

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Y

EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

El Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en adelante, "las Partes");

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas en el mercado con mínima interferencia y regulación gubernamental;

Deseando hacer posible que las aerolíneas ofrezcan al cliente que viaja y transporta una variedad de opciones de servicio, y deseando alentar a las aerolíneas individuales a desarrollar e implementar precios innovadores y competitivos;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades internacionales de transporte aéreo;

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad operacional y de seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de las personas o los bienes, afectan negativamente el funcionamiento del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el 7 de diciembre, 1944;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

Para los fines de este Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el término:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte, y, en el caso del Ecuador, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el

MAY 29 2025



Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, y cualquier persona u organismo autorizado para el desempeño de las funciones que ejerce el Departamento de Transporte o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil;

2. "Acuerdo" significa este Acuerdo y cualquier enmienda al mismo;

3. "Transporte Aéreo" significa el transporte público por avión de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, programado o fletado, a cambio de una remuneración o alquiler;

4. "Aerolínea de una Parte" significa una aerolínea que ha recibido su Certificado de Operador Aéreo (COA) de esa Parte y que tiene su lugar principal de negocios en el territorio de esa Parte;

5. "Convenio" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del artículo 94 (a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes, y

b. todo anexo o enmienda al mismo adoptado de conformidad con el artículo 90 del Convenio, en la medida en que dicho anexo o enmienda sea efectivo en cualquier momento para ambas Partes;

6. "Costo Total" significa el costo de brindar el servicio más un cargo razonable por gastos administrativos;

7. "Transporte Aéreo Internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

8. "Precio" significa cualquier tarifa, costo o cargo por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excluido el correo) en el transporte aéreo, incluido el transporte de superficie en relación con el transporte aéreo internacional, cobrado por las aerolíneas, incluidos sus agentes, y las condiciones que gobiernan la disponibilidad de dicha tarifa, costo o cargo;

9. "Escala Para Fines no Relacionados con el Tráfico" "significa un aterrizaje para cualquier propósito que no sea cargar o descargar pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;

10. "Territorio" significa las áreas terrestres, aguas interiores y mar territorial bajo la soberanía de una Parte; y



11. "Tasa de Usuario" significa una tasa impuesta a las aerolíneas por el suministro de instalaciones o servicios de seguridad aeroportuaria, medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea o de aviación, incluidos los servicios e instalaciones relacionados.

Artículo 2

Concesión de Derechos

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los siguientes derechos para la realización de transporte aéreo por las aerolíneas de la otra Parte:

- a. el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
- b. el derecho a realizar escalas en su territorio para fines no relacionados con el tráfico;
- c. el derecho a realizar transporte aéreo internacional entre puntos en las siguientes rutas:
 - (i) para aerolíneas de los Estados Unidos, desde puntos anteriores a los Estados Unidos pasando por los Estados Unidos y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Ecuador y más allá; y para el servicio exclusivo de carga entre Ecuador y cualquier punto o puntos;
 - (ii) para aerolíneas de Ecuador, desde puntos anteriores a Ecuador pasando por Ecuador y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en los Estados Unidos y más allá; y para el servicio exclusivo de carga entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos; y
- d. los derechos especificados de otro modo en este Acuerdo.

2. Cada aerolínea de una Parte podrá, en cualquiera o en todos los vuelos y a su elección:

- a. operar vuelos en una o ambas direcciones;
- b. combinar diferentes números de vuelo dentro de una operación de aeronave;
- c. servir puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en cualquier combinación y en cualquier orden;
- d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- e. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;
- f. servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;



g. hacer escalas en cualquier punto, ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;

h. llevar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte; y

i. combinar el tráfico en la misma aeronave independientemente de dónde se origine dicho tráfico;

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de cualquier derecho a transportar tráfico permitido de otro modo en virtud de este Acuerdo, siempre que, con la excepción de los servicios exclusivos de carga, el transporte sea parte de un servicio que sirva un punto en la patria de la aerolínea.

3. En cualquier segmento o segmentos de las rutas anteriores, cualquier aerolínea de una Parte podrá realizar transporte aéreo internacional sin limitación alguna en cuanto a cambios, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves operadas, siempre que, con la excepción de los servicios exclusivos de carga, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde la patria de la aerolínea y, en la dirección de entrada, el transporte a la patria de la aerolínea sea una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

4. Nada de lo dispuesto en este artículo se considerará que confiere a la aerolínea o aerolíneas de una Parte los derechos de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga o correo transportados a cambio de compensación y destinados a otro punto en el territorio de la otra Parte.

