o el contexto requiera otra cosa.

ARTÍCULO 20 **Terminación**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá presentar en cualquier momento una notificación escrita por la vía diplomática a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar con el presente Convenio. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Convenio terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por Convenio mutuo antes del final de este período. Ante la falta de confirmación por parte de la otra Parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de la notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 21 **Registro del Convenio**

Las Partes Contratantes registrarán el presente Convenio y cualquier enmienda al mismo en la Organización de Aviación Civil Internacional, cuando éste entre en vigencia.

ARTÍCULO 22 **Entrada en Vigencia**

Las Partes Contratantes se notificarán mutuamente por escrito a través de canales diplomáticos sobre la conclusión de sus respectivos procedimientos internos necesarios para la entrada en vigencia del presente Convenio. El Convenio entrará en vigencia en la fecha de la última notificación.

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

Celebrado en la ciudad de Beijing, el día 19 de noviembre de 2013, en dos originales en los idiomas español, chino e inglés, siendo todos los textos

igualmente auténticos. En caso de cualquier controversia o diferencia prevalecerá el texto en inglés.

ANEXO **Cuadro de Rutas**

1. La ruta de los servicios acordados operados por las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República Popular de China, será la siguiente, en ambas direcciones:

Puntos de origen: Puntos en China

Puntos intermedios: Cualquier punto

Puntos de destino: Cualquier punto en Ecuador abierto al tráfico internacional

Puntos más allá: Cualquier punto

2. La ruta de los servicios acordados operados por las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República del Ecuador será la siguiente en ambas direcciones:

Puntos de origen: Puntos en el Ecuador

Puntos intermedios: Cualquier punto

Puntos de destino: Cualquier punto en China abierto al tráfico internacional

Puntos más allá: Cualquier punto

Notas:

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante pueden omitir, en uno o en todos los vuelos, cualquier punto en las rutas especificadas y pueden servirles en cualquier orden, siempre que el servicio acordado se inicie y termine en el territorio de la Parte Contratante que designa a la línea aérea.

2. El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad por parte de las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes en las rutas mencionadas deberá ser acordado entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

Identificación de las normas constitucionales relacionadas con el instrumento

Con el fin de establecer las normas constitucionales aplicables a este caso, esta Corte Constitucional debe analizar de un modo integral la Constitución de la República, en aplicación del principio de unidad constitucional; para lo cual, una vez revisado el tratado se han identificado las siguientes normas pertinentes:





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. 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 policía 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

Convención de Viena

Art. 27.- 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.

Art. 46.- Disposiciones de derecho interno concernientes a la competencia para celebrar tratados

1. El hecho de que el consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado haya sido manifestado en violación de una disposición de su derecho interno concerniente a la competencia para celebrar tratados no podrá ser alegado por dicho Estado como vicio de su consentimiento, a menos que esa violación sea manifiesta y afecte a una norma de importancia fundamental de su derecho interno.

2. Una violación es manifiesta si resulta objetivamente evidente para cualquier Estado que proceda en la materia conforme a la práctica usual y de buena fe.

III. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS DE LA CORTE CONSTITUCIONAL

Competencia

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 en concordancia con lo estipulado en los artículos 75 numeral 3 y 110 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.

Naturaleza jurídica, alcances y efectos del control de constitucionalidad 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 del 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 del 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). La aplicación de estos principios, legitimada por la propia Constitución como consecuencia de su supremacía.

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

Mediante oficio N.º T.6934-SGJ-14-458 del 03 de julio de 2014, el doctor Alexis Mera Giler en su calidad de secretario general jurídico de la Presidencia de la República, solicitó a esta Corte el pronunciamiento respectivo de constitucionalidad, previo a la ratificación del “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República Popular de China”.

El instrumento internacional de servicios aéreos fue suscrito por el economista Ricardo Patiño Aroca en calidad de ministro de Relaciones Exteriores y

Movilidad Humana y por el representante del Gobierno de la República Popular de China, en pleno uso de las facultades que se les han asignado. Por lo tanto, el mismo cumple los requisitos formales para ser suscrito.

El contenido del instrumento internacional, objeto de control previo, determina un compromiso entre las partes suscriptoras para el establecimiento y operación de 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, conforme el artículo 419 numeral 6 de la Constitución de la República.

Consecuentemente, el presente caso se inserta dentro del denominado control previo de constitucionalidad de los tratados internacionales, por cuanto guarda correlación con los casos previstos, tanto en el artículo 419 de la Constitución de la República cuanto en el artículo 108 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, requiriendo, de este modo, aprobación legislativa en virtud de la normativa señalada.