5. Cualquier aerolínea de una Parte que realice un transporte aéreo internacional chárter con origen en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea solo de ida o de ida y vuelta, tendrá la opción de cumplir con las leyes, reglamentos y normas chárter de su patria o de la otra Parte. Si una Parte aplica diferentes normas, regulaciones, términos, condiciones o limitaciones a una o más de sus aerolíneas, o a aerolíneas de diferentes países, cada aerolínea de la otra Parte estará sujeta al menos restrictivo de dichos criterios. Nada en este párrafo limitará los derechos de una Parte de exigir a las aerolíneas de ambas Partes que se adhieran a los requisitos relacionados con la protección de los fondos de los pasajeros y los derechos de cancelación y reembolso de los pasajeros. Salvo con respecto a las normas de protección al consumidor mencionadas en este párrafo, ninguna de las Partes requerirá a una aerolínea de la otra Parte con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte o de un tercer país en un viaje de ida o de ida y vuelta, que presente más de un aviso de que está cumpliendo con las leyes, reglamentos y normas aplicables a que se refiere este párrafo o de una exención a estas leyes, reglamentos o normas otorgada por las autoridades aeronáuticas aplicables.



Artículo 3

Autorización

Cada Parte, al recibir la solicitud de una aerolínea de la otra Parte, en la forma y manera prescritas para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, otorgará las autorizaciones y permisos apropiados con la mínima demora procesal, provisto que:

- a. la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea pertenezcan a la otra Parte, a los nacionales de esa Parte, o a ambos;
- b. la aerolínea esté calificada para cumplir con las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que considera la solicitud o solicitudes; y
- c. la otra Parte esté manteniendo y administrando las disposiciones establecidas en el Artículo 6 (Seguridad) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

Artículo 4

Revocación de Autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una aerolínea cuando:

- a. esa aerolínea no sea una aerolínea de la otra Parte en virtud del Artículo 1(4);
- b. la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea no pertenezcan a la otra Parte, a los nacionales de esa Parte, o ambos; o
- c. esa aerolínea haya incumplido con las leyes y reglamentos a que se refiere el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo.

2. A menos que la acción inmediata sea esencial para evitar un mayor incumplimiento del subpárrafo 1c de este Artículo, los derechos establecidos por este Artículo se ejercerán solo después de consultar con la otra Parte.

3. Este Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes para retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación o permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6 (Seguridad) o el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).



Artículo 5

Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la admisión a su territorio o la salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, deberán ser cumplidas por dichas aeronaves al entrar al territorio de esa Parte, cuando salgan de este o mientras estén dentro de ese territorio.

2. Al ingresar al territorio de una Parte, mientras estén dentro de este o al salir de ese territorio, sus leyes y reglamentos relacionados con la admisión a su territorio o la salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluidos los reglamentos relacionados con la entrada, autorización, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso del correo, reglamentos postales) deberán ser cumplidos por, o en nombre de, dichos pasajeros, tripulación o carga de las aerolíneas de la otra Parte.

Artículo 6

Seguridad Operacional

1. Cada Parte reconocerá como válidos, para los fines de operar el transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidos o validados por la otra Parte y aún en vigor, siempre que los requisitos para tales certificados o licencias sean por lo menos iguales a los estándares mínimos que puedan establecerse de conformidad con el Convenio. Sin embargo, cada Parte podrá negarse a reconocer como válidos, a efectos de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias concedidos o validados para sus propios nacionales por la otra Parte.

2. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas sobre los estándares de seguridad mantenidos por la otra Parte en relación con las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y la operación de las aerolíneas de esa otra Parte. Si luego de tales consultas, una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente estándares y requisitos de seguridad en estas áreas que al menos igualen los estándares mínimos que puedan establecerse de conformidad con el Convenio, la otra Parte será notificada de tales hallazgos y de los pasos que se consideren necesarios para cumplir con estos estándares mínimos, y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación o permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte en caso de que la otra Parte no tome las medidas correctivas apropiadas dentro de un tiempo razonable y tome acción inmediata, previo a las consultas, con respecto a tal aerolínea o aerolíneas si la otra



Parte no está manteniendo y administrando los estándares antes mencionados y la acción inmediata es esencial para prevenir nuevos incumplimientos.

Artículo 7

Seguridad de la Aviación

1. Las Partes afirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988.

2. Las Partes se prestarán, previa solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, y de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y las prácticas apropiadas recomendadas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio; exigirán que los operadores de aeronaves entreguen su matrícula, que los operadores de aeronaves que tengan su lugar principal de negocios o 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 acuerda observar las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte para la entrada al territorio de la otra Parte, la salida de este y mientras se encuentre dentro de ese territorio y tomar las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulaciones, y su equipaje y artículos de mano, así como la carga y las provisiones de aeronaves, antes del abordaje y la carga y durante estos. Cada Parte también dará consideración positiva a cualquier solicitud de la otra Parte de medidas especiales de seguridad para hacer frente a una amenaza en particular.