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 de la República Popular de China”, 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.

Para comenzar con el análisis, es importante señalar que el Pleno de esta Corte Constitucional mediante dictamen N.º 010-14-DTI-CC¹ declaró que el convenio suscrito entre la República del Ecuador y el Estado de Qatar sobre servicios aéreos, requiere de aprobación previa por parte de la Asamblea Nacional, en razón de encontrarse contemplado en uno de los casos previstos en el artículo 419.6. De este modo, existen precedentes jurisprudenciales por los cuales se ha determinado la necesidad de que los convenios o tratados internacionales suscritos entre el Ecuador y otros Estados, respecto a la prestación de servicios aéreos, requieran de aprobación por parte del órgano legislativo del Estado.

¹ Corte Constitucional del Ecuador, dictamen N.º 010-14-DTI-CC, caso N.º 0017-13-TI



Ahora bien, el **artículo 1** del instrumento internacional de refiere a definiciones generales de términos que constan dentro de su texto; así, por ejemplo, se define: autoridades aeronáuticas, convenio, capacidad, convención, línea aérea designada, tarifa, territorio, cobros al usuario. Luego de analizar estos términos, se observa que el presente artículo no se encuentra en contradicción con la Constitución de la República; al contrario, su objetivo se centra en dotar de certeza al contenido del instrumento internacional en mención, y con ello, evitar interpretaciones extensivas o innecesarias por cualquiera de las Partes.

El **artículo 2** 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 2 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.

El **artículo 3** establece lo relativo a designación y autorización de líneas aéreas con el propósito de operar los servicios acordados. En el texto se determina que la autoridad aeronáutica de la otra Parte contratante concederá las correspondientes autorizaciones de operación y permisos técnicos siempre que: en el caso de China, la propiedad sustancial y control efectivo de la línea aérea estén en manos de China o de sus ciudadanos y con su dirección de residencia en China; mientras que en el caso de Ecuador, la propiedad sustancial y control efectivo de la línea aérea estén en manos de Ecuador o sus nacionales, o en un Estado de América Latina o sus nacionales, y con su dirección de residencia en el Ecuador, siempre que dicho Estado de América Latina tenga un Convenio de Servicios Aéreos con China.

Se observa que, en virtud del texto de esta convención, se determina que las autoridades aeronáuticas chinas podrán conceder autorizaciones a líneas aéreas de un Estado de América Latina o sus nacionales y con su dirección en dicho Estado siempre que tenga un Convenio de Servicios Aéreos con China. Frente a ello, cabe señalar que en el presente convenio intervienen únicamente los Estados parte de Ecuador y China, por lo que incluir disposiciones respecto a otros Estados contraviene la condición de la bilateralidad del mismo, el Estado ecuatoriano no puede obligarse en virtud de un convenio bilateral a que se incluyan disposiciones aplicables para otros Estados. Si bien promover la integración latinoamericana es uno de los objetivos del régimen de desarrollo establecido en el artículo 276 de la Constitución de la República, cabe señalar que dentro de estos objetivos también se establece la garantía de la soberanía nacional que tiene relación con la autodeterminación e independencia del Ecuador en el contexto internacional. Sin embargo, de lo expuesto, se verifica que el artículo 3 del instrumento internacional en estudio no contraviene la Constitución de la República al incluir disposiciones que mencionan a otros Estados.

Sobre el **artículo 4** del instrumento en análisis, se determinan disposiciones relativas a la retención, revocación, suspensión y limitación de las autorizaciones de operación o permisos técnicos. Según el texto se otorgan estas atribuciones a las autoridades aeronáuticas de cada país y se señalan casos específicos para ejecutarlas. Estos casos esencialmente se refieren a: cuando las líneas aéreas designadas no pueden convencer a las autoridades de la otra parte que están calificadas para cumplir con las condiciones prescritas en las leyes y regulaciones; cuando existe incumplimiento por cualquiera de las Partes con el artículo 8 y 9 del presente convenio y en general cuando la línea aérea no opera de conformidad a las condiciones prescritas en el instrumento internacional; así, se observa que se busca resguardar la seguridad de vuelo y de aviación. Del análisis efectuado se determina que las disposiciones señaladas son conformes a la Constitución de la República.

En el **artículo 5** se realizan precisiones sobre la aplicación de la ley, este artículo señala que las leyes y regulaciones de cada Parte se aplicarán a las líneas aéreas designadas por la otra Parte contratante, mientras se encuentra dentro de su territorio. Se establece también que ninguna Parte contratante deberá dar preferencia a su propia línea aérea sobre la designada por la otra Parte en la aplicación de sus leyes y regulaciones establecidas en este artículo. Las disposiciones contenidas en este artículo no transgreden las disposiciones de la Constitución de la República.



El **artículo 6** del convenio determina que los pasajeros, equipaje y carga en el tráfico directo a través del territorio de cada Parte Contratante y que no abandonan el área del aeropuerto reservada para tal propósito, no estarán sujetos a un examen más detenido, salvo en ciertas circunstancias, taxativamente descritas en el presente artículo, y que tienen relación con seguridad de la aviación y control de estupefacientes. Las disposiciones señaladas en el artículo en estudio no se oponen a lo establecido en la Constitución de la República.

Sobre el **artículo 7** del instrumento internacional que hace referencia al reconocimiento de certificados y licencias, esencialmente se establece que si estos fueron expedidos o convalidados de conformidad con las leyes y regulaciones de cada Parte contratante serán reconocidos como válidos. Lo señalado no contraviene las disposiciones de la Norma Fundamental.

El **artículo 8** del convenio regula lo relativo a la seguridad de vuelo, principalmente se establece que si una de las partes no cumple estándares de seguridad de vuelo, las Partes podrán plantear observaciones, mismas que al no ser atendidas por la otra Parte contratante serán la base para aplicar las disposiciones referentes a retención, revocación, suspensión y limitación de las autorizaciones de operación o permisos técnicos determinados en el artículo 4 del este convenio. A fin de garantizar la seguridad de vuelo en este artículo también se establecen disposiciones relativas a inspecciones en rampa las cuales se dirigen a comprobar condiciones de seguridad aptas para la operación de aerolíneas, la consecuencia del incumplimiento de las normas referidas, en virtud del presente convenio, autorizan a las Partes a suspender inmediatamente o modificar los permisos técnicos y la autorización de operación de una línea aérea. Garantizar la seguridad en el vuelo es una obligación intrínsecamente ligada a la integridad de las personas, un derecho establecido en la Constitución de la República. Las disposiciones esgrimidas en el artículo del convenio en análisis no están en contra de lo señalado en la Carta Magna.

En cuanto al **artículo 9**, el Convenio establece disposiciones sobre la seguridad de la aviación, en su contenido, el artículo principalmente señala que las partes se ratifican en su obligación para con la otra Parte contratante de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, lo cual no contraría el texto supremo.

El **artículo 10** contiene disposiciones relativas al cobro de los usuarios, señala principalmente que no se podrán imponer cobros a los usuarios que sean superiores a los impuestos a cualquier línea aérea de los Estados que operan servicios aéreos internacionales similares, sin que se transgreda la Constitución.

El **artículo 11** se refiere a derechos de aduana; establece que cuando una Parte contratante llega al territorio de la otra Parte, dicha aeronave y su equipo regular, piezas de repuesto (incluidos motores), combustibles, aceites (incluyendo todos los líquidos hidráulicos, lubricantes) y suministros para la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de la aeronave, estarán exentos, en base de la reciprocidad, de todos los derechos de aduana, impuestos, tasas de inspección y otras tarifas y cobros similares, siempre y cuando dichos equipos y elementos permanecen a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados. El presente artículo no contraviene disposiciones constitucionales.

Sobre el **artículo 12**, este se refiere a la capacidad, señalando principalmente que cada parte contratante deberá proporcionar una oportunidad justa y equitativa para las líneas aéreas designadas de ambas parte contratantes, para competir en la operación de los servicios acordados en las rutas especificadas. Determina también que cada parte contratante presentará sus horarios de vuelo previstos para la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante por lo menos 60 días antes de las operación de los servicios acordados.

El **artículo 13** establece normas sobre las tarifas para los servicios de transporte aéreo, se señala que las partes contratantes permitirán a cada una de las líneas aéreas designadas fijar las tarifas sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado pertinente; sin embargo, se determina que las partes contratantes intervendrán para prevenir la fijación de precios o prácticas injustificadamente discriminatorias. La Constitución de la República del Ecuador contiene normas que buscan eliminar toda forma de discriminación, puntualmente los artículos 3, 11, 66 numeral 4; por ello, esta disposición del convenio en estudio no contraviene formal ni materialmente su contenido.