5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, aeronaves,



aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin de forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. La falta de acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días a partir de la fecha de dicha solicitud constituirá causales para retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de funcionamiento y permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de esa Parte. Cuando lo requiera una emergencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de que expiren los 15 días.

Artículo 8

Oportunidades Comerciales

1. Las aerolíneas de cada Parte tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta del transporte aéreo.

2. Las aerolíneas de cada Parte tendrán derecho, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, residencia y empleo, atraer y mantener en el territorio de la otra Parte personal directivo, comercial, técnico, operativo, y otro personal especializado necesario para la prestación del transporte aéreo.

3. Cada aerolínea tendrá derecho a realizar su propia asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte ("auto asistencia") o, a elección de la aerolínea, a seleccionar entre agentes competidores para tales servicios en su totalidad o en parte. Los derechos estarán sujetos únicamente a la restricción física que resulte de consideraciones de seguridad aeroportuaria. Cuando tales consideraciones impidan la auto asistencia, los servicios terrestres estarán disponibles en igualdad de condiciones para todas las aerolíneas; los cargos se basarán en los costos de los servicios prestados; y tales servicios deberán ser comparables a la clase y calidad de los servicios como si fuera posible la auto asistencia.

4. Una aerolínea de una Parte podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la aerolínea, a través de sus agentes, salvo lo específicamente provisto por las regulaciones de chárter del país en el que se origina el chárter que se relacionan con la protección de los fondos de los pasajeros y los derechos de cancelación y de reembolso de los pasajeros. Cada aerolínea tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona será libre de comprar dicho transporte, en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles.



5. Cada aerolínea tendrá derecho a convertir y remitir a su país y, excepto cuando sea incompatible con las leyes o reglamentos de aplicación general, a cualquier otro país o países de su elección, bajo pedido, los ingresos locales que excedan las sumas desembolsadas localmente. La conversión y el envío se permitirán con prontitud sin restricciones ni impuestos con respecto a los mismos al tipo de cambio aplicable a las transacciones de divisas y el envío en la fecha en que la aerolínea realiza la solicitud inicial de envío.

6. Las aerolíneas de cada Parte podrán pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte en moneda local. A su discreción, las aerolíneas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles de acuerdo con la regulación de la moneda local.

7. Al operar o prestar los servicios autorizados en virtud del presente Acuerdo, cualquier aerolínea de una Parte podrá celebrar arreglos de comercialización cooperativa, como acuerdos de espacio bloqueado, código compartido o arrendamiento, con:

- a. una aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes;
- b. una aerolínea o aerolíneas de un tercer país; y
- c. un proveedor de transporte de superficie de cualquier país;

siempre que todos los participantes en tales arreglos; (i) ostenten la autoridad apropiada y, (ii) cumplan los requisitos normalmente aplicados a dichos arreglos.

8. Las aerolíneas y los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes podrán, sin restricciones, emplear en relación con el transporte aéreo internacional cualquier transporte de superficie para carga hacia o desde cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros países, incluso a y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras, y transportar carga en régimen de depósito de acuerdo con las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, ya sea que se desplace por superficie o vía aérea, tendrá acceso a las instalaciones y trámites aduaneros de los aeropuertos. Las aerolíneas pueden optar por realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo a través de acuerdos con otros transportistas de superficie, incluido el transporte de superficie operado por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte aéreo de carga. Dichos servicios de carga intermodal pueden ofrecerse a un precio total único para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que los expedidores no sean engañados en cuanto a los hechos relacionados con dicho transporte.

Artículo 9

Aranceles y cargos aduaneros



1. A su llegada al territorio de una Parte, las aeronaves operadas en transporte aéreo internacional por las aerolíneas de la otra Parte, su equipo regular, equipo de tierra, lubricantes, combustibles, suministros técnicos consumibles, repuestos (incluidos los motores), provisiones de aeronaves (incluidos, entre otros, sin limitarse a artículos de alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos destinados a la venta o uso por parte de los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros artículos destinados o utilizados únicamente en relación con la operación o el mantenimiento de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos sobre la propiedad y gravámenes sobre el capital, derechos de aduana, impuestos especiales, y tasas y cargos similares que (a) impongan las autoridades nacionales y (b) no se basen en el costo de los servicios prestados, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Estarán también exentos, sobre la base de la reciprocidad, de los impuestos, gravámenes, derechos, tasas y cargos a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo, con excepción de las cargas basadas en el coste del servicio prestado:

a. provisiones de aeronaves introducidas o suministradas en el territorio de una Parte y llevadas a bordo, dentro de límites razonables, para su uso a bordo de aeronaves de salida de una aerolínea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, incluso cuando estas provisiones se vayan a utilizar en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en que sean embarcados;

b. equipo de tierra y repuestos (incluidos los motores) introducidos en el territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves de una aerolínea de la otra Parte utilizadas en el transporte aéreo internacional;

c. combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una Parte para su uso en aeronaves de una aerolínea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, incluso cuando estos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en que sean embarcados; y

d. materiales promocionales y publicitarios introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en aeronaves de salida de una aerolínea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, incluso cuando estos materiales se vayan a utilizar en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la que se embarcan.

3. Podrá exigirse que los equipos y suministros a que se refieren los párrafos 1 y 2 de este Artículo se mantengan bajo la supervisión o control de las autoridades competentes.

4. Las exenciones previstas en este Artículo también estarán disponibles cuando las aerolíneas de una Parte hayan contratado con otra aerolínea, que goce de manera similar dichas



exenciones de la otra Parte, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los artículos especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo.

Artículo 10

Cargos a los Usuarios

1. Los cargos a los usuarios que puedan imponer las autoridades u organismos de cobro competentes de cada Parte a las aerolíneas de la otra Parte serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, dichos cargos a los usuarios se fijarán a las aerolíneas de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra aerolínea en el momento en que se fijen los cargos.
2. Los cargos a los usuarios impuestos a las aerolíneas de la otra Parte podrán reflejar, pero no excederán, el costo total que a las autoridades u organismos de cobro competentes les representa proporcionar las instalaciones y servicios apropiados de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos cargos pueden incluir un rendimiento razonable de los activos después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobran cargos se proporcionarán de manera eficiente y económica.
3. Cada Parte fomentará las consultas entre las autoridades u organismos de cobro competentes en su territorio y las aerolíneas que utilicen los servicios e instalaciones y alentará a las autoridades u organismos de cobro competentes y a las aerolíneas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir una revisión precisa de la razonabilidad de los cargos de conformidad con los principios de los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades de cobro competentes a proporcionar a los usuarios un aviso razonable de cualquier propuesta de cambios en los cargos de los usuarios para permitir que los usuarios expresen sus puntos de vista antes de que se realicen los cambios.
4. Ninguna de las Partes será considerada, en los procedimientos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 14, en violación de una disposición de este Artículo, a menos que (a) no lleve a cabo una revisión del cargo o práctica que es objeto de la queja de la otra Parte dentro de un plazo razonable; o (b) después de dicha revisión, no tome todas las medidas a su alcance para remediar cualquier cargo o práctica que sea incompatible con este Artículo.

Artículo 11

Competencia Leal

1. Cada Parte permitirá una oportunidad justa y equitativa para que las aerolíneas de ambas Partes compitan en la prestación del transporte aéreo internacional regido por este Acuerdo.



2. Cada Parte permitirá que cada aerolínea determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece con base en consideraciones comerciales en el mercado. De conformidad con este derecho, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operados por las aerolíneas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes impondrá a la aerolínea de la otra Parte un requisito de opción preferente, relación de la distribución de tráfico, una tarifa de no objeción ni ningún otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los propósitos de este Acuerdo.

4. Ninguna Parte exigirá la presentación de horarios, programas de vuelos chárter o planes operativos por parte de las aerolíneas de la otra Parte para su aprobación, salvo que sea necesario sobre una base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 de este Artículo o como se autorice específicamente en este Acuerdo. Si una Parte requiere presentaciones con fines de información, minimizará las cargas administrativas de los requisitos y procedimientos de presentación sobre los intermediarios de transporte aéreo y sobre las aerolíneas de la otra Parte.

Artículo 12

Precios

1. Cada Parte permitirá que las aerolíneas de ambas Partes establezcan los precios del transporte aéreo sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado.

2. No se exigirá la presentación de precios del transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes. Sin perjuicio de lo anterior, las aerolíneas de las Partes proporcionarán acceso inmediato, previa solicitud, a la información sobre precios históricos, existentes y propuestos a las autoridades aeronáuticas de las Partes en una forma y formato aceptables para las autoridades aeronáuticas.

Artículo 13

Consultas

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible, pero a más tardar 60 días después de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde lo contrario.