A seguir con el análisis del artículo 13 del convenio, se establece también que las partes contratantes podrán intervenir para proteger a los consumidores de tarifas injustificadamente elevadas o restrictivas. En el texto constitucional, se garantizan los derechos de los consumidores en el artículo 52, por lo que la intervención que realice el Estado para regular las tarifas en los casos señalados en este convenio no contraviene la Norma Suprema. El convenio establece también que las Partes intervendrán para impedir que las líneas aéreas designadas abusen de su poder de mercado de manera que causen la exclusión de un competidor. Las regulaciones que este convenio establece sobre tarifas están relacionadas con normas internacionales de mercado, de allí que se ha analizado este artículo del convenio con normas sobre política económica que determina la Constitución, específicamente el artículo 284 numeral 8. De tal análisis se ha determinado que este artículo del convenio en estudio, no contradice la Norma Suprema.



El **artículo 14** del convenio se refiere a transferencia de fondos, se establece que cada Parte podrá transferir los fondos a su territorio desde el territorio de venta, todo ello de conformidad a las normas aplicables de cada país. El texto de este artículo no contraviene a la Constitución de la República.

El **artículo 15** regula lo relativo a actividades comerciales, de inicio señala que las actividades comerciales que determina, se realizarán de conformidad a las leyes y regulaciones de la otra Parte contratante. En virtud de ello, se permitirá el establecimiento de oficinas para la promoción y venta de transporte aéreo, además que toda persona tendrá derecho a adquirir dicho transporte con la moneda y regulaciones de control de divisas de esa Parte contratante. Asimismo, de conformidad con las normas aplicables de la otra Parte contratante, las líneas aéreas designadas podrán mantener el personal necesario para llevar a cabo el transporte aéreo. Cabe señalar que el convenio, deja a las Partes aplicar su normativa en cuanto a movimientos migratorios, normas que claramente intervienen en la ejecución de este artículo. Del análisis realizado, no se han identificado regulaciones que contravengan al texto constitucional.

En cuanto al **artículo 16**, se determina que a las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes contratantes se le debe permitir el uso de modos de transporte en la superficie, conjuntamente con los servicios aéreos internacionales para pasajeros y carga. En este texto, se verifica que no existe inconformidad con la Constitución.

En los **artículos 17, 18 y 19** del convenio se determina lo relativo a consultas, solución de controversias y enmiendas respectivamente. En estos tres artículos prima la vía diplomática aún en el caso de solución de controversias. No se identifica inconformidad alguna con la Constitución de la República.

El **artículo 20** se refiere a la terminación, se señalan los mecanismos diplomáticos y los plazos que aplicarán. El **artículo 21** señala que cuando este convenio entre en vigencia, será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional. Finalmente el **artículo 22** del convenio trata sobre la entrada en vigencia, señalando que esta se realizará a la fecha de la última notificación sobre la conclusión de los respectivos procedimientos internos necesarios para la entrada en vigencia de este convenio. Del análisis de estos artículos se determina que no contravienen la Constitución de la República.

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:

DICTAMEN

1. Declarar que el “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República Popular de China”, requiere aprobación previa por parte de la Asamblea Nacional, por encontrarse dentro de lo establecido en el artículo 419 numeral 6 de la Constitución de la República.
2. Declarar que las disposiciones contenidas en el “Convenio de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Popular de China”, guardan armonía con la Constitución.
3. Notificar al presidente constitucional de la República con el presente Dictamen, a fin de que se haga conocer el mismo a la Asamblea Nacional.
4. Notifíquese, publíquese y cúmplase.



Patricio Pazmiño Freire
PRESIDENTE

Paul Emilio Prado Chiriboga
SECRETARIO GENERAL (E)

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:



**CORTE
CONSTITUCIONAL
DEL ECUADOR**

Caso N.º 0003-14-TI

Página 31 de 31

Antonio Gagliardo Loor, Marcelo Jaramillo Villa, María del Carmen Maldonado Sánchez, Tatiana Ordeñana Sierra, Alfredo Ruiz Guzmán, Manuel Viteri Olvera y Patricio Pazmiño Freire, sin contar con la presencia de las juezas Wendy Molina Andrade y Ruth Seni Pinoargote, en sesión del 19 de agosto del 2015. Lo certifico.

Paul Emilio Prado Chiriboga
SECRETARIO GENERAL (E)

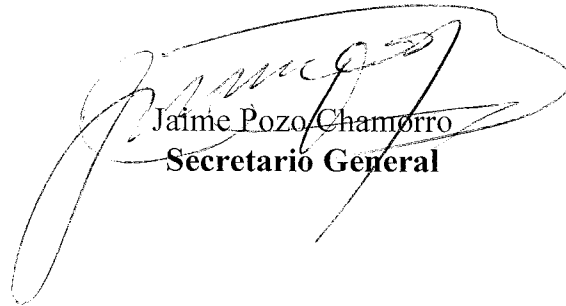

PPCH/mvymhsb



CORTE
CONSTITUCIONAL
DEL ECUADOR

CASO Nro. 0003-14-TI

RAZÓN.- Siento por tal, que el dictamen que antecede fue suscrito por el Juez Patricio Pazmiño Freire, Presidente de la Corte Constitucional, el día miércoles 23 de septiembre del dos mil quince.- Lo certifico.


Jaime Pozo Chamorro
Secretario General

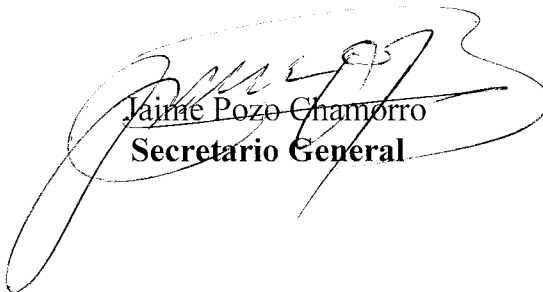
JPCH/LEJ



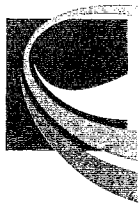
CORTE
CONSTITUCIONAL
DEL ECUADOR

CASO Nro. 0003-14-TI

RAZÓN.- Siento por tal que, en la ciudad de Quito, a los veinticuatro días del mes de septiembre del dos mil quince, se notificó con copia certificada del Dictamen Nro. 004-15-DTI-CC de 19 de agosto del 2015, a los señores Alexis Mera Giler, Secretario Nacional Jurídico de la Presidencia de la República en la casilla constitucional **001**; a Gabriela Rivadeneira Burbano, Presidenta de la Asamblea Nacional en la casilla constitucional **015**; y, a Diego García Carrión, Procurador General del Estado en la casilla constitucional **018**; conforme constan de los documentos adjuntos.- Lo certifico.-


Jaime Pozo Chamorro
Secretario General

JPCH/LFJ




GUIA DE CASILLEROS CONSTITUCIONALES No. 473

ACTOR	CASILL A CONSTITUCION AL	DEMANDADO O TERCER INTERESADO	CASILL A CONSTITUCION AL	NRO. DE CASO	FECHA DE RESO. SENT. DICT. PROV. O AUTOS
ALEXIS MERA GILER, SECRETARIO NACIONAL JURÍDICO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA	001	GABRIELA RIVADENEIRA BURBANO, PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL	015	0003-14-TI	DICTAMEN Nro. 004-15- DTI-CC DE 19 DE AGOSTO DEL 2015
		DIEGO GARCÍA CARRIÓN, PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	018		
PATRICIA YÉPEZ MONTALVO	315	MARIANELA DE LAS MERCEDES AGUAS BAQUERO	877	0541-13-EP	SENTENCIA Nro. 282-15- SEP-CC DE 26 DE AGOSTO DEL 2015
		DIEGO GARCÍA CARRIÓN, PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	018		
SONIA CÓRDOVA VALENCIA	823	PACO VELARDE MOLINA, GERENTE GENERAL DE LA COMPAÑÍA MEXVOX S.A.	203	1256-14-EP	SENTENCIA Nro. 283-14- SEP-CC DE 26 DE AGOSTO DEL 2015
		DIEGO GARCÍA CARRIÓN, PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	018		
EMPRESA PÚBLICA DE HIDROCARBUROS DEL ECUADOR EP PETROECUADOR	094	UNIDAD JUDICIAL DE LO CIVIL CON SEDE EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (EX JUZGADO TERCERO DE LO CIVIL DE PICHINCHA)	180	0262-12-EP	SENTENCIA Nro. 294-14- SEP-CC DE 02 DE SEPTIEMBRE DEL 2015
		DIEGO GARCÍA CARRIÓN, PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	018		

Total de Boletas: **(12) DOCE**

QUITO, D.M., 24 de Septiembre del 2.015


Luis Fernando Jaramillo
SECRETARÍA GENERAL

	CORTE CONSTITUCIONAL
CASILLEROS CONSTITUCIONALES	
Fecha:	24 SET 2015
Hora:	14:45
Total Boletas:	12