Artículo 14

Solución de Controversias

1. Cualquier controversia que surja en virtud de este Acuerdo, excepto aquellas que puedan surgir en virtud del Artículo 12 (Precios), que no se resuelva dentro de los 30 días siguientes a la fecha establecida para las consultas conforme a una solicitud de consultas en virtud del Artículo 13 podrá ser remitida, mediante acuerdo de la Partes, para la decisión de alguna persona u organismo. Si las Partes no están de acuerdo, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte a través de canales diplomáticos que solicita que la controversia sea sometida a arbitraje.

2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera:

a. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción de una solicitud de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro. Dentro de los 60 días siguientes a la designación de estos dos árbitros, de común acuerdo nombrarán un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral;

b. Si cualquiera de las Partes no designa un árbitro o si no se designa el tercer árbitro, de conformidad con el inciso *a* de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios dentro de los 30 días. Si el Presidente de este Consejo es de la misma nacionalidad que una de las Partes, hará la designación el Vicepresidente de mayor antigüedad que no esté inhabilitado por esa causa.

3. El tribunal arbitral tendrá derecho a decidir el alcance de su jurisdicción en virtud del presente Acuerdo y, salvo que se acuerde lo contrario, establecerá sus propias reglas de procedimiento. El tribunal, una vez formado, podrá, a solicitud de cualquiera de las Partes, recomendar medidas provisionales de reparación en espera de su determinación final. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, se llevará a cabo una conferencia para determinar las cuestiones precisas que se han de someter a arbitraje y el procedimiento específico que se ha de seguir, a más tardar 15 días después de la plena constitución del tribunal.

4. Salvo que se acuerde lo contrario o según ordene el tribunal, el escrito de demanda se presentará dentro de los 45 días posteriores a la constitución plena del tribunal, y el escrito de contestación se presentará 60 días después. Toda contestación del reclamante deberá presentarse dentro de los 30 días siguientes a la presentación del escrito de contestación. Toda respuesta del demandado deberá presentarse dentro de los 30 días siguientes. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, el tribunal deberá celebrar una



audiencia dentro de los 45 días siguientes al vencimiento del plazo para presentar el último escrito.

5. El tribunal intentará dictar una decisión por escrito dentro de los 30 días siguientes a la finalización de la audiencia o, si no se celebra audiencia, después de que se presente el último escrito. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.

6. Las Partes podrán presentar solicitudes de interpretación de la decisión dentro de los 15 días siguientes a su emisión y cualquier interpretación dada deberá ser emitida dentro de los 15 días siguientes a tales solicitudes.

7. Cada Parte, en la medida compatible con su legislación nacional, dará pleno efecto a cualquier decisión o laudo del tribunal arbitral.

8. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán compartidas por partes iguales por las Partes. Cualquier gasto en que incurra el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos del párrafo 2b de este Artículo se considerará parte de los gastos del tribunal arbitral.

Artículo 15

Terminación

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, dar notificación por escrito a la otra Parte de su decisión de dar por terminado este Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo terminará a la medianoche (en el lugar de recepción de la notificación a la otra Parte) al final de la temporada de tráfico de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) vigente un año después de la fecha de la notificación escrita de terminación, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo de las Partes antes del final de este período.

Artículo 16

Registro en la OACI

Este Acuerdo y todas las enmiendas al mismo se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 17

Entrada en Vigor



Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última nota en un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes que confirme que se han completado todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo.

A partir de su entrada en vigor, este Acuerdo reemplazará el Acuerdo de Transporte Aéreo entre los Estados Unidos y Ecuador del 26 de septiembre de 1986, modificado por el Protocolo del 21 de julio de 2010.

EN FE DE LO CUAL los suscritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

HECHO en Quito el día 16 de noviembre de 2022, en dos originales, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la REPÚBLICA DEL
ECUADOR

Por el Gobierno de los ESTADOS UNIDOS
DE AMÉRICA

Juan Carlos Holguín M.
**MINISTRO DE RELACIONES
EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA
DEL ECUADOR**

Victoria Nuland
**SUBSECRETARIA DE ASUNTOS
POLÍTICOS
DEPARTAMENTO DE ESTADO DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

Quito, 7 de mayo de 2025, certifico que las 15 (quince) fojas que anteceden correspondientes al texto en español del "*Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de los Estados Unidos de América*", es fiel copia del documento que se encuentra en el repositorio a cargo de la Dirección de Tratados del MREMH, –registrado con el código USA457.

De conformidad con el Art. 14 de La Ley de Comercio Electrónico, Firmas Electrónicas y Mensaje de Datos, este documento digital, con firma electrónica, tiene igual validez y se le reconoce los mismos efectos jurídicos de una firma manuscrita.

Atentamente,



Dra. Lorena Burey
Directora de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana

