



FACULTAD DE DERECHO

POLÍTICAS PÚBLICAS EN MATERIA AERONÁUTICA CIVIL

Trabajo de Titulación presentado en conformidad a los requisitos
establecidos para optar por el título de
Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República

Profesor Guía
Mario Rafael Torres Chamorro

Autor
Darío Sebastián Reina Báez

Año
2013

DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

“Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con el estudiante, orientando sus conocimientos para un adecuado desarrollo del tema escogido, y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación.”

Mario Rafael Torres Chamorro

Doctor

C.I.: 171296981-3

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

“Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes”.

Darío Sebastián Reina Báez

C.I.: 070442198-1

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, por ser fuente de principios y valores en mi realización personal; a mis familiares y amigos, por ser compañeros de vida; de manera relevante a maestros del Derecho como las doctoras Piedad Pazmiño y Sandra Reyes Cordero, los doctores Carlos Sáenz Merizalde, Fernando Proaño Alvarado y Mario Torres Chamorro, personas que han sido guía y ejemplo en mi inicio y desarrollo profesional.

DEDICATORIA

Al establecimiento y perfeccionamiento del
Derecho Aeronáutico y la Política Aeronáutica
en el Ecuador.

RESUMEN

Esta obra integral trata los distintos componentes del Derecho Aeronáutico y de la Política Pública del Estado Ecuatoriano en el sector de la aeronáutica civil.

Está dividida en cuatro capítulos que versan sobre los antecedentes históricos de la aviación civil internacional; el surgimiento de la legislación aeronáutica internacional y nacional, las fuentes del Derecho Aeronáutico, los organismos públicos y privados que gestionan y controlan la actividad en el ámbito interno e internacional, y las demás instituciones que integran la actividad aeronáutica en general.

Como objetivo básico el presente trabajo de investigación tiene el planteamiento de principios y lineamientos que permitan estructurar nuevas políticas públicas, que dinamicen el desarrollo sostenible y sustentable de la actividad aeronáutica en el Ecuador.

El contenido de la obra se lo realizó bajo un enfoque comparatista de la doctrina y legislación latinoamericana y mundial, aplicada al estudio de las instituciones que conforman el Derecho Aeronáutico; permitiendo formular textos legales en el tratamiento de los temas que son problemática jurídica en la política de la aeronáutica civil, en cumplimiento de lo dispuesto en la Constitución de la República, los Convenios Internacionales, el Plan Nacional de Desarrollo para el Buen Vivir 2013 – 2017, y la legislación interna.

ABSTRACT

This comprehensive book covers various components of the Aviation Law and the Ecuadorian Public Policy in the civil aviation sector.

It is divided into four chapters that include the historical background of international civil aviation, the emergence of national and international aviation law, the principles of aviation law, the public and private organizations that manage and control the domestic and international aviation activity, and other institutions of aeronautical activity in general.

The basic objective of this research work is to approach the principles and guidelines for structuring new public policies that will stimulate a sustainable development and sustainable aviation activity in Ecuador.

This research work have been performed under a comparative approach to doctrine, Latin American and International Law, both, applied to the study of the principles that conforms the Aviation Law; allowing us to formulate legal texts in the context of political issues related to civil aviation in compliance with the provisions of the Constitution, International Conventions, the National Development Plan for Good Living (2013 – 2017) and the domestic law.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
1 CAPITULO I: ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y DEL DERECHO AERONÁUTICO	3
1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS	3
1.1.1 En la Comunidad Internacional	3
1.1.2 En el Ecuador	7
1.2 DERECHO AERONÁUTICO	15
1.2.1 Naturaleza Jurídica	15
1.2.2 Elementos	18
1.2.2.1 El Espacio Aeronáutico	18
1.2.2.2 La Infraestructura	23
1.2.2.3 La Aeronave	31
1.2.2.4 El Personal Aeronáutico	35
1.2.2.5 El Explotador de la Aeronave	40
1.2.2.6 Circulación Aérea	42
2 CAPÍTULO II: MARCO JURÍDICO DEL DERECHO AERONÁUTICO	46
2.1 FUENTES DEL DERECHO AERONÁUTICO ECUATORIANO	46
2.1.1 La Ley	46
2.1.1.1 Legislación Internacional	47
2.1.1.2 Legislación Regional	56
2.1.1.3 Legislación Nacional	59
2.1.2 Los Principios Generales del Derecho Aeronáutico	69
2.1.3 La Jurisprudencia	71
2.1.4 La Doctrina	72
3 CAPÍTULO III: ORGANISMOS INTERNACIONALES Y NACIONALES DE CARÁCTER PÚBLICO Y PRIVADO	74
3.1 ORGANISMOS INTERNACIONALES DE CARÁCTER PÚBLICO	74
3.1.1 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	74
3.1.2 Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)	79
3.1.3 Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA)	80
3.2 ORGANISMOS INTERNACIONALES DE CARÁCTER PRIVADO	81

3.2.1	Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).....	81
3.2.2	Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).....	84
3.2.3	Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)	85
3.3	ORGANISMOS NACIONALES DE CARÁCTER PÚBLICO	87
3.3.1	Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC)	87
3.3.2	Dirección General de Aviación Civil (DGAC)	91
3.4	ORGANISMOS ACADÉMICOS Y CIENTÍFICOS.....	93
3.4.1	Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)	94
3.4.2	Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial.....	96
3.4.3	Asociación Mundial de Abogados Aeroportuarios.....	97

4 CAPÍTULO IV: POLÍTICAS PÚBLICAS EN EL SECTOR DE LA AERONÁUTICA CIVIL Y REFORMAS LEGALES A LA NORMATIVA AERONÁUTICA DEL ECUADOR..... 98

4.1	INTRODUCCIÓN.....	98
4.2	SITUACIÓN ACTUAL DE LA POLÍTICA AERONÁUTICA ECUATORIANA.....	100
4.3	PROPUESTA DE LA POLÍTICA AERONÁUTICA DEL ECUADOR	105
4.3.1	Principios fundamentales de la Política Aeronáutica de Estado.....	106
4.3.2	Lineamientos Estatales de la Política Aeronáutica	109
4.3.2.1	Seguridad de la Aviación Civil y Seguridad Operacional.....	109
4.3.2.2	Facilitación Aeroportuaria.....	111
4.3.2.3	Certidumbre Jurídica.....	113
4.3.2.4	Precios y Tarifas	115
4.3.2.5	Aerocomerciales	116
4.3.2.6	Convenios Bilaterales	120
4.3.2.7	Tecnología y Modernización	121
4.3.2.8	Intersectorial.....	122
4.3.2.9	Personal Aeronáutico.....	123
4.4	REFORMAS LEGALES A LA NORMATIVA AERONÁUTICA DEL ECUADOR.....	124
4.4.1	Reformas y Textos legales Propuestos	125
4.4.1.1	Nomenclatura.....	125
4.4.1.2	Estructura Organizacional	125
4.4.1.3	Recursos Administrativos.....	129
4.4.1.4	Seguridad de la Aviación Civil, Seguridad Operacional y Facilitación Aeroportuaria	129
4.4.1.5	Concesiones y Permisos de Operación para la explotación de servicios aéreos en general.....	130

4.4.1.6	Circulación Aérea.....	132
4.4.1.7	Jurisdicción y Competencia.....	132
4.4.1.8	Infraestructura	133
4.4.1.9	La Aeronave.....	134
4.4.1.10	Nuevos Contratos de Utilización de Aeronaves.....	135
4.4.1.11	Contratos Aeronáuticos.....	138
4.4.1.12	Contratos de Cooperación Aerocomerciales.....	142
5	CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	143
5.1	CONCLUSIÓN	143
5.2	RECOMENDACIONES	143
	Referencias	145
	Anexos	149

INTRODUCCIÓN

La aeronáutica civil en el Ecuador es un sector fundamental en su desarrollo económico, razón por la cual el Derecho que la regula cumple una función primordial en la solución de la problemática actual de la actividad aeronáutica, generada por el obsoleto contenido de sus políticas públicas y la desactualizada legislación aeronáutica con la que cuenta el Ecuador en esta materia.

El manejo de la política del sector bajo lineamientos y normas que no se armonizan con las exigencias de la aviación civil internacional, genera al país una desventaja frente a la política adoptada por otros países en los encuentros bilaterales; donde se negocian principalmente derechos aéreo comerciales, lo cual ratifica la discrepancia que existe entre las normas y la práctica.

Considerando estos antecedentes, la investigación comparatista doctrinaria de tratadistas como Mario Folchi, Juan Lena Paz, Álvaro Bauza Araujo y Luis Yáñez, y el estudio de los Convenios Internacionales de Aviación Civil, de las legislaciones aeronáuticas de otros países y la legislación aeronáutica vigente en el Ecuador; son métodos necesarios para llenar un vacío intelectual en el ámbito aéreo jurídico, a fin de lograr una concepción integral de los problemas que plantea la actividad aeronáutica contemporánea, en instituciones como el espacio aéreo; la infraestructura, la aeronave, el personal aeronáutico, el explotador, los contratos de utilización de aeronaves y especialmente los derechos aerocomerciales, que son conceptos de los cuales se debe tener un conocimiento amplio y concreto.

Con la finalidad de formular textos legales que conformen un completo y moderno Código Orgánico Aeronáutico, como instrumento legal que organice los temas concernientes a la problemática jurídica y el universo de la política aeronáutica nacional; se realizará a continuación una revisión integral del Código Aeronáutico y de la Ley de Aviación Civil, así como la Constitución de la

República y los Convenios Internacionales, que concluirá con el establecimiento de reformas legales.

Entre las principales innovaciones están la titularización de los principios y lineamientos generales y específicos en los que se fundamenten la nueva política pública en materia de aeronáutica civil; la reestructuración total de los organismos que tienen a su cargo el manejo de la aviación civil en el Ecuador y la separación de los ámbitos político, técnico y operativo en materia de aeronáutica civil; el restablecimiento del Comité Intersectorial de Seguridad Aeronáutica Civil y el Comité Intersectorial de Facilitación Aeroportuaria; la dinamización del otorgamiento de concesiones y permisos de operación; y, el establecimiento de contratos de cooperación comercial.

Por último, cabe resaltar que el trabajo desarrollado se encuentra inspirado en la pasión que despierta el estudio de la problemática del sector aeronáutico en busca del establecimiento y perfeccionamiento del Derecho Aeronáutico y la Política Aeronáutica en el Ecuador, con miras a alcanzar mayores y mejores derechos aéreo comerciales y su operación real y efectiva por parte de los operadores aéreos nacionales, permitiendo al país alcanzar una intercomunicación interna, regional y mundial.

1 CAPITULO I: ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y DEL DERECHO AERONÁUTICO

1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1.1.1 En la Comunidad Internacional

Al ser el Derecho Aeronáutico una rama novísima en el Derecho, es propicio relatar en un capítulo la evolución cronológica histórica del origen de la aviación; del establecimiento de las normas que regulan el ejercicio de la actividad aérea, y el estado actual de la aviación civil internacional y nacional.

Leonardo Da Vince, a fines del siglo VX fue en teoría, el primer hombre que consideró científicamente la posibilidad de que la especie humana pueda elevarse por los aires con un aparato más pesado que el aire. Estos fundamentos de la aeronáutica los plasmó en su libro “El Vuelo de los Pájaros” en 1505, que habla sobre “la existencia de una fuerza igual del objeto contra el aire que del aire contra el objeto. Considera las alas golpeando el aire, sosteniendo el preso abrumador del águila a gran altura, allí donde el aire está más ligero”; así como también de la dinámica de vuelo, el diseño de aeronaves, el paracaídas y otros aspectos de carácter científico que fueron el umbral de la actividad aérea. (Paintanida, 1983, p. 34)

Inicialmente el sueño de volar o “el acercarse a Dios” se plasmo en varios relatos mitológicos, entre los cuales están: el mito de Dédalo y su hijo Icaro en Creta; la historia de Wan Fu en China; la paradójica realidad del trágico vuelo de Simón el mago sobre Roma en los tiempos neronianos; así mismo a modo de historia en su libro “El nuevo Dédalo”, Jean-Jacques Rousseau cuenta el descabellado intento del Marqués de Bacquville de cruzar el río Sena, “planeó” un largo trecho hasta que perdió el control y fue a estamparse contra una barcaza amarrada en el río Sena. Tuvo mucha suerte, porque de no encontrarse aquel barco, seguro que hubiera perecido ahogado, arrastrado

hasta el fondo del río por su extraño traje de vuelo. Es por esto que los parisinos consideran el 19 de marzo de 1942 un gran día.

Jhon C. Cooper, en su obra "El Derecho de Volar", retrotrae a la historia de "Rasselas, Príncipe de Abisinia" planteada por Samuel Johnson en 1759, que en resumen repercute en la manera de comunicarse y transportarse del hombre de esa época; ya que sostenía la tesis de que "en lugar del lento andar de los barcos y carros, el hombre podría utilizar alas para moverse más a prisa, pues los campos del aire están abiertos al conocimiento y solo la ignorancia y la pereza hacen arrastrar por el suelo".

Pero recién en el año de 1783 se suscitó el primer acontecimiento documentado, cuando los hermanos Jacques y Joseph Montgolfier construyeron un globo que funcionaba con la combustión del hidrógeno, elevándose a 1000 metros y recorriendo una distancia aproximada de 10 kilómetros sobre la ciudad de París. Consecuentemente un año después del vuelo en el globo "Montgolfier", se crea la primera normativa en la aeronáutica civil en el mundo con la expedición de un decreto, que facultaba a la Policía de París, prohibir vuelos en globos sin previa autorización de la autoridad municipal de la ciudad.

A inicio de la década de 1784 se tecnificaron los dispositivos de vuelo con la creación de helicópteros no tripulados, por parte de los ingenieros Launoy y Bienvenu de origen francés; estos artesanos como también se los denominaba en aquella época, idearon un ingenioso juguete que constaba de dos hélices de plumas de aves fijado a la punta de un eje, alrededor del cual se tuercen dos cadenas y con la fuerza motriz proveniente de un arco curvado a través de su cadena de torsión alrededor del eje; este invento dejó atónitos a los miembros de la Academia Francesa de Ciencia.

Posteriormente en 1799, Sir George Cayley que fue descrito como el "Padre de la navegación aérea"; en un disco de plata dibujó un sofisticado modelo con

alas fijas, estabilidad lateral y longitudinal, cola ajustable y pequeñas ruedas; modelo que define la forma del diseño actual de los aviones propulsados por motor y adicionalmente trasciende en los inventos de los hermanos Wright que lo utilizaron para el desarrollo de la primera comprensión de los principios del vuelo y construcción de una serie de modelos. Dentro de la misma línea de tiempo están los científicos: Otto Lilienthal que es denominado como él "primer aviador verdadero de los mundos"; Horatio Phillips que es conocido por su patente sección de doble superficie de perfil aerodinámico; y por último los hermanos Wilbur y Orville Wright, que inspirados en los resultados y métodos de sus antecesores fueron los que el 17 de diciembre de 1903, elevaron por los aires el primer aeroplano impulsado a motor, siendo los primero en entender la elevación de las modificaciones aerodinámicas en vuelo y el diseño de las hélices como forma de perfil aerodinámico.

Incentivado por el descubrimiento de los hermanos Wright, el acaudalado brasileño Alberto Santos-Dumont, el 12 de octubre de 1906 tripulando un avión hizo un vuelo de 60 metros a una altura que variaba entre 3 a 30 metros, el 12 de noviembre del mismo año efectuó un vuelo de 220 metros con una duración de 21 segundos; y, finalizando las hazañas aeronáuticas, el estadounidense Samuel Cody voló a 304 pies de altura en su primer intento el 29 de septiembre de 1907 a bordo de un avión de origen británico, alcanzando los 1390 pies el 16 de octubre de ese mismo año.

A medida que los aparatos aéreos evolucionaban, así mismo se instauraban normas de Regulación sobre Navegación Aérea; prueba de ello es la ley expedida por el Departamento del Sena, que determinaba la obligación de que todos los tripulantes de globos debían equiparse con paracaídas como medida de seguridad en caso de emergencia. Tres años más tarde en Estados Unidos de América, se plantea la primera demanda por daños ocasionados a terceros en la superficie al realizar ensayos con aeronaves, lo que ocasionó el primer litigio por daños y perjuicios en materia de aviación, que al final fue resuelta por el derecho civil.

Con la creación de la primera compañía de navegación aérea el 16 de noviembre de 1909 que tomo el nombre de “Sociedad Alemana de Viajes Dirigibles”, el gobierno alemán impulsó el inicio del transporte aéreo comercial con el uso de dirigibles y aviones; por su parte, el Reino de los Países Bajos, también incursionó en el campo de la aeronáutica civil comercial, con la fundación de la conocida aerolínea KLM que en castellano se lee “Compañía Real de Aviación”, el 7 de octubre 1919; estos hechos tanto técnicos como administrativos generaron múltiples relaciones entre pasajeros, tripulantes, aerolíneas y Estados, que son denominados los actores de la actividad aeronáutica civil, a lo que los doctrinarios lo catalogaron como el hecho aeronáutico.

Pero solo después de la terminación de la Primera Guerra Mundial de 1914 la comunidad mundial encuentra la inevitable necesidad de regular la actividad aérea, al comprender que el desarrollo del Derecho en la rama Aeronáutica es paralelo al progreso de la aviación, a consecuencia de la implementación de aviones en misiones militares de ataque armado desde el aire, comunicación de tropas y transporte de personal militar. En 1919 se suscribe en París la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea, que fue el primer compendio normativo oficial en la aeronáutica civil internacional; el cual posteriormente con la participación de 21 Estados en 1926, es desarrollado de mejor forma con la suscripción de la Convención Iberoamericana de navegación Aérea llevada a cabo en Madrid, acto que fue convocado por el gobierno de España.

Con la clara intención de unificar criterios e intereses, la comunidad mundial firma en La Habana, Cuba; la Convención Panamericana Relativa a la Aviación Comercial, en la cual se incorporan ya intereses aerocomerciales de los países participantes al ver el constante y veloz progreso de la aviación civil internacional, que finalmente el 7 de diciembre de 1944 logran plasmar la carta magna de la normativa aérea internacional, denominada Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional.

Además se debe reconocer que gracias a la aviación fue posible el perfeccionamiento de la radio, las comunicaciones inalámbricas, el laringófono, y el radar; así como las investigaciones sobre las ondas de choque, la termo-aerodinámica y las teorías sobre flujos laminares y capas límite; que generaron tal acumulación logarítmica de conocimiento que le permitieron dar a la humanidad un formidable salto técnico y científico. La medicina también se benefició con el estudio de los efectos de la aceleración sobre el organismo humano y la relación hombre-máquina, que condujeron no sólo a la presurización de las cabinas de las aeronaves, sino también a nuevas investigaciones en medicina aplicada que desembocaron en el desarrollo de terapias alternativas, como las que se valen del uso de cámaras hiperbáricas. Por ejemplo, la física de los materiales se vio favorecida por las nuevas aleaciones aportadas desde la industria aeronáutica, para mejorar la resistencia de los metales a la fricción del aire y disminuir el peso de las aeronaves con un doble objetivo: incrementar la seguridad y mejorar la relación costo-beneficio. Las fibras sintéticas, los materiales compuestos, las telas y revestimientos ignífugos; los sistemas desengelantes y antiengelantes son sólo algunos ejemplos de los variados desarrollos concebidos desde la industria aeronáutica. Por último, la investigación sistemática de los accidentes de aviación permite fijar pautas sobre prevención y seguridad de las cosas que son tomadas luego por otras disciplinas o quehaceres humanos, adecuándolas a sus propias necesidades. (Capaldo, 2012, p. 20)

Con este breve relato de la historia de la aviación civil internacional y del Derecho Aeronáutico, se puede tener una visión más concreta de lo que regula o lo que pretende regular esta rama del Derecho, que es novísimo al menos en la legislación y a la cual se pretende postularla de manera actualizada en el ordenamiento jurídico del Ecuador.

1.1.2 En el Ecuador

La introducción de la rama del Derecho Aeronáutico en el régimen jurídico ecuatoriano tardó bastante más que el hecho que pretendía normar, tomando

en cuenta que la aeronáutica era una actividad desarrollada exclusivamente por potencias mundiales; lo que naturalmente en la realidad ecuatoriana como país subdesarrollado, fue un campo que no logro desarrollarse a la par de otras naciones que llevaban años de adelanto en el transporte aeronáutico civil y militar.

La actividad aérea en este territorio comienza con el sobrevuelo que realizó el piloto de origen italiano Cosme Rennella Babatto, a bordo del primer avión ecuatoriano denominado "Patria No. 1" en las festividades octubrinas del año de 1913, entre autoridades y público en general; decoló, subiendo a una altura de 120 metros, evolucionó sobre la ciudad y el río Guayas; hizo pasadas a baja altura frente a la tribuna de honor y aterrizó; acto que permitió colmar su ideal de crear en el Ecuador una Escuela de Aviación. Pero con el estallido de la primera guerra mundial en 1914, todos los proyectos de la aviación civil y militar en el Ecuador quedaron truncados por la participación del precursor de la aviación ecuatoriana, el Teniente Coronel Cosme Rennella Babatto, en la aviación militar italiana formando parte de la 78va. Squadriglia Aeroplani.

El capitán Elia Liut, fue el protagonista del resurgimiento de la actividad aérea en el país al pilotear el avión insigne de la Fuerza Aérea Ecuatoriana el "Telégrafo I"; un avión modelo Macchi Henriot de 180 HP, de 9 cilindros y con capacidad para un tripulante; que despegó desde la explanada del Jockey Club de la ciudad de Guayaquil, cruzo los Andes y tras una hora y cincuenta minutos de vuelo, al medio día aterrizó en Cuenca.

Loja, Riobamba, Quito e Ibarra, fueron las ciudades en las cuales también sobrevoló el "Telégrafo I"; sin embargo, las actividades aéreas efectuadas en el país no tenían el carácter comercial, puesto que únicamente se divisaba esta actividad como un acto de exhibición; pero a medida que se incrementaban las horas de vuelo, las autoridades del Gobierno de turno enfocaron su interés en instaurar organismos de regulación y establecer las primeras directrices técnico jurídicas, que normaren el transporte aéreo en el país.

En su intento de fortalecer las bases del Derecho Aeronáutico, el país participó en octubre de 1926 en el Congreso Ibero-Americano de Navegación aérea celebrado en Madrid, y suscribió el acta final en noviembre del mismo año. Ulteriormente en febrero de 1928, las autoridades aeronáuticas ecuatorianas suscribieron la Convención sobre Aviación Comercial en La Habana, Cuba, siendo esta ratificada por el Parlamento en 1936, según Registro Oficial No. 247 de 23 de julio del mismo año. Dentro de la misma década el Ecuador asistió a la Conferencia Panamericana de Buenos Aires, que concluyó de forma exitosa con la suscripción como Estado parte de la Convención sobre Tránsito de Aviones el 19 de junio de 1935, igualmente ratificada por el Congreso Nacional un año después.

En el campo de las concesiones de servicios de operación, la nación inicia su actividad al celebrar en junio de 1928, un Contrato de Concesión con la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo "SCADTA", considerada la segunda aerolínea del mundo y la primera del continente americano, que le permitió ejecutar el servicio Aéreo Internacional sobre la costa ecuatoriana y Colombia.

Así mismo, con la inauguración del primer servicio aéreo internacional de pasajeros ejecutado por una compañía ecuatoriana "Ecuadorian Airways Corporation", filial de la compañía norteamericana Panamericana Grace Airways Corporated, el Ecuador fortalece su incursión en la rama del Derecho Aeronáutico, con la suscripción del Contrato de Operación celebrado el 22 febrero de 1929, publicado en el Registro Oficial No. 139 de 27 de marzo de 1929, que le facultaba a organizar; establecer y explotar los servicios internacionales de transporte aéreo en el territorio de la República, entre las poblaciones del Ecuador y países de la América del Sur, y en conexiones con el servicio aéreo a la Zona del Canal de Panamá y los Estados Unidos de América del Norte, para el transporte de correo, encomiendas, pasajeros, valores y cargas.

Por otra parte, la actividad aeronáutica seguía en desarrollo, es por ello que el Supremo Gobierno del Ecuador el 29 de junio de 1938 celebra con la Sociedad Ecuatoriana de Transporte Aéreo "SEDTA", un contrato para el establecimiento del servicio de transportación comercial aérea y sus anexos; según consta en el Registro oficial No. 127 de 4 de mayo de 1939, instrumento con el cual la SEDTA, tiene el permiso de operar en todo el territorio de la República del Ecuador, con la obligación de contratar las aerolíneas necesarias para la prestación de los servicios de transporte comercial, carga y correo; ya en el campo de acción SEDTA brindaba en ese tiempo servicios a Guayaquil, Quito, Cuenca, Loja, Esmeraldas, Manta y Salinas; hasta que en 1941 fallaron los frenos del avión al aterrizar en el campo del Machángara. Según relatos de época el acontecimiento se produjo "Tal vez por la humedad del suelo". La aeronave casi colapsó una vez que se detuvo el tren delantero en una cuneta. Siendo este el último vuelo que realizó la primera compañía de capital y personal ecuatoriano. (www.eltiempo.com.ec, s.f.)

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, como Carta Magna de la Aviación Civil Internacional, marca el inicio oficial de la legislación Aeronáutica en el ordenamiento jurídico del Ecuador y de forma universal en las legislaciones de los Estados que concurrieron a la Conferencia Internacional de Aviación Civil con sede en Chicago del 1 al 7 de diciembre de 1944; tomando en cuenta que el denominado "Convenio de Chicago", contiene los fundamentos y las directrices para el establecimiento de un régimen jurídico que contenga normas de control y regulación, que normen y contribuyan al desarrollo de la actividad aérea nacional e internacional.

La evolución del Derecho Aeronáutico ecuatoriano siguió en la ruta del desarrollo, teniendo en cuenta la Resolución firmada el 7 de diciembre de 1944, en la Conferencia Internacional de Aviación Civil, con la cual los Estados que ratificaron el denominado "Convenio de Chicago", iniciaron la suscripción de Acuerdos de Transporte Aéreo Comercial Internacional; prueba de ello es el Acuerdo celebrado entre la República del Ecuador y Los Estados Unidos de

América, el 8 de enero de 1947, publicado en el Registro Oficial No. 867 de 24 de abril de 1947, acto que desembocó en la suscripción de un sin número de Acuerdos con gobiernos de países como Holanda (Reino de los Países Bajos), Francia, Chile, España, Suiza, entre otros; que se los analizará y desarrollará en un capítulo posterior del presente trabajo de titulación.

Con el robustecimiento de la legislación aeronáutica civil internacional y la suscripción de Acuerdos Bilaterales por parte del Ecuador, la historia de la aviación comercial en el país renace; lo que se demuestra con el inicio de vuelos comerciales por parte de la compañía ANDESA en la ruta Guayaquil y Quito en el año de 1948, ejemplo que siguieron compañías como AREA, TAO y ATESA; la primera cruzó fronteras con la operación de la ruta Quito-Guayaquil-Bogotá-Miami, y además desde la ciudades de Quito y Guayaquil hasta la ciudad de Montevideo; siendo la primera compañía nacional que entre sus activos contaba con aeronaves de primer mundo como el prototipo COMET IV para vuelos internacionales, y para vuelos domésticos aviones de menor calado como los Douglas DC-3 y un Fairchild F-27, aeronaves que eran las más adecuadas para la infraestructura aeronáutica de esa época.

Al contar con líneas de transporte aéreo operando y con Acuerdos sobre Transporte Aéreo Comercial Internacional como fuente del Derecho Aeronáutico ecuatoriano, el ordenamiento jurídico se ve necesitado de una legislación nacional actualizada que contenga los principios, normas y regulaciones de la actividad de transporte aéreo en este territorio.

Razón por la cual, mediante Decreto Supremo No. 764 de 14 de abril de 1964, se expide el Reglamento para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos de Operación para los servicios de transporte aéreo público, servicios de trabajo aéreo y servicio aéreo privado; materializando así el primer cuerpo legal que regula los servicios aéreos de forma general, principalmente los permisos de operación a las aerolíneas de bandera nacional que realizan cabotaje y las concesiones de operación a las aerolíneas extranjeras. (Derecho Ecuador, s.f.)

A la postre, a pesar de que muchos tratadistas consideran el año de 1974 en que el Ecuador empieza a positivizar sus normas en materia aeronáutica civil, no es sino el 11 de diciembre de 1959 que se expide la primera Ley de Aviación Civil del país, publicada en el Anexo al Registro Oficial No. 1202 de 20 de agosto de 1960.

Consecuentemente, en años posteriores con la recopilación de un sin número de normas técnicas, reglamentarias, adjetivas y sustantivas, se expide en el año de 1978, el Código Aeronáutico.

Las aerolíneas SAN y SAETA continuaron con la actividad de transporte aéreo que en principio operaban únicamente vuelos no regulares; posteriormente con la expedición del Reglamento de Concesión y Permisos de Operación, vigente hasta la actualidad, adquirieron el permiso de la Autoridad Aeronáutica del Ecuador para operaciones domesticas, repartiéndose las rutas Cuenca-Guayaquil, Guayaquil-Quito, Cuenca-Quito y desde el territorio continental con destino a Galápagos, para la aerolínea SAN; por su lado SAETA volaba en la ruta Quito-Guayaquil y operó con éxito la denominada ruta del Pacto Andino que incluía la ciudades de Caracas-Bogotá-Quito y Lima; ambas aerolíneas contaban con equipos de punta para la prestación de los servicios en las rutas otorgadas por el Estado ecuatoriano.

No se puede dejar de recordar dentro de las compañías nacionales que prestaron servicios nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo; a la aerolínea Ecuatoriana de Aviación S.A., que comenzó su actividad comercial como parte del grupo TAN AIRLANES, hondureña, y APSA peruana, que luego se nacionalizó y sus activos fueron adquiridos por inversionistas ecuatorianos; emprendiendo sus primeras operaciones con aviones Curtiss C-46 y Boeing 707 en la ruta Santiago-Lima-Guayaquil-Quito-Cali-Panamá y Miami; a continuación en 1993, el entonces presidente Sixto Duran Ballén como consecuencia de la crisis financiera que azotó a Sudamérica en los años 90, expide la Ley de Transformación y Rehabilitación de la Empresa Ecuatoriana

de Aviación, con lo cual se transforma en una compañía de economía mixta, la que finalmente se fusionó con la operadora VASP. Por otra parte, es preciso destacar que Ecuatoriana de Aviación fue la compañía pionera en utilizar el “contrato de Pool” con VARIG y LASCA, obteniendo réditos económicos positivos y continuar con su amplia gama de frecuencias desde el Ecuador hacia ciudades del norte del continente como: Miami, New York, Los Ángeles, Bogotá, Caracas, Panamá y México, y hacia el sur: Lima, Santiago y Buenos Aires, Rio de Janeiro y San José de Costa Rica, través de la modalidad de Pools. (Noboa, 2005)

En esta parte es preciso inmiscuir en la historia de la Empresa Pública TAME EP Línea Aérea del Ecuador, creada el 17 de diciembre de 1962 bajo la denominación de Transportes Aéreos Militares del Ecuador TAME S.A.; por la iniciativa de un grupo de oficiales de la Fuerza Aérea Ecuatoriana FAE, con la finalidad de propiciar el establecimiento de una empresa estatal de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo; sirviendo e integrando a los pueblos más apartados del Ecuador. (Fuerza Aérea Ecuatoriana, s.f.)

El crecimiento empresarial de TAME EP es notorio con la expedición de la Ley Constitutiva de la Empresa Estatal de Aviación “Transporte Aéreos Militares Ecuatorianos (TAME)”, publicada en el Registro Oficial No. 506 de 23 de agosto de 1990, reformada el 2 de agosto de 1996 con la Ley 133; así, amplió sus rutas internas y fue cambiando el equipo de vuelo a los DC-3, DC-6, Electra, Avro, Boeing 727 100, Boeing 727 200, Airbus A320; hasta llegar a los Embraer 170 y 190, con los cuales actualmente cubre dieciséis destinos en el Ecuador y cinco en el exterior. Próximamente TAME EP operará con destino hacia y desde Buenos Aires, Argentina y New York, Estados Unidos; en los meses de mayo y julio del presente año, respectivamente.

Finalmente mediante Decreto Ejecutivo 740 publicado en el Registro oficial No. 442 de 6 de mayo de 2012, se adecua la naturaleza jurídica de la extinta compañía Estatal TAME Línea Aérea del Ecuador, como Empresa Pública; lo

cual generó múltiples cambios en la administración y manejo de TAME EP, entre los cuales constan la renovación de la imagen de la marca, la sistematización de compra venta de boletos, nuevas alianzas comerciales, y actualmente TAME EP se ha embarcado en un nuevo proyecto tecnológico, llamado "TAME Virtual" la primera y única aerolínea virtual de Ecuador.

Posesionando en el siglo XXI, aerolíneas como TAME EP que ha dominado el transporte comercial domestico regular de pasajeros desde 1962 hasta estos tiempos, operadores también de bandera nacional como: SAEREO, AEROGAL y AEROLANE, subsidiaria de la chilena LAN en Ecuador; son las compañías de aviación civil comercial que sientan las base de la competitividad, haciendo que el sector de transporte domésticos de pasajeros sea reconocido como uno de los pioneros en la reactivación de la economía ecuatoriana, afectando de manera positiva al desarrollo comercial, social, turístico y cultural de la nación. (Noboa, 2005)

El Ecuador con el fin de tener servicios óptimos de transporte aéreo, así como una normativa actualizada en materia de Aeronáutica Civil representado por sus autoridades aeronáuticas; participa constantemente en Congresos, Convenciones y demás actos oficiales relacionados con la aviación civil internacional; con la intención de ubicar al país a la vanguardia en materia legislativa y técnica en el mundo de la aeronáutica.

Además de la suscripción de acuerdos bilaterales y multilaterales de Transporte Aéreo internacional, en la actualidad se prepara un nuevo Proyecto de Ley de Aviación Civil, que impulsado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pretende actualizar la normativa en esta rama del Derecho y promover así el progreso del Transporte Aeronáutico Civil.

1.2 DERECHO AERONÁUTICO

1.2.1 Naturaleza Jurídica

Con el objetivo de establecer un concepto claro del Derecho Aeronáutico, se considera necesario a continuación analizar algunas definiciones que establezcan la naturaleza jurídica de esta nueva rama del Derecho.

El Derecho Aeronáutico al encontrarse dentro de la materia de transporte desde su origen tiene una relación con el Derecho de la Navegación, es por eso que Gay de Montellá, de forma autónoma lo define como “el conjunto de normas del Derecho Público y Privado de la Navegación Aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema”. (1950, p.30)

Algunos tratadistas relacionan al Derecho Aeronáutico con ciertos principios que regulan la navegación marítima, que evidentemente es anterior a la navegación aérea; razón por la cual el doctrinario Cogliolo, lo define como “el conjunto de normas de Derecho Público y Privado que regulan la navegación aérea, y en general, el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire en relación con las personas y las cosas de la tierra” (1937, p. 65)

El profesor Antonio Ambrosini simplifica esta definición y la plantea como “la rama del Derecho que estudia las relaciones nacidas de la navegación aérea y que fija su reglamentación jurídica”. (1951, p. 74)

No sería atinado dejar de lado la definición de Lena Paz, que en su libro Compendio de Derecho Aeronáutico concluye; que el Derecho Aeronáutico “es el conjunto de normas y principios que rigen la navegación aérea y las relaciones jurídicas que nacen de la misma”. (1987, p. 20)

El reconocido tratadista español Luis Tapia Salinas, según sus eminentes estudios realizados en la materia, a concluido por catalogar al Derecho Aeronáutico como “el conjunto de normas que se refieren a la Navegación Aérea y los problemas con ella relacionados”. (1944, p. 52)

Tomando en cuenta estas definiciones que en su estructura son limitadas y poco precisas; puede realizar una exégesis de los elementos, principios y aspectos que componen el Derecho Aeronáutico.

Es así que, desde el punto de vista geográfico, el Derecho Aeronáutico tiene un extenso campo de acción tanto en el orden domestico, como internacional; regulando relaciones y hechos de orden público y privado.

Según los tratadistas mencionados, el Derecho Aeronáutico únicamente se limita a regular las relaciones que nacen del transporte aéreo de personas, carga o correo; dejando afuera otros aspectos importantes como la fumigación, contingencia de desastres naturales, videografía y fotografía, entre otros; además, de nuevas relaciones jurídicas ligadas al daño ocasionado a terceros en la superficie y al medio ambiente; por ende estos conceptos citados producen reservas para obtener un clara prospectiva de la definición de Derecho Aeronáutico.

Es por lo anterior, que en la búsqueda de una definición que permita continuar con el estudio del Derecho Aeronáutico, se ha inclinado por la planteada por el profesor argentino Federico Videla Escala, que la conceptualiza como “el conjunto de principios y normas de Derecho público y Privado, de orden interno e internacional que rige las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella”. (1969, p. 56)

Partiendo de esta definición el Derecho Aeronáutico al ser “un conjunto de principios y normas”, es por lo tanto compendio compacto y unificado de principios generales del Derecho enfocados a la regulación especializada de

las relaciones jurídicas de la navegación aérea y las instituciones del transporte aéreo, dentro del complejo ordenamiento jurídico internacional y de cada Estado; sin embargo, al indicar que son “normas de Derecho Público y Privado”, trae a noción la característica principal del Derecho Aeronáutico, debido a que la actividad del transporte aéreo genera múltiples relaciones de orden público y privado; es por eso el principio de “integralidad” de esta rama del Derecho que es autoría del catedrático ecuatoriano Luis Yáñez, principio que es la base de la normatividad aeronáutica en el ámbito de lo público como es la soberanía de los Estados, el transporte público aéreo como derecho de los ciudadanos; y, en el ámbito privado las relaciones aerocomerciales entre los particulares, acuerdos comerciales entre aerolíneas y personal aeronáutico.

“La internacionalidad es otra característica del Derecho Aeronáutico, dentro de la cual se encuentran principios y normas de orden público y privado. Es por esto que los Estados que conforman la comunidad internacional actúan amparados bajo el derecho Internacional Público, pero las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica internacional también tienen su ámbito privado o civil, es por esto que se denomina transporte aéreo civil o aeronáutica civil; por ejemplo: si bien las aeronaves que transitan por el espacio aéreo internacional y nacional se identifican por la bandera del Estado de origen de la aeronave; los negocios, actos y relaciones que genere esta actividad se regulan bajo las normas del Derecho Internacional Privado y en el ámbito doméstico rige la normativa nacional de cada Estado, en ejercicio de su soberanía.

Continuando con el análisis del concepto de Federico Videla Escala, es oportuno referir a las instituciones y relaciones jurídicas que genera la actividad aeronáutica, debido a que el Derecho Aeronáutico regula temas determinados, constituyéndose en instituciones el espacio aéreo, las aeronaves, las libertades del aire, los derechos aerocomerciales, los contratos de Pools, permisos y concesiones de operación, entre otras; que a su vez generan múltiples relaciones jurídicas que hacen de esta rama del derecho una materia compleja,

debido a que cada país tiene su propia legislación aeronáutica, aspecto que en la actualidad se pretende cambiar conformando cuerpos normativos nacionales e internacionales que integren normas y regulación universales, y así tener un ordenamiento normativo Aeronáutico globalizado que dinamice y facilite la solución de controversias entre Estados, particulares y operadores aéreos; y desarrolle un administración del transporte aéreo civil nacional e internacional homogénea.

Finalmente el término “actividad aeronáutica”, es completamente apropiado para describir todo lo que contiene el transporte de personas, carga y correo, y que en muchas ocasiones no sólo se refiere al transporte aéreo, debido a que es actualmente un accesorio y se relaciona con el Derecho Ambiental, Derecho Penal, Derecho de Competencias, y más ramas del ordenamiento jurídico nacional e internacional, que comprenden la totalidad de problemas, fenómenos y relaciones que se generan de esta actividad.

1.2.2 Elementos

1.2.2.1 El Espacio Aeronáutico

Al entrar en el estudio del medio atmosférico en el que se desarrolla la actividad aeronáutica, se debe empezar por su evolución histórica que comienza a principios del siglo XX, con la necesidad de los Estados de salvaguardar su seguridad territorial y proteger su soberanía; es por esto que la doctrina como fuente del derecho, postula varias definiciones y tendencias entre las que se encuentra:

La teoría de la “res nullius” o “cosa de nadie”, que cataloga al Espacio Aeronáutico en varias legislaciones como no susceptible de apropiación, es decir, que no pertenece a ninguna persona natural o jurídica, y que está regido por el principio de libertad de navegación; complementando esta teoría el tratadista chino Ih-Ming-Wang en el prologo de su obra “La delimitación de la

soberanía vertical”, manifiesta que si una cosa no puede ser materialmente denominada, no puede haber sobre ella ningún derecho posesorio; por lo cual considera que el espacio aéreo no es objeto del derecho, ya que no se puede ejercer sobre él, control y dominio; como si sucede en las cosas que regula el derecho posesorio. (1965, p. 24)

Desde otra concepción aparece la teoría de la supremacía del Estado, que al ser el titular propietario subyacente de su territorio soberano, también ejerce el uso, dominio y libre disposición de su Espacio Aeronáutico como objeto de Derecho; teoría que en la época actual es la más compartida por los tratadistas del Derecho Aeronáutico, y que se refleja en las constituciones y legislaciones del mundo; tanto de derecho público y privado; para normar las relaciones que puedan surgir entre un ciudadano privado y el Estado, siendo ambos propietarios del espacio aéreo sobre su territorio.

Tomando en cuenta estas dos teorías jurídicas, la posición acertada es la que defiende la tesis de que el espacio aéreo es un objeto de derecho; prueba de ello es la instauración del principio de soberanía en las legislaciones internas de los Estados, materializándose posteriormente en Convenios bilaterales como el que concluyeron Francia y Alemania en 1913, por el cual se autorizaba de una manera provisional y sobre la base de la reciprocidad, el sobrevuelo de las aeronaves de cada país en el territorio del otro. Desde entonces los Estados han negociado sus derechos aerocomerciales, esto es el acceso de nuevas aerolíneas, derechos de tráfico, rutas y tarifas, entre otros aspectos; que implican afectación a los derechos económicos que genera el transporte aeronáutico civil, en base a convenios bilaterales que se fundamentan en el principio de reciprocidad flexible en materia de política aeronáutica.

Posteriormente, partiendo de la premisa de que el Universo sería el Estado y cada Estado sería un particular, el principio de soberanía se consagró en todas las convenciones multilaterales, comenzando en el Convenio de París suscrito en 1919, determinado que “cada país posee la soberanía completa y exclusiva

sobre el espacio que se halla por encima de su territorio”. En esa línea de tiempo en el año de 1944, con la celebración del Convenio de Chicago, los Estados se ven revestidos aun más de su derecho posesorio sobre el espacio aéreo de su territorio, que además es “ad infinitum” o “hasta el infinito”; ya que en su artículo 1.- establece que “Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio”, disposición que se amplía con lo previsto en el artículo 20 del mismo convenio que textualmente dice: “A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado”.

Este principio de soberanía también es reconocido en la Conferencia de Mar Territorial y Zona Contigua de Ginebra de 1958 y en la Convención del Mar de 1982, proclamando que el límite horizontal del espacio aéreo abarca por tanto, la tierra, las aguas interiores y el mar territorial; este último que se extiende al espacio aéreo que lo cubre, el mismo que es igual a 12 millas náuticas.

Es por esto que en la actualidad no es concebible pensar en que un Estado legalmente constituido, no tenga soberanía de su espacio aéreo, ya que en las legislaciones de los países existen disposiciones claras y precisas que norman actividades como concesiones y permisos de operación de servicios de transporte aéreo nacional o internacional; permisos de sobre vuelo o paradas técnicas; construcción de edificaciones que obstaculicen el desarrollo de la actividad aeronáutica; convenios bilaterales de servicios de transporte aéreo, entre otras exigencias, y estándares que contempla la aviación civil internacional, que son todas potestad de los Estados en ejercicio de su plena soberanía.

Continuando con el estudio del Espacio Aeronáutico, es preciso hacer mención del término soberanía, que desde la óptica doctrinaria es un conjunto de poderes jurídicos de los cuales el Estado se vale para el cumplimiento de sus

objetivos; concepto que se complementa con lo estipulado en el artículo 20 del Convenio de Chicago, al decir que en su territorio, incluyendo aguas territoriales y sobre su espacio aéreo los Estados ejercen su soberanía; apreciación que impulso a que los países suscriban tanto el Convenio de Paris como el de Chicago, con el fin de limitar la explotación de su espacio aéreo con fines comerciales, implantando “la libertad de paso inofensivo” y las novedosas “Cinco Libertades del Aire”, que según tratadistas del Derecho Aeronáutico afectan a la soberanía de los Estados, por la obligación que tienen los países de permitir que aeronaves de otros Estados suscriptores puedan sobrevolar su espacio aéreo y ocupar su infraestructura aérea con fines técnicos en caso de emergencia. Se piensa que esta tesis es inapropiada, pues al momento que un Estado suscribe un Convenio que inmiscuye la soberanía de su espacio aéreo, de manera tacita esta ejerciéndola, haciéndolo con la única intención de cumplir sus fines en el ámbito del transporte aéreo internacional.

El Espacio Aeronáutico tiene su parte científica dentro de la cual se encuentra dos posturas; algunos autores sostienen que el espacio aéreo es infinito hacia arriba; tesis que se derrumba porque siempre los Estados ejercen su potestad soberana sobre cosas medibles y palpables. Por otro lado, se encuentra el planteamiento del catedrático Alberto Pasini, pues el concuerda con que el espacio aéreo es delimitable hasta donde es posible la vida humana, siendo el limite final la atmósfera, que está compuesta por tres capas: la tropósfera, de 10 a 20 km; sobre la cual está la estratósfera, de 80 km; y, finalmente la ionósfera, de 1200 km, sobre la anterior. (Cocca, 1971, p. 24)

Cerrando el debate de la extensión y conformación del Espacio Aeronáutico, según la Federación Aeronáutica Internacional su extensión vertical llega hasta 100 kilómetros, que es el límite entre la atmósfera y el espacio exterior; altura que fue establecida por el científico Theodore von Kármán, con el establecimiento de la Línea de Kármán. Por su parte la extensión horizontal es de 12 millas náuticas equivalente a 22 kilómetros hacia el exterior de la línea de costa de los Estados, de conformidad con La Convención de las Naciones

Unidas sobre Derechos del Mar de 1982, que además determina, que el espacio aéreo que queda fuera de esta línea se considera Espacio Aeronáutico internacional.

Finalmente, en la legislación el Espacio Aeronáutico como elemento del Derecho Aeronáutico se encuentra contemplado en el artículo 4 de la Constitución de la República del Ecuador de 2008, que al respecto establece “El territorio del Ecuador constituye una unidad geográfica e histórica de dimensiones naturales, sociales y culturales, legado de los antepasados y pueblos ancestrales. Este territorio comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y **el espacio suprayacente** continental, insular y marítimo. Sus límites son los determinados por los tratados vigentes.”

El espacio suprayacente o llamado también “porción tridimensional específica de la atmósfera” tiene valor declarado por la Constitución como territorio nacional, adscrito como un bien del Estado así como lo son el territorio continental, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo...”. De acuerdo a la propia Constitución, el Estado ecuatoriano, a más de ejercer jurisdicción sobre el espacio aéreo declara ejercer “derechos sobre los segmentos correspondientes de la órbita sincrónica geoestacionaria, tema de otro análisis.” (Aeromundomag, s.f.)

Así mismo en el ordenamiento jurídico orgánico, el artículo 3 del Código Aeronáutico, determina “La República del Ecuador tiene y ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y aguas jurisdiccionales”; por su parte, La Ley de Aviación Civil, en su artículo 2, dice “Corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Le corresponde la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y

helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones; incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas, en forma directa o por delegación, según sean las conveniencias del Estado, con arreglo a las disposiciones de esta Ley, del Código Aeronáutico, reglamentos y regulaciones técnicas, que deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, de la cual el Ecuador es signatario...”, articulado que se complementa con la conformación de las autoridades aeronáuticas ecuatorianas, que se encuentran descritas en el artículo 2 del mismo cuerpo legal, las cuales son: El Consejo Nacional de Aviación Civil, como organismo encargado de la política aeronáutica del país; y, de la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias, como ente regulador, que mantendrán el control técnico-operativo de la actividad aeronáutica nacional.

Con todo lo relatado anteriormente se puede asegurar que el Ecuador como un Estado soberano, cuenta con los instrumentos legales y técnicos para resguardar y ejercer la potestad soberana sobre toda la extensión de su Espacio Aeronáutico, que es un recurso natural como cualquier otro, el cual es objeto de derecho y medio de transporte y comunicación humana.

1.2.2.2 La Infraestructura

Dentro de los elementos de la aeronavegación y del Derecho Aeronáutico, además del espacio aéreo que es el medio atmosférico en el que se desarrolla la actividad aeronáutica, se encuentra también la infraestructura del sector, que según el tratadista Videla Escala, es “el conjunto de instalaciones establecidas en la superficie para servicio de las operaciones de las aeronaves”; así mismo para Rodríguez Jurados es “el conjunto de instalaciones y servicios que desde la superficie sirven las necesidades de la actividad aeronáutica, posibilitando la partida y llegada de aeronaves, controlando y aumentando la seguridad de los vuelos”; finalmente, tomando en cuenta el avance tecnológico de la actividad aérea, la definición que más concuerda con las necesidades de la aeronavegabilidad contemporánea es la emitida por el profesor Mario Folchi,

que de manera precisa la determina como “el Conjunto de instalaciones y servicios esenciales para la aeronáutica civil que, en la superficie terrestre y en el espacio exterior, garantizan su desenvolvimiento seguro y ordenado”. (2012, p. 15)

En la opinión, este concepto es el más aceptable, por ser amplio y compuesto, ya que al tomar en cuenta las “instalaciones” el profesor Folchi, concretamente se refiere a todas las construcciones, inmuebles y elementos técnicos, mecánicos y móviles de toda índole, en tanto que la palabra “servicios” posee aquí un sentido general, ya que se interrelaciona con las instalaciones, hallándose integrados por estas últimas y por otros elementos, tanto humanos cuanto de cualquier otra índole. Así por ejemplo: El Despachador de Aeronaves es el encargado de coordinar todas las actividades tanto en las operaciones terrestres, como en las que se realizan en el avión desde que aterriza hasta que vuelve a despegar; además del control de vuelos, despacho de aeronaves, logística de carga, manejo de equipajes y seguridad aérea. Es también el encargado del análisis y pronóstico de las condiciones meteorológicas, elaboración de planes de vuelo y asistencia a la tripulación en condiciones adversas, además posee amplios conocimientos en meteorología, navegación, radio comunicaciones y rendimiento de las aeronaves. (Aviacol Escuela, s.f.)

El segundo componente es la palabra “esenciales”, la cual Mario Folchi incorpora a su definición con la intención de establecer el límite del campo de acción de la infraestructura del sector únicamente a todo aspecto que se vea inmiscuido la actividad aeronáutica, inclusive aquéllos en los cuales la actividad se centra en la atención de una aeronave en tierra antes o después de un vuelo; sin embargo, en su momento cualquier eventualidad o hecho puede tomar el carácter de esencial cuando se trate del efectivo cumplimiento de la actividad aérea enmarcada en los principios de seguridad y sustentabilidad.

Por otra parte, el concepto de Folchi es muy preciso al determinar que tanto la superficie terrestre como el espacio exterior, son los lugares en que se

encuentra la infraestructura aeronáutica; entre las estructuras que se puede mencionar están los satélites, radares, entre otros sistemas de aeronavegabilidad que necesitan el componente terrestre y espacial para su funcionamiento, lo cual también genera una interrelación del Derecho Aeronáutico y el Derecho Espacial.

Finalmente, como cuarto componente de la definición, recoge uno de los principales objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual garantiza que los Estados como parte del Convenio de Chicago de 1944, se comprometen a desarrollar la actividad aeronáutica de forma segura y ordenada, principio que también se reconoce en las legislaciones internas de los países como base fundamental de las operaciones que se ejecuten en su territorio y fuera del mismo.

Concluido el estudio de la definición de este elemento del Derecho Aeronáutico, corresponde analizar su contenido, para lo cual también remitir a lo planteado por Mario Folchi, en el sentido que son tres los componentes funcionales de la infraestructura aeronáutica, siendo estos:

- 1) Los servicios de control del espacio aeronáutico y del tránsito aéreo.- Como aspecto general se encuentra que el Convenio de Chicago de 1944, en su apéndice III "Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales", ya reconoce los términos "tránsito aéreo" o "circulación aérea" que son los de mayor aceptación en la legislación internacional e interna de los Estados; de otro lado se tiene los vocablos "tráfico aéreo" y "transporte aéreo", el primero tiene un carácter netamente comercial y otorga derechos aerocomerciales a los Estados en el ejercicio de sus relaciones aeronáuticas, plasmadas en Acuerdos multilaterales, Regional o bilaterales; y, Memorandos de Entendimiento, que contienen los servicios aéreos negociados entre ellos. Por su parte, el "transporte aéreo" tiende a referirse además del hecho de trasladar personas y cosas, a la connotación jurídica que originan las relaciones entre transportistas, usuarios y Estados.

En fin los servicios de tránsito aéreo son los que integran el conjunto de operaciones realizadas desde la superficie terrestre o desde sistemas aeronáuticos o espaciales que tiene por objeto mantener el orden y la seguridad de la aeronavegación, tal como lo contempla el Anexo Técnico No. 11 al Convenio de Chicago de 1944, con la finalidad de controlar la cantidad de aeronaves que circulan por el espacio aeronáutico.

El citado Anexo también contiene las diversas clases de servicios como parte del “espacio aéreo controlado”, que se subdividen en tres sectores:

- a) Los servicios de comunicaciones e información, entre los que se encuentran los servicios de alerta de peligro de las aeronaves, asesoramiento de tránsito aéreo, de control de aeródromo, de control de aproximación, entre otros.
 - b) Los servicios meteorológicos, que son fundamentales para que los operadores aéreos estén al tanto del estado del tiempo y de las condiciones climáticas al momento de prestar los servicios de transporte aéreo.
 - c) Los servicios de iluminación y balizamiento, que cumplen la función de marcar las rutas aéreas al momento de las tareas de aproximación de las aeronaves para el aterrizaje; esta actividad está a cargo de los administradores de aeropuerto y aeródromos, que en su mayoría son concesionarios o empresas de economía mixta o los propios Estados, estando siempre regulados por su Autoridad Aeronáutica, cumpliendo el principio de soberanía contemplado en el Convenio de Chicago.
- 2) La seguridad y la facilitación en la Aeronáutica Civil.- Al referir a la seguridad se debe comprenderla como un mecanismo que proteja el normal y mejor desenvolvimiento de la aeronáutica civil, sustentado en

normas técnicas y jurídicas que las respalden la labor de los Estados y garanticen el derecho de los ciudadanos del mundo a transportarse de manera segura y dinámica.

Es así que Mario Folchi la desagrega en seguridad operacional o “safety”, que posee un carácter técnico-operacional y la seguridad aeronáutica en concreto o “security”, de índole jurídica y política; la primera se encarga de prevenir y extinguir los accidentes e incidentes aéreos que puedan sufrir los principales protagonistas de la actividad aeronáutica, como son los usuarios, los explotadores de aeronaves, las empresas aéreas, los aeropuertos y el personal aeronáutico; en tanto que la segunda desempeña una actividad de salvaguarda y de protección a la comunidad por actos ilícitos contra el sistema de la aviación, con la finalidad de mantener los niveles óptimos de seguridad en sus territorios.

La facilitación al ser un concepto concatenado a la seguridad aeronáutica, también contribuye con el desenvolvimiento óptimo de la aeronáutica civil, dentro de índices de certeza y cuidado en beneficio de los actores relacionados con ella. Esta institución refiriendo a la tesis de Folchi tiene dentro de sus elementos un conjunto de medidas, actividades, procedimientos y desarrollo de estándares para hacer más eficiente y efectivo el proceso de control de ingreso y salida de aeronaves, personas y cosas, a través de formalidades requeridas en las fronteras internacionales y en toda clase de operaciones aéreas, con el fin de agilizar trámites en ambos extremos de vuelo y prevenir demoras innecesarias.

En materia de facilitación los artículos 10, 11, 13, 14, 16, 24, 29 y 37 del Convenio de Chicago, facultan y obligan a los Estados a proporcionar la infraestructura necesaria para que las aeronaves sin distinción de nacionalidad aterricen en su territorio, haciendo cumplir las leyes y reglamentos que cada Estado adopte para la entrada, despacho,

inmigración, pasaporte, aduana y salida de su territorio, tomando en cuenta aquellas medidas efectivas para impedir la propagación de enfermedades contagiosas, sea por el debido control sanitario que debiera cumplirse, sea para la propia seguridad personal de los pasajeros y tripulantes, mediante las inspecciones necesarias sin perjudicar la facilitación. En lo que concierne a aeronaves, los Estados también deben cerciorarse de su correcto funcionamiento en temas de combustibles, lubricantes, piezas de repuestos, equipo corriente y provisiones abordo; como también del listado de pasajeros y la declaración de carga. Todo esto únicamente con el fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización; en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. Por cierto el Anexo 9 del Convenio de Chicago concentra todas las normas y los métodos que la OACI recomienda como el documento más completo en las regulaciones de facilitación.

3) Aeródromos y Aeropuertos

En los últimos tiempos en América Latina, este tema es de especial interés por ser una de las instituciones del Derecho Aeronáutico de mayor crecimiento, trascendiendo en la política aeronáutica civil de los Estados.

En un primer estudio se debe esclarecer la sinonimia que puede existir entre aeródromo y aeropuerto; por esto es preciso decir que el primero es un concepto genérico, en tanto que el segundo constituye una especie del primero. Al respecto, cabe hacer la siguiente diferencia, tomando en cuenta el concepto planteado por Mario Folchi, un aeródromo “es toda área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento de aeronaves, habilitada como tal por la autoridad competente”; en cambio, un aeropuerto “es el aeródromo que incluye el embarque, desembarque, tránsito o transferencia de pasajeros y la

manipulación, estiba y almacenamiento de mercaderías, en vuelos internos o internacionales; en cumplimiento de los servicios aeroportuarios y el desarrollo de toda clase de actividades comerciales e industriales, estén o no relacionadas estas últimas con la aeronáutica civil". De estas dos definiciones, se puede observar que el aeropuerto además de ser un aeródromo, es decir que cumple las funciones asentamiento o estacionamiento de aeronaves en una localidad terrestre o acuática destinada también a la partida y llegada de aeronaves, tiene una mayor connotación política, comercial y jurídica, debido a que es la infraestructura en la cual se efectúan una serie de actividades aduanera, comercio, transporte, correo, entre otras actividades que son contingentes de la aeronáutica civil.

En razón de establecer un orden didáctico de estudio, es preciso determinar los conceptos básicos y la clasificación.

Los Anexos 2 y 14 al Convenio de Chicago, denominado "Reglamento del Aire" y "Aeródromos" respectivamente, definen con un carácter general al aeródromo como "el Área definida de tierra o de agua (que incluye todo todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves"; por su parte, la OACI dentro de su terminología define a los aeropuertos como "cualquier aeródromo provisto de instalaciones asequibles al público, para el alojamiento, servicio o reparación de aeronaves y para el recibo o desembarque de pasajeros o carga", y finalmente el Anexo 14 se refiere a los helipuertos como "Aeródromo o área definida sobre una estructura artificial destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros".

En la legislación aeronáutica ecuatoriana existe una confusión notoria en los conceptos de aeródromo y aeropuerto, debido a que el código

Aeronáutico en su artículo 24 determina “Se tendrá por aeródromo la superficie de límites definidos con inclusión, en su caso, de edificios e instalaciones, apta normalmente para la salida y llegada de aeronaves” y el artículo 26 establece “Los aeródromos públicos destinados a aeronaves de tránsito internacional se denominan aeródromos de uso internacional. Los aeródromos de uso internacional que posean servicios permanentes de sanidad, aduana, migración y otros similares se denominan aeropuertos internacionales”, es por esto que surge la necesidad de esclarecer la definición de esta institución, por lo cual en páginas posteriores se planteará la reforma legal del caso, tomando en cuenta lo analizado por el profesor Mario Folchi en su obra Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aviación Civil.

Es así que, en estricto apego a la doctrina de Folchi, se puede plantear la siguiente clasificación de aeródromos y aeropuertos:

Los aeródromos y aeropuertos públicos.- Son los destinados o abiertos al uso público supone el acceso al lugar de todas aquellas personas o aeronaves que quieran utilizarlo, sin discriminación.

Los aeródromos y aeropuertos privados.- Son los que no cumplen con las funciones de un aeródromo o aeropuerto público, teniendo en cuenta que la condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo o aeropuerto como público y privado.

Los aeródromos y aeropuertos internacionales.- Son los que tienen obligatoriamente la característica de uso público destinados a la operación de aeronaves provenientes de o con destino extranjero, donde se presentan servicios de aduana, migración, policía, sanidad y procedimientos similares, designados como tales por la autoridad aeronáutica, la misma que fijara el régimen y las condiciones de funcionamiento de los mismos, siguiendo los lineamientos dictados por la

OACI a través del Anexo Técnico 14 al Convenio de Chicago y Manuales respectivos.

Los aeródromos y aeropuertos de posición Fronteriza.- Son aquellos que se encuentran en un lugar de la frontera entre dos Estados y que sirven a ambos. Dos clásicos ejemplos de esta clase de aeropuertos se hallan en Europa y se trata de los de Basel-Mulhouse, operado por Francia y Suiza, y Aachen-Maastricht, en la frontera germano-holandesa. El primero está construido en territorio francés y entre sus características está la de contar con un camino de frontera que conecta con el territorio suizo, cerrado a todo tránsito que no sea el de acceso al aeropuerto.

1.2.2.3 La Aeronave

La aeronave como herramienta esencial para ejecutar la actividad aeronáutica, ocupa un lugar preponderante dentro de los elementos del Derecho Aeronáutico, siendo materia de estudio de una gran cantidad de tratadistas, pero para el objeto del presente trabajo únicamente se remitirá a los que se enfocan en la condición jurídica de la misma.

El criterio terminológico que se empleará en el desarrollo de este tema es la “aeronave”, considerándola una nave aérea por naturaleza que se desplaza en un ámbito tridimensional (espacio, tierra y agua) con aptitudes de comunicación y transporte, por lo cual las denominaciones de “avión”, “aeromóvil” u otra que se le parezca, quedan únicamente como una especie del género aeronave, siempre y cuando cumplan las características de movilidad, patrimonialidad, elevado valor, potencial peligrosidad, fragilidad e importancia comercial.

Naturaleza Jurídica

La doctrina de Videla Escala otorga a las aeronaves las características de cosas muebles registrables, criterio que es incorporado a las legislaciones

aeronáuticas de Latinoamérica, por cuanto describe a la aeronave como una cosa, por ser un objeto susceptible de tener un valor; como un bien mueble ya que puede trasladarse de un lugar a otro por su propia cuenta; y registrable, porque es una cosa no fungible y específica, por el hecho que es individualizable a través del registro, que se materializa en una matrícula en la cual consta su nacionalidad.

Definición

Existen diversos criterios técnicos y jurídicos sobre la conceptualización del término aeronave a raíz del apareamiento de los aparatos que empezaron a surcar el espacio, pero para cumplir el objetivo se remitirá a la definición contenida en el Anexo 7 a la Convención de Chicago de 1944, que versa de la siguiente forma: “todo aparato que puede sustentarse en la atmósfera gracias a las reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie terrestre”.

En este punto, el profesor Mario Folchi acertadamente distingue a las legislaciones de los países que no definen a la aeronave, como el caso de Costa Rica, Ecuador y Uruguay, frente a las que si lo hacen como Nicaragua, Panamá y República Dominicana, Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Cuba, entre otros, lo que corrobora lo desactualizada que es la legislación aeronáutica que únicamente realiza una escueta división de las aeronaves en públicas y privadas, siendo esta la razón para plantear propuestas de reforma al obsoleto Código Aeronáutico integrándole el concepto de aeronave con el elemento técnico, caracterizado esencialmente por la sustentabilidad y desplazamiento en el espacio aeronáutico, y el elemento jurídico, que supone la aptitud de transportar personas o cosas.

Clasificación

En una obra como la presente no se tomará en cuenta la clasificación técnica de las aeronaves, con lo cual únicamente remitir a las clasificaciones que

poseen contenido jurídico. Tanto el Convenio de París de 1919 como el Convenio de Chicago de 1944, formulan una clasificación básica de las aeronaves en: “de Estado” y “privadas”, realidad que obliga a remitir a la doctrina argentina que postula una completa gama de clasificaciones en los siguientes términos:

Nacionales y extranjeras.- Se fundamenta en el interés de los Estados de regular de forma diferenciada a las aeronaves nacionales propias de un Estado frente a las que operan con matrícula extranjera asignada en otros países o en algunos casos las que poseen matrícula internacional.

Funcional.- Esta vinculado a un criterio de uso y empleo, subdividiendo a las aeronaves en de transporten de trabajo aéreo, deportivas, de experimentación, de enseñanza o de ensayo.

De Estado y civiles.- Es la clasificación más relevante pues se origina del Convenio de Chicago de 1944 y prevalece aun en las legislaciones internas de algunos Estados, que complementada con la doctrina da como resultado la terminología “de Estado”, que pueden ser aeronaves públicas, que realicen actividades policiales, militares, de socorro, aduaneras, entre otras, o privadas, que son de propiedad del Estado y cumplen servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo. Las aeronaves civiles son las que no pertenecen al Estado y son empleadas para la explotación de todas las modalidades de servicios de transporte aéreo.

Públicas y privadas.- Este criterio se encuentra contenido en leyes latinoamericanas como la ecuatoriana, y supone que las aeronaves públicas son las destinadas al servicio del poder público prevalecido el criterio del destino sobre el de la propiedad. Las demás son aeronaves privadas, aunque pertenezcan al Estado.

Nacionalidad, matrícula y registro

Nuevamente se remitirá a los Convenios de París de 1919 y de Chicago de 1944, que conciben la nacionalidad única de las aeronaves como un principio general de las legislaciones aeronáuticas de los Estados, por la necesidad de que la aeronave tenga una jurisdicción donde converjan sus situaciones legales y un marco jurídico que regule los hechos y actos en ejercicio de su actividad en espacio aeronáutico soberano, en mar libre, o donde no se aplica jurisdicción alguna, por su capacidad de desplazamiento en grandes distancias.

La doctrina contemporánea considera que la nacionalidad de la aeronave es la del país en que se otorga su matrícula; criterio que se refleja también en las leyes aeronáuticas modernas, bajo el razonamiento que la matrícula es una solemnidad sustancial para determinar la nacionalidad de la aeronave que la habilita para la prestación de los servicios de transporte aéreo que le fueren otorgados.

Finalmente la inscripción de la matrícula en el Registro Aeronáutico del país en que fuere a operar la aeronave es la que perfecciona su nacionalidad, individualizada mediante marcas con símbolos y letras, según los códigos aeronáuticos o leyes de aeronáutica civil de los Estados, por ejemplo, la marca de nacionalidad ecuatoriana consiste en las letras HC.

Se retomará este tema cuando se trate las propuestas de políticas aeronáuticas respecto de las aeronaves su nacionalidad, matrícula y registro.

Registro Aeronáutico en el Ecuador

En el estudio de la naturaleza jurídica de la aeronave se concluirá que es una “cosa mueble registrable”, por ende es oportuno referir al organismo que recibe su inscripción, y así determina su nacionalidad, que en el país toma el nombre de Registro Aeronáutico Nacional, dividido en dos secciones, la una

denominada Registro Nacional de Aeronaves, y la otra Registro Técnico Aeronáutico, que son dependencias de la Dirección General de Aviación Civil, tal como lo determina el Capítulo II del Título II del Código Aeronáutico y el Reglamento del Registro Aeronáutico que son los instrumentos legales vigentes que norman esta institución en cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 18 y 19 del Convenio de Chicago de 1944.

El Registro Aeronáutico Nacional del Ecuador cumple la invaluable función de efectuar la inscripción de toda documentación que de una manera u otra, modifique la condición jurídica de las aeronaves, tomando en cuenta la razón de todo derecho, resolución, contrato y otros hechos y actos jurídicos relacionados con la misma, así como todo hecho o actividad técnica que afecte la vida jurídica de la aeronave.

Por último cabe manifestar que a la institución que se estudia también están ligados temas como Derechos de garantía, la hipoteca aeronáutica, embargo, pérdida y abandono de aeronaves, que están desarrolladas en el Código Aeronáutico Ecuatoriano y se rigen por las reglas del Código Civil y Código de Procedimiento Civil.

1.2.2.4 El Personal Aeronáutico

En esta parte se analizará al personal que hace posible la aeronavegación, sea en el espacio aeronáutico o en la superficie terrestre, implementando procedimientos tecnológicos modernos que cataloguen al fenómeno de la aviación como un medio de comunicación seguro y dinámico.

El personal aeronáutico al ser una institución propia del Derecho Aeronáutico, merece una definición de índole general que contribuya a su mejor entendimiento y análisis, para lo cual se recurrirá a la doctrina y al Derecho comparado.

El profesor uruguayo Bauzá Araujo catalogó al personal aeronáutico como: “El conjunto de personas que presentan servicios en tierra o a bordo de la aeronave, permitiendo mediante su actividad profesional la conducción y utilización de la misma”. Tapia Salinas perfecciona esta definición clasificando al personal aeronáutico en: personal de tierra, definiéndolo como “el conjunto de personas que desde puestos determinados desarrollan funciones para las que no es preciso volar o elevarse por el espacio atmosférico, siendo considerados no por ello de menos importancia sino como personal que prepara, ayuda y auxilia la navegación aérea y sin los cuales esta no sería posible.”; y, por su parte al personal de vuelo lo conceptualizó como: “aquel que su misión consiste precisamente en realizar su trabajo o función principalmente a bordo de una aeronave en el período de vuelo y decimos principalmente, porque no por ello han de perder su condición en aquellos momentos en que no se realiza la navegación aérea como en aquellos casos de escasas (sic) en una ruta cualquiera o de actividades preparatorias o inmediatamente posteriores al vuelo. Lo es en cualquier momento con independencia de que sus obligaciones y derechos sean diferentes cuando ejerce esa actividad aérea o cuando por cualquier causa no la lleva a cabo.”

Desde la óptica legislativa, el Convenio de Chicago de 1944 no contiene en su articulado y anexos noción alguna de la definición del personal aeronáutico, por lo cual se remite a las leyes y códigos internos de los países latinoamericanos pertenecientes al sistema jurídico romano germánico, principalmente el Código Aeronáutico ecuatoriano, que en su artículo 67 dispone: “El personal técnico aeronáutico está constituido por los miembros de la tripulación y por el de tierra, encargado de cooperar en las maniobras de la aeronave.” El cual además hace un listado de los miembros de la tripulación y los miembros de tierra.

Como se desprende de la doctrina y legislatura citadas, se puede observar que solo realizan la clasificación del personal aeronáutico mas no lo definen o conceptualizan como tal, es por esto que nuevamente se remitirá al concepto

técnico y moderno planteado por el profesor Mario Folchi, que incluyendo varios elementos y criterios expuestos, da como resultado la siguiente definición:

“El personal aeronáutico se integra con las personas que poseen la certificación de idoneidad, emitida por la autoridad correspondiente, para desempeñar funciones aeronáuticas a bordo de las aeronaves o en la superficie terrestre.”

La definición expuesta cuenta con varios elementos que las legislaciones modernas han incluido en la conceptualización del personal aeronáutico, el primero es que obligatoriamente debe contar con una certificación de idoneidad que acredita los conocimientos y experiencia del personal para cumplir su tarea en apego a las reglas de la actividad aeronáutica, la cual debe ser emitida por la Autoridad aeronáutica de cada Estado.

Las funciones aeronáuticas a las que se refiere el concepto se relacionan con las actividades propias de la aeronáutica civil, que están compuestas por la circulación de la aeronave esencialmente, y todo el conjunto de servicios de control del espacio aeronáutico y servicios de la infraestructura en todos sus componentes. Cabe precisar que las actividades logísticas de pasajeros, carga y correo que realiza el personal de las líneas aéreas, no encajan en el conjunto de funciones aeronáuticas.

Finalmente en la definición se hace referencia a que las funciones aeronáuticas tienen dos escenarios; el primero es a bordo de la aeronave, en el cual interviene el personal navegante o la tripulación; y, el segundo, es el personal que se encuentra en la superficie, encargado del control y facilitación de las actividades aeronáutica desde el plano terrestre.

El Comandante de la Aeronave

La tripulación de una aeronave y todo lo que se encuentre dentro de ella debe estar a cargo del comandante de la misma, es por esto que se lo considera como la persona más importante en el conjunto del personal aeronáutico.

El comandante de la aeronave tiene un perfil técnico y uno jurídico; dentro del aspecto técnico solo referir a que es el encargado de la conducción de la aeronave, mientras que en el campo legal; el comandante debe cumplir requisitos de idoneidad exigidos por la Autoridad aeronáutica de cada Estado, la cual le otorga el título de piloto, para ejecutar misiones aéreas determinadas por el explotador aéreo o autoridad competente.

Por otra parte las funciones del comandante según la doctrina se conforman en cuatro grupos:

- a) Técnicas.- Estas funciones comienzan antes del vuelo, cuando el Anexo Técnico No. 2 al Convenio de Chicago denominado "Reglas del Aire" obliga al comandante a conocer toda la información disponible sobre la operación programada, lo que incluye las previsiones meteorológicas, necesidades de combustible y acciones alternativas si el vuelo no pudiera terminarse como está previsto.
- b) Disciplinarias.- Estas funciones tienen un doble aspecto: las de disciplina propiamente dichas respecto de los tripulantes, para quienes el comandante es, sin duda, el jefe, cuyas indicaciones deben ser cumplidas en todo momento, por un lado. Y por otro, las de autoridad en relación con los pasajeros y la carga.
- c) Comerciales.- El comandante al ser el representante del explotador aéreo, cumple funciones comerciales tendientes a la toma de decisiones para el normal desarrollo de las operaciones aéreas de servicios regulares o no regulares, no previstas por el explotador aéreo.

d) Públicas.- Se relaciona con cuestiones de seguridad de la expedición aérea, sino en otras situaciones que bien pueden presentarse a bordo, como es el caso de fallecimiento, nacimiento o casos extremos de los que el comandante debe dar fe, sin duda por ser jefe máximo del vuelo y en esos instantes, se concierte en un delegado de la autoridad pública. (Folchi, 2012, p. 18).

Por último, cabe mencionar que la figura del comandante en la legislación se encuentra desarrollada de manera completa en el Capítulo II del Título IV del Código Aeronáutico; sin embargo, en el capítulo final se estará retomando el análisis de esta figura con el objeto de plantear nuevos conceptos respecto de las funciones que exige de un comandante la moderna actividad aeronáutica.

El Personal Aeronáutico de Superficie

Este conjunto de personas son tan importantes como el comandante de la aeronave y la tripulación a bordo, debido a que cumplen actividades aeronáuticas de gestión técnica de las aeronaves fuera del vuelo para el cual vayan a ser empleadas.

Entre el personal de superficie está el jefe del aeródromo o aeropuerto, que tiene a su cargo la dirección, así como la coordinación y todo el régimen funcional interno de los mismos. Las legislaciones de cada país establecen en sus disposiciones legales de fondo y desde luego, en las reglamentarias, el conjunto de funciones, atribuciones, deberes y derechos de esta figura, porque se encuentra comprometido el interés público. (Fusaro, 2001, p. 381)

En el caso del Ecuador la Dirección General de Aviación Civil, como autoridad aeronáutica técnica es la encargada de la designación de jefe de aeródromo o aeropuerto a nivel nacional, que además de ser su administrador, también debe coordinar con el explotador aeroportuario de ser el caso, el desarrollo de las actividades que se realizan en el mismo; pero lo cual es necesaria la

incorporación a la legislación de un reglamento que contenga la misión, función, obligaciones y responsabilidades del jefe de aeródromo o aeropuerto público, así como del personal aeronáutico que de ellos dependa.

Respecto de los aeródromos privados, también debe incluirse la figura de autoridad que ejerza la dirección y control del mismo, aspecto que debe reflejarse en las propuestas de reformas que se planteará en lo posterior.

Como otro miembro del personal de superficie se encuentran los despachadores, que son los responsables de preparar todo el componente funcional de la aeronave para su adecuada operación, como son las tareas de abastecimiento de combustibles, control y distribución de pasajero y carga.

Según Folchi, dentro del personal de tierra el operador de la torre de control o controlador aéreo, es el que cumple las funciones de mayor responsabilidad dentro de la actividad aeronáutica controlada desde la superficie, por su sometimiento a grandes presiones psicológicas y técnicas, ya que es el competente para ejecutar labores de seguridad de vuelo vinculadas también al conjunto de operaciones aéreas que se suscitan en un determinado aeropuerto.

En último lugar, se encuentra al mecánico de mantenimiento de la aeronave, cuya labor se encuentra ligada a la seguridad operacional del aparato aéreo, siendo el responsable de la conservación óptima para que una aeronave determinada realice sus operaciones con completa seguridad y normalidad en el espacio aeronáutico.

1.2.2.5 El Explotador de la Aeronave

Esta figura constituye el eje de la actividad aeronáutica civil, debido a que en su alrededor todos los actores, elementos y organismos vinculados a la actividad, unen esfuerzos para que el explotador aéreo haga posible la aeronavegación

aerocomercial y no comercial según sea el caso; convirtiéndose así en una pieza fundamental en el aparataje institucional del Derecho Aeronáutico.

Continuando con el análisis de esta institución, es necesario intentar una definición jurídica de su concepto, para lo cual se recurrirá nuevamente a la doctrina del Mario Folchi, que después de haber analizado los postulados de algunos tratadistas concluye, que la definición del explotador de la aeronave cuenta de cuatro elementos básicos como:

El uso legítimo de la aeronave, lo cual implica que el explotador tenga la titularidad de la misma por derechos de propiedad, locación o arrendamiento, uso, usufructo, entre otros; lo cual legitima el uso de la aeronave y lo convierte en el responsable de las relaciones jurídicas que genere el usos de la misma.

El uso por cuenta propia, supone que es explotador el que obtiene provecho de la aeronave en calidad de propietario de la misma usándola para beneficio propio, o la compañía que tiene derechos sobre ella por contrato de arrendamiento y la incorpora a su flota para la explotación de derechos aerocomerciales.

La dirección técnica de la aeronave, es un elemento importante dentro de la definición del explotador, debido a que le atribuye la facultar de ser el único responsable de la actividad dinámica que realiza la aeronave en una cantidad de vuelos determinados.

Y por último, la existencia o no de finalidad lucrativa en el explotador, se refiere a que la actividad que realiza por el espacio aéreo cuando utiliza beneficios aerocomerciales que le son otorgados por la autoridad competente, tiene un fin lucrativo; y, cuando lo hace por su propio medio, por ejemplo, con fines científicos o de diversión no obtiene un rédito económico, sino busca satisfacer una necesidad de transporte.

Todos estos elementos ratifican la posición esencial que tiene el explotador de la aeronave en el derecho y la actividad aeronáutica, lo cual se refleja en la legislación ecuatoriana, ya que el Título V del Código Aeronáutico contempla la figura del explotador y lo define así: “A los fines del presente Código, explotador es la persona natural o jurídica que utilice legítimamente la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando la dirección técnica de la misma.”, siendo un concepto moderno acorde al progreso de la actividad de transporte aéreo.

1.2.2.6 Circulación Aérea

En el desenlace del estudio de los elementos del Derecho Aeronáutico, se referirá a la circulación aérea, que si bien puede ser entendida como una institución parte del espacio aeronáutico, para efectos de este análisis se la concebirá como una figura autónoma.

Como resultado de la Conferencia de Chicago de 1944, en dos Apéndices denominados “Convenio relativo al tránsito de los servicio aéreos” y “Convenio sobre transporte aéreo internacional”, los Estados que participaron en dicho acto, acordaron delimitar la frontera aérea de los países en relación a la circulación o traslación de una aeronave en más de uno de ellos, constituyendo así la circulación internacional, y además pactaron las reglas para que las aeronaves matriculadas en un Estado puedan sobrevolar el espacio aeronáutico de otro y hacer escalas técnicas en todos los Estados miembros, sometiéndose a las regulaciones del país afectado.

Dentro de este contexto el concepto de circulación aérea, es desarrollado por Videla Escala al decir que es “la traslación de las aeronaves de un punto a otro de la superficie terrestre a través del espacio aéreo.” (1994, pp.160-165)

Concepto que es perfeccionado por el doctrinario ecuatoriano Luis Yáñez, al añadir que esta actividad puede ser domestica o internacional y generar

relaciones jurídicas entre los actores, elementos y organismos vinculados a la actividad aeronáutica. (1983, p. 189).

Los Estados contratantes de los referidos convenios, comprometidos en “lograra el más alto grado de uniformidad en reglamentos, normas, procedimientos y organización relacionados con las aeronaves, personal, rutas y servicios auxiliares en todos aquellos casos en que la uniformidad facilite mejor la navegación aérea”, celebran en la actualidad Acuerdos Multilaterales y Bilaterales sobre Transporte Aéreo que contienen los derechos aerocomerciales que los Estados se otorgan entre sí; además las rutas, frecuencias, puntos, acuerdos de cooperación, códigos compartidos, entre otros aspectos que se negocian en apego a las directrices emanadas por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI y las legislaciones aeronáuticas de los países suscriptores.

El concepto de derechos aerocomerciales dentro de la circulación aérea, dirige al estudio de las llamadas “Libertades del Aire”, que es la institución cardinal en el desarrollo del presente trabajo, siendo preciso el análisis conceptual de sus cinco categorías:

Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales

Primera Libertad: El derecho de los Estados a sobrevolar el espacio aeronáutico de otro Estado utilizando aeronaves que presenten servicios aéreos internacionales regulares.

Segunda Libertad: El derecho de los Estados a aterrizar sin fines comerciales en la infraestructura aeronáutica o el territorio de otro Estado. La doctrina la definen como escala técnica.

Acuerdo sobre Transporte Aéreo internacional

Tercera Libertad: El derecho de los Estados a desembarcar pasajeros, carga y correo en la infraestructura aeronáutica o el territorio de otro Estado.

Cuarta Libertad: El derecho de los Estados a embarcar pasajeros, carga y correo en la infraestructura aeronáutica o el territorio de otro Estado y transportarlos a su territorio.

Quinta Libertad: El derecho de los Estados a embarcar pasajeros, correo y carga y desembarcarlos en cualquier punto de una ruta razonablemente directa que tenga como destino final la infraestructura aeronáutica o el territorio de otro Estado.

Doctrina relativa al Transporte Aéreo Internacional

Sexta Libertad: El derecho de los Estados a embarcar pasajeros, correo y carga en un Estado y desembarcarlos en otro, a través de la realización de una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea (también se enuncia como “más allá” del Estado de la línea aérea).

Séptima Libertad: El derecho de los Estado a embarcar pasajeros, correo y carga y desembarcarlos sin que la ruta respectiva incluya una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea.

Octava Libertad: El derecho de los Estados a explotar exclusivamente su transporte aéreo domestico. La doctrina la denomina como Cabotaje.

De esta manera se espera haber esclarecido el concepto de la circulación aérea y sus componentes, entre los cuales sobresalen las Libertades del Aire, que en el campo doctrinario son motivo de estudio, discusión y polémica, siendo esta la razón para que en capítulos posteriores se retome el tema y

establecer políticas en transporte aeronáutico que fortalezcan los derechos aerocomerciales que negocia el Ecuador con otros Estados protagonistas de la actividad aeronáutica internacional.

2 CAPÍTULO II: MARCO JURÍDICO DEL DERECHO AERONÁUTICO

2.1 FUENTES DEL DERECHO AERONÁUTICO ECUATORIANO

Al iniciar el estudio de la teoría de las fuentes del Derecho Aeronáutico se debe empezar por establecer que el sistema jurídico al que pertenece la legislación ecuatoriana y la mayoría de legislaciones de países en el mundo es el Romano-Germano, a diferencia de otros Estados miembros igualmente de la Organización de Aviación Civil Internacional que se fundamentan en el Common Law. Es por ello que se categorizará a las fuentes del Derecho Aeronáutico desde la perspectiva tradicional del Derecho en: la Ley, la Costumbre, la Jurisprudencia, la Doctrina. Sin embargo, después de lo analizado en el primer capítulo, se puede aseverar que el Derecho Aeronáutico posee un carácter eminentemente internacionalista e integracionista por originarse de la actividad aeronáutica, y es por ello que se incorporará los Principios Generales del Derecho Aeronáutico como una nueva fuente, derivada exclusivamente de los Principios Generales del Derecho.

2.1.1 La Ley

Un aspecto importante de esta fuente es la derivación lógica de su internacionalidad, lo que trasciende en su esquema de estudio, al diferenciar las leyes de carácter internacional como los Acuerdos, Convenios, Memorandos de Entendimiento, y demás documentos celebrados entre los Estados, y las Leyes, Códigos y Reglamentos de orden interno de los países que consecuentemente son orientadas e inspiradas por las anteriores, constituyéndose así la ley como la principal fuente de la materia.

Aquí también vale agregar que la evolución política general de los Estados ha dado nacimiento a normas de carácter comunitario o regional, convirtiéndose en una nueva jerarquía de leyes que reglamentan el transporte aéreo de

determinada comunidad de países, como es el caso de la Unión Europea, con la suscripción del tratado marco de integración. Según el análisis del profesor argentino Veloso Lozano significa que los Estados miembros desde el mismo momento en que empiezan a formar parte de la Unión Europea, ceden una parte alícuota de su soberanía a favor de las Instituciones comunitarias para que sean ellas quien legislen sobre las materias y políticas sectoriales contenidas en el Tratado de la Unión Europea. (2009, p. 25)

Esta jerarquía de leyes, también está contenida en la normativa aeronáutica del país al ser parte de un organismo de carácter regional como la Comunidad Andina CAN, integrada además por Bolivia, Colombia y Perú, países que en materia de transporte aéreo tienen una política de derechos aerocomerciales recíprocamente flexible en beneficio de los sectores de comercio, turismo y transporte.

Con estas aclaraciones preliminares la ley como fuente predominante del Derecho Aeronáutico del Ecuador se categorizan en legislación internacional, regional y nacional.

2.1.1.1 Legislación Internacional

En esta categoría se enumerará los Acuerdos o Convenios de Derecho Público y Privado de carácter Multilateral y Bilateral que se encuentran ratificados por el Organismo Legislativo y están vigentes en el ordenamiento jurídico. Siguiendo un orden cronológico se tiene los siguientes:

Acuerdos multilaterales

1. Convenio de Varsovia, suscrito en la II Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, en Varsovia el 12 de octubre de 1929. Este convenio fue elaborado por el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos CITEJA, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, entre ellas el contrato de transporte, los

documentos o títulos de transporte y la responsabilidad del transportista. Posteriormente el mismo fue modificado por el Protocolo de La Haya de 1955, respecto del aumento de los montos de indemnización por parte del transportista; el Convenio de Guadalajara de 1961, por el que se creó la figura del transportista no contractual o de hecho y se le asignó responsabilidad solidaria con el transportista contractual; los Protocolos de Montreal de 1975, sobre algunos aspectos vinculados con la moneda de cuenta y el transporte aéreo de carga. Estos cuatro documentos internacionales son considerados por el profesor Mario Folchi como el Sistema de Varsovia y están en vigencia. (2012, pp. 6-7)

2. Convenio sobre reglas unificadas del Embargo Preventivo e Inmovilización de aeronaves, suscrito en Roma en el año de 1933, vigente a hasta la actualidad.
3. Convenio de Bruselas, suscrito en 1938, que establece la obligación del comandante de la aeronave a la asistencia y salvamento de personas y aeronaves en el mar.
4. Convenio de Chicago, concluido de la Conferencia de Aviación Civil Internacional realizada del 1 de noviembre al 7 de diciembre de 1944 en Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, que sustituyó al convenio de París de 1919. Es considerado como la Carta Magna de la Aviación Civil Internacional, no solo porque fue aprobado en el Acta Final de la Convención por todos los Estados participantes y ratificado posteriormente por sus respectivos parlamentos, en el caso del Ecuador mediante Decreto Ejecutivo No. 1110, publicado en Registro Oficial 675 de 25 de Noviembre de 1954, sino porque además establece en cinco Apéndices los siguientes principios y normas que regulan la actividad:
 - a. Apéndice I.- Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, que instauró la denominada Organización Provisional de Aviación Civil

OPACI, que posteriormente fue remplazada definitivamente por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, siendo el máximo organismo mundial de la actividad como agencia especializada de las Naciones Unidas, cuya sede está en la ciudad de Montreal, Canadá.

b. Apéndice II.- Convenio de Aviación Civil Internacional, que contienen los principios jurídicos y normas legales de fondo sobre las materias más significativas de su ámbito. Es marco referencial de los apéndices III, IV y V.

c. Apéndice III.- Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, que contempla las libertades del Aire no comerciales que todos los Estados contratantes conceden a los demás Estados miembros de la OACI respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, las cuales son:

Primera Libertad.- El derecho de cruzar el territorio de los Estados miembros sin aterrizar o conocida también como sobrevuelo.

Segunda Libertad: El derecho de aterrizar sin fines comerciales o parada técnica.

d. Apéndice IV.- Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, que recoge las dos libertades precedentes, e incorpora las llamadas tercera, cuarta y quinta libertades del Aire de carácter comercial, que a continuación se define:

Tercera Libertad.- El derecho conferido por un Estado a otro para que las aeronaves de este último desembarquen en el Estado concedente pasajeros, carga y correo, embarcados en el territorio del Estado al cual pertenece la aeronave.

Cuarta Libertad.- El derecho a embarcar pasajeros, carga y correo en el Estado concedente del privilegio, destinados a Estados de nacionalidad de la aeronave.

Quinta Libertad.- El derecho de embarcar pasajeros, carga y correo en el país concedente del derecho, con destino a cualquier otro Estado, distinto del que concede el privilegio, y el de desembarcar pasajeros, carga y correo en el Estado concedente del privilegio, proveniente de cualquier otro país.

- e. Apéndice V.- Anexos al Convenio, que constituyen un número de 16 instrumentos que regulan aspectos técnicos de la Aviación Civil Internacional, a los cuales la OACI les otorgó el carácter de definitivos y de cumplimiento obligatorio por los Estados miembros de esta organización, entre los que se puede mencionar están:

Licencias al personal; el Reglamento del Aire; Meteorología; Cartas Aeronáuticas; Unidades de Medidas que se emplearán en las comunicaciones aeroterrestres; Operaciones de aeronaves; Transporte Aéreo Comercial Internacional; Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves; Aeronavegabilidad; Facilitación; Telecomunicaciones Aeronáuticas; Servicio de Tránsito Aéreo; Búsqueda y Salvamento; Encuestas de accidentes de aviación; Aeródromos; Servicio de información aeronáutica; y, Ruido de las aeronaves.

5. Convenio de Ginebra, relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, firmado en 1948, que contempla los derechos de propiedad, hipoteca y locación de aeronaves que los Estados reconocen de forma recíproca.
6. Convenio de Roma, celebrado el 7 octubre de 1952 que remplazó al firmado en 1933, el cual establece la definición, responsabilidad objetiva

y limitada del explotador de la aeronave por daños causados a terceros en la superficie. Es un convenio derivado del Derecho Internacional Privado al cual el Ecuador se adhirió mediante Decreto Ejecutivo No. 444, publicado en Registro Oficial 595 de 21 de agosto de 1958.

7. El protocolo que modifica el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, efectuado en La Haya el 28 de septiembre de 1955, conocido como Protocolo de La Haya.
8. El Convenio, complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961, denominado el Convenio de Guadalajara.
9. Convenio de Tokio, aprobado el 14 de septiembre de 1963, relativo a infracciones u otros actos cometidos a bordo de aeronaves en vuelo internacional, que establece normas sobre jurisdicción en caso de la comisión de hechos ilícitos en una aeronave, así como un conjunto de derechos y facultades del comandante de la aeronave. Ratificado por Decreto Ejecutivo No. 2012, publicado en el Registro Oficial 321 de 4 de Diciembre de 1969. Publicado en el Registro Oficial No. 340 de 2 de enero de 1970.
10. Convenio de La Haya sobre la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, suscrito el 16 de diciembre de 1970. Un aspecto que amerita resaltar es la tipificación del delito que da nombre al tratado y establece disposiciones sobre extradición de delincuentes. Ratificado por Decreto Supremo No. 524-A, publicado en el Registro Oficial 203 de 15 de Abril de 1971. Publicado en el Registro Oficial No. 338 de 26 de octubre de 1971.

11. Convenio de Montreal suscrito el 23 de septiembre de 1971, para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil internacional, que típicamente múltiples delitos, su contenido es muy parecido al suscrito en La Haya un año anterior a este.
12. Protocolo de Montreal celebrado el 24 de febrero de 1988, 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, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y publicado en el Registro Oficial No. 328 de 5 de mayo de 2004.
13. Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de su detección, suscrito en la ciudad de Montreal, el 1 de marzo de 1991. Aprobado por el Congreso Nacional mediante Resolución Legislativa No. 5, publicada en Registro Oficial 749 de 31 de julio de 1995 y su texto publicado en el Registro Oficial No. 833 de 30 de noviembre de 1995.
14. Convenio relativo al transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999. Ratificado por el Ecuador el 17 de julio de 2006, publicado en el Registro Oficial No. 333 de 14 de agosto de 2006. Este convenio sustituye al Sistema de Varsovia, como dice Mario Folchi, modificando el régimen de responsabilidad del transportista en base a una doble fórmula indemnizatoria y admitiendo la forma de emisión electrónica de los documentos del transporte. Además, modifica la moneda de cuenta, incorpora la figura del transportista no contractual y las principales disposiciones del Convenio de Guadalajara de 1961, así como las previsiones de los Protocolos de Montreal de 1975. En los países miembros de la OACI que no lo han ratificado, sigue aplicándose los protocolos y convenios que conforman el Sistema de Varsovia.
15. Complementando toda la nómina de convenios y protocolos que antecede, están los siguientes: Convenio relativo a garantías

internacionales sobre elementos de equipo móvil y Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, firmados en la Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001, este convenio está en plena vigencia en algunas legislaciones, a pesar de ello en el ordenamiento jurídico todavía no se lo ha aprobado o ratificado; por otra parte están los Convenios sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves y sobre daños causados a terceros en la superficie como resultados de actos de interferencia ilícita de aeronaves, firmados en Montreal en 2009, sin tener fuerza de ley en la reglamentación de la actividad aeronáutica ecuatoriana; y por último, el Convenio sobre represión de actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional y Protocolo suplementario al Convenio de La Haya de 1970, sobre represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, celebrados en Pekín en 2010, igualmente no han sido ratificados por el país. Cabe esclarecer que el poder legislativo del país no ha aprobado ni ratificado ninguno de estos convenios que se nombran en este párrafo, únicamente se los referirá por motivos de carácter académico.

Una vez que se ha singularizado cada Convenio o Protocolo que componen el marco legal el Derecho Internacional Aeronáutico, sólo se debe agregar de manera efímera los Protocolos y Anexos que enmiendan al Convenio de Chicago de 1944, que se ocupan netamente de reglamentar aspectos de carácter técnico de la aviación civil internacional, aprobados por el Consejo Permanente de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, y son imperativos para los Estados miembros, pudiendo formular reservas en un término establecido, de no hacerlo los Estados aprueban de forma tacita dichos documentos multilaterales.

Del párrafo anterior, se desprende que si un Estado no presentó reservas sobre un nuevo anexo o enmienda hecha a los convenios, protocolos y anexos existentes, debe entenderse que las disposiciones coercitivas se incorporan a

su respectivo régimen jurídico, lo que se sustenta en primer lugar por ser países miembros de la OACI y porque uno de los objetivos cumbres del Derecho Aeronáutico es regular aspectos de la seguridad en la aeronáutica civil, por estas razones se aplica el principio reglamentario en la materia.

Después de analizar a este numeroso conjunto de tratados que contienen principios y normas específicas de política aeronáutica se concluye que la ley reflejada en dichos acuerdos internacionales es la fuente primaria y de mayor valor del Derecho Aeronáutico, importante aspecto que se tendrá en cuenta para el planteamiento de reformas legales a los cuerpos normativos aeronáuticos ecuatorianos.

Acuerdos Bilaterales

La parte política que reglamenta el comercio aéreo de los Estados participantes en la actividad aeronáutica civil internacional, se encuentra plasmada en un gran compendio de Acuerdos Bilaterales o Memorandos de Entendimiento, que tienen su origen en las prescripciones contenidas en el Apéndice IV de la Convención de Chicago de 7 de diciembre de 1944, denominado Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional, el cual recoge las cinco libertades del aire, que en la actualidad son poco satisfactorias para los intereses de los Estados en el Intercambio de derechos aerocomerciales; motivo por el cual el Ecuador y los países miembros de la OACI sostienen una política de negociación bilateral en los servicios aéreos regulares internacionales.

Según el profesor ecuatoriano Luis Yáñez existen tres tipos o patrones de Convenios Bilaterales: el tipo Chicago, el tipo Británico y el tipo Bermudas. (1983, p. 85)

El Estado ecuatoriano utiliza en sus negociaciones el formato de los Acuerdos Bilaterales del tipo Bermudas, ya que son los más extensos y numerosos, siendo además adoptados por la mayoría de países en los encuentros

bilaterales con el propósito de favorecer el desarrollo del transporte, los principios y las disposiciones del convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y organizar sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad los servicios aéreos regulares entre los países a fin de lograr una mayor cooperación en el campo de transporte aéreo internacional.

La Autoridad Aeronáutica del Ecuador en temas de Política y Derecho Aeronáutico es el Consejo Nacional de Aviación Civil CNAC, institución que mediante el intercambio previo de Notas Diplomáticas con los Estados interesados en negociar el intercambio de derechos aerocomerciales, suscribe instrumentos bilaterales que contemplan rutas, derechos de tráfico, frecuencias y acuerdos para evitar la doble imposición a los explotadores de las aeronaves, con el propósito de incrementar la oferta de servicios de transporte aéreo regular en los mercados involucrados y expandir los destinos demandados por el usuario del servicio.

La lista de Instrumentos Bilaterales suscritos por el Ecuador está integrada por Acuerdos Bilaterales, Memorandos de Entendimiento y Actas Finales, estos tres tipos de documentos cumplen una misma función y tienen el mismo valor y efecto legal; la única diferencia es el proceso de aprobación y ratificación al que deben someterse los primeros ante el organismo competente de los Estados, que en el caso del Ecuador es la Asamblea Nacional previo examen de control de constitucionalidad efectuado por la Corte Constitucional, mientras que el segundo y tercer instrumento tienen una vigencia inmediata a su celebración sin necesidad de aprobación o ratificación, siendo suficiente su inscripción en la OACI.

Con la finalidad de establecer una guía didáctica informativa de los instrumentos bilaterales que el Ecuador ha suscrito con los Estados participantes de la actividad aeronáutica civil internacional, como Anexo 1, al presente trabajo se encuentra un cuadro inventariado de todos los Acuerdos Bilaterales vigentes celebrados por la República del Ecuador, basado en la

información que reposa en los archivos de la Coordinación de Política Aérea y Derecho Aeronáutico del Consejo Nacional de Aviación Civil.

2.1.1.2 Legislación Regional

El artículo 423 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que “la integración, en especial con los países de Latinoamérica y el Caribe será un objetivo estratégico del Estado. En todas las instancias y procesos de integración, el Estado ecuatoriano se comprometerá:

3. Fortalecer la armonización de las legislaciones nacionales con énfasis en los derechos y regímenes laboral, migratorio, fronterizo, ambiental, social, educativo, cultural y de salud pública, de acuerdo con los principios de progresividad y de no regresividad....”

Es por esta premisa que existe una política de integración por parte del Estado ecuatoriano que no solo se adopta desde el 2008, sino desde mucho tiempo atrás, prueba de ello es la Decisión No. 582 sobre Transporte Aéreo en la Comunidad Andina, derivado del Acuerdo de Cartagena o Pacto Andino, celebrada en la ciudad Lima, Perú el 4 de mayo de 2004, que en ese tiempo estaba conformada por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, este último en el año 2006 toma la decisión de separarse en protesta de los Tratados de Libre Comercio firmados por Colombia y Perú con los Estados Unidos, por su parte Bolivia a considerado emanciparse de la integración andina pero es una decisión que es inconclusa aún.

El Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, en cumplimiento al literal i) del artículo 3 y el Capítulo XIII de la Codificación al Acuerdo de Integración Subregional Andino conocido también como Acuerdo de Cartagena, considera la necesidad de consolidar en una única norma las diferentes disposiciones subregionales referentes a la política aérea de la Comunidad Andina, actualizándolas en consideración de las exigencias de los cambios socioeconómicos, tecnológicos y de organización empresarial, registrados en

los últimos años, decide promulgar el referido instrumento regional que fue publicado en el Registro Oficial Suplemento 457 el 9 de noviembre de 2004, derogando las Decisiones 297, 320, 360 y 361 relativas a la integración del transporte aéreo y a la reglamentación de la múltiple designación en el transporte aéreo de la Subregión Andina.

En virtud de esta Decisión los países miembros de la Comunidad Andina fundamentan sus relaciones aerocomerciales y establecen una liberalización absoluta para la operación de las aerolíneas sin límite de frecuencias dentro de esa Subregión. Para los servicios exclusivos de carga no regular inclusive se admite la operación con quintas libertades a terceros países fuera de la Subregión Andina.

Respaldado en los artículos 3 y 4 de la Decisión 582, el Ecuador ha suscrito instrumentos bilaterales con los países miembros de la CAN, los cuales se describe a continuación:

- a. Bolivia.- Adicionalmente a la Decisión Comunitaria, Ecuador y Bolivia celebraron un Acuerdo de Transporte Aéreo el 31 de mayo de 1991, publicado en el Registro Oficial No. 78 de noviembre 28, 1996. Este instrumento resulta inaplicable por cuanto la propia Decisión No. 582 establece mejores beneficios aerocomerciales entre estos dos países, es por eso que existe interés en negociar un Acuerdo Bilateral para la flexibilización de derechos aerocomerciales extra subregionales.
- b. Colombia.- Existe el Convenio de Transito entre Ecuador y Colombia suscrito en la ciudad de Esmeraldas el 18 de abril de 1990 y publicado en el Registro Oficial No. 83 de 9 de diciembre de 1992, para la operación Aérea Transfronteriza, en el cual se establecen condiciones especiales, como las de considerar como una operación doméstica para el establecimiento de tarifas, derechos, tasas, no pago de tasas portuarias de transporte aéreo transfronterizo, evitar la doble imposición para las aerolíneas binacionales, entre otras.

Adicionalmente existe el Acta de la Reunión de Autoridades Aeronáuticas de 10 y 11 de enero de 2012, que es un instrumento bilateral mediante el cual se flexibiliza el otorgamiento de derechos aerocomerciales extrasubregionales: rutas completamente liberalizadas; derechos de tráfico hasta de quinta libertad para los servicios de pasajeros, carga y correo, en todo el continente americano exceptuando Estados Unidos y Canadá, para los servicios exclusivos de carga quintas libertades en todas las rutas; y, se celebran acuerdos de cooperación comercial entre líneas aéreas.

- c. Perú.- En virtud del Acuerdo Específico Ecuatoriano – Peruano sobre Transito Transfronterizo de Aeronaves, las rutas a ser operadas por los países son:

Perú.- Despegar desde cualquier punto en ese país, pudiendo hacer escala en cualquier punto y aterrizar en cualquier punto del Ecuador, estableciéndose punto más allá y viceversa, Los Ángeles y Miami.

Ecuador.- Despegar desde cualquier punto en ese país, pudiendo hacer escala en cualquier punto y aterrizar en cualquier punto del Perú, estableciéndose punto más allá y viceversa, Buenos Aires y Sao Paulo.

Los Derechos de Tráfico, Régimen de quintas libertades extrasubregionales, para los servicios regulares.

En la modalidad de pasajeros, carga y correo en forma combinada, siete (7) frecuencias semanales, desde/hacia cada punto más allá, con derechos de hasta quinta libertad del aire.

Lo que respecta al servicio no regular (chárter) los países acordaron facilidades recíprocas para el otorgamiento de los permisos en los servicios no regulares con la mayor celeridad y apertura.

En el Acuerdo referido, las partes además establecieron como aeródromos y aeropuertos: Loja-Macará-Cuenca-Machala-Santa Rosa-Macas-Francisco de Orellana en Ecuador; y, Tumbes-Piura-Cajamarca y Jaén en Perú.

2.1.1.3 Legislación Nacional

Continuando con el estudio de la Ley como fuente del Derecho Aeronáutico, corresponde analizar las Leyes y Regulaciones de carácter interno sobre Aviación Civil que se encuentran en vigor en el marco jurídico ecuatoriano, las que a continuación se menciona de manera integral:

- a. Ley de Aviación Civil.- Este instrumento legal ha sido objeto de 16 codificaciones (reformas), siendo su primera edición expedida por Decreto Supremo No. 161 de 30 de julio de 1970, publicada en el Registro Oficial No. 32 de 5 de agosto de dicho año, la cual fue derogada por la Codificación a la Ley de Aviación Civil, promulgada el 6 de noviembre de 2006, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 435 de 11 de enero de 2007, considerando lo dispuesto en la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, publicada en el Segundo Registro Oficial Suplemento No. 244 de 5 de abril del 2006.

Las modificaciones específicas más relevantes son:

1. Individualiza las atribuciones del Estado en dos organismos, el Consejo Nacional de Aviación Civil CNAC como organismo encargado de la política aeronáutica del país; y, la Dirección General de Aviación Civil DGAC y sus dependencias, como ente regulador, que mantendrán el control técnico-operativo de la actividad aeronáutica nacional.
2. En lo referente a la integración del Consejo Nacional de Aviación Civil, se agregan reformas expresas relacionadas a que es una entidad de

derecho público, autónoma, con personería jurídica, con sede en el Distrito Metropolitano de Quito; se establece la función del Vicepresidente; se agrega la representación del Ministro de Economía y Finanzas o su delegado; se agregan cuatro incisos relacionados a los requisitos que deben cumplir quienes sean designados Presidente y miembros del Consejo Nacional de Aviación Civil y sus atribuciones; y, así como el quórum que estará constituido por cinco miembros.

3. Sobre las atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil, se establece la capacidad de elaborar y aprobar su presupuesto y sus reglamentos; para conocer y aprobar los convenios o contratos de cooperación comercial; que los aeropuertos operados y administrados por los municipios, serán los que establezcan las tasas y derechos aeroportuarios; aprobar y modificar el reglamento de seguros aeronáuticos; y, se agrega otro literal que regula la atribución de designar al Presidente y miembros de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación y los requisitos que deben cumplir los aspirantes a tal designación.
4. Establece que la Dirección General de Aviación Civil es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica y fondos propios; su máxima autoridad es el Director General de Aviación Civil; su rango y denominación será el equivalente al grado seis de la escala de remuneraciones establecida por el Ministerio de Relaciones Laborales; y, se establecen los requisitos para ser designado Director General de Aviación Civil.
5. Expresamente se instauran las atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil, siendo estas generales; otras referentes a designaciones, contrataciones y delegaciones; regulatorias para dictar, reformar, derogar regulaciones técnicas, ordenes, reglamentos internos y disposiciones complementarias.

6. Incorpora la responsabilidad del Subdirector General de Aviación Civil, de presentar el Plan de Desarrollo Aeronáutico y el Plan Operativo de la Dirección General de Aviación Civil.
7. En lo concerniente a la integración del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, se agrega la representación del Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), un representante de las concesionarias de los aeropuertos internacionales, y al Jefe del Departamento de Seguridad Aeroportuaria de la Dirección General de Aviación Civil.
8. Sustituye el título del Capítulo VI del Título I, por: "Del Servicio de Búsqueda y Salvamento SAR", y se reforma el articulado determinando sus objetivos y competencia.
9. Elimina el artículo 12 y se agrega a continuación un nuevo capítulo denominado "De la investigación de accidentes e incidentes", compuesto de once artículos enumerados, que establecen la constitución, atribuciones, funciones y procedimientos de la Junta Investigadora de Accidentes.
10. Dispone que en el Presupuesto General del Estado, obligatoriamente se deba incluir los valores necesarios y suficientes para el mejoramiento, la administración, mantenimiento y obras que requiera la Dirección General de Aviación Civil.
11. Se agrega las acciones u omisiones que son consideradas delitos aeronáuticos; con el propósito de regular la acumulación de sanciones, que la reincidencia constituya agravante, que la reincidencia en contravenciones de tercera clase constituye suspensión definitiva de su licencia, la forma de establecer el monto de las sanciones

12. Finalmente se incorporan dos incisos que hacen relación a otras medidas de seguridad; y, que las multas contempladas en esta Ley se ajustarán automáticamente en forma anual conforme al índice de inflación emitido por el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos.

- b. Código Aeronáutico.- Este cuerpo legal agrupa las normas relacionadas con la actividad aeronáutica en un instrumento unitario, orgánico y contentivo de las instituciones legales aeronáuticas del país. Expedido mediante Decreto No. 2662 de 7 de julio de 1978, publicado en el Registro Oficial No. 629 de 14 de los mismos meses y años, está constituido por 15 Títulos que acaparan todos los aspectos, administrativos, económicos, técnicos y de orden netamente jurídico de la materia.

Hasta la actualidad el Código Aeronáutico tiene quince reformas, la más reciente fue instaurada en cumplimiento a lo dispuesto por la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, publicada en el Segundo Registro Oficial Suplemento No. 244 de 5 de abril del 2006, dando como resultado la Codificación de la Ley de Aviación Civil, expedida el 23 de noviembre de 2006, publicada en el Registro Oficial No. 435 de 11 de enero de 2007. Entre las reformas instauradas se tiene las siguientes:

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

2. Se reemplaza el Art. 102, que por la nueva numeración del articulado corresponde al Art. 100, con el texto: "En la Dirección General de Aviación Civil, se registrarán las tarifas del transporte de las empresas y compañías nacionales y extranjeras que operen en el Ecuador"; no se incluyen los artículos 103, 104, 111, 112, 117 y 173, derogados expresamente por la Ley Reformatoria en referencia.
3. En el Art. 107 se agregan las siguientes reformas expresas: En el segundo inciso se sustituye la frase "pueden ser" por "son", se sustituye el numeral uno por el siguiente texto: "Escuelas y centros de entrenamiento para personal aeronáutico: pilotos, ingenieros de vuelo, auxiliares de vuelo, mecánicos, despachadores y controladores de tránsito aéreo"; y, no se incluyen los numerales 2, 4 y 5, procediendo a cambiar la numeración.
4. En el Art. 108, se sustituye la frase: "cualquier actividad conexas" por "estas actividades conexas"; en el Art. 110 se incluyen las siguientes reformas expresas: En el inciso primero, a continuación de la frase: "Certificado de Operación" se agrega, entre paréntesis, las siglas "(AOC)"; al final del segundo inciso se reemplaza la frase: "Certificado de Operación ecuatoriano" por "de la autorización técnica correspondiente"; al final del Art. 123 se agrega el texto: "reglamentos y regulaciones técnicas RDAC"; al final del Art. 124 se agrega el texto: " y, deberá ser resuelta dentro del plazo máximo de treinta días, contados desde la fecha de su presentación".
5. El Art. 55 de la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, publicada en el Segundo Registro Oficial Suplemento No. 244 de 5 de abril de 2006 (ver...), deroga expresamente y en su totalidad la Ley de Tránsito Aéreo, que en esta Codificación se agrega a continuación de las Disposiciones Finales, con el subtítulo "Derogatoria".

6. Por sistematización, en el Art. 39 se completa la denominación de la Dirección General de Aviación Civil; en el Art. 52 se sustituye la palabra: "aeronáutica" por "competente"; en el Art. 89 se completa la denominación del Registro Aeronáutico Nacional; al título del Capítulo V, del Título IX, se agrega la palabra "aeronáutica", ya que en este Capítulo se regula lo relacionado al contrato de prenda aeronáutica, por lo que dirá: "Capítulo V, Contrato de prenda aeronáutica.

Como se puede apreciar las reformas efectuadas al Código Aeronáutico son de carácter formal mas no de fondo, con lo cual se mantienen aspectos importantes como la clasificación del objeto de aplicación de este instrumento establecido en su artículo 48, es decir las aeronaves en "públicas" y "privadas", que corroborará la tesis al determinar que las aeronaves de propiedad del Estado si están destinadas a actividades de índole comercial, como por ejemplo TAME EP, entran a esta clasificación y por lo tanto se rigen a las disposiciones del Código; los títulos subsiguientes versan sobre la infraestructura aeronáutica, las aeronaves, el personal aeronáutico, la circulación aérea, el transportista aéreo, incluyendo el contrato de transporte, los seguro aéreos, los Servicios Aéreos, las Actividades Conexas, el Otorgamiento de las Concesiones y Permisos de Operación, los privilegios generales o especiales, la responsabilidad, la prevención e investigación de accidentes, la búsqueda, asistencia, salvamento y desaparición de aeronaves y por último de las infracciones y sanciones, instituciones que serán objeto de múltiples codificaciones y reformas en la parte final del trabajo de titulación.

- c. Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General.- El primer ejemplar fue emitido mediante Decreto Supremo No. 764 de 14 de abril 1964, publicado en el Registro oficial No. 277 de 25 de junio del mismo año, el mismo que, por el defectuoso ordenamiento de su articulado desorientaba

a la Autoridad Aeronáutica y a los usuarios en su aplicación, por ende se lo modifica en su totalidad con la publicación del Decreto Ejecutivo No. de 12 de enero de 2007, en el Registro Oficial Suplemento No. 15 de 5 de febrero de ese año, estableciendo su ámbito de aplicación en las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que tengan el interés de contar con una concesión o permiso de operación para la prestación de un servicio de transporte aéreo público, doméstico o internacional, que en definitiva lo cataloga como una herramienta de regulación de la capacidad ofrecida al mercado por los explotadores de los servicios aéreos y, conscientemente, de la aplicación de la política aeronáutica del Estado en el intercambio de los derechos aerocomerciales con sus similares.

- d. Regulaciones Técnicas, Administrativas y Económicas de la Aviación Civil.- Es un sumario de reglamentos, procedimientos y en general, reglas adjetivas que se encargan de materializar los principios y normas sustantivas, estipuladas en la Constitución de la República, la Ley de Aviación Civil y el Código Aeronáutico.
- e. Otras normas internas relacionadas con la actividad aeronáutica.- Culminando el análisis de la normativa interna de la materia, a continuación se refiere a las disposiciones legales de carácter económico, productivo y social que tienen que ver con el quehacer diario de la actividad aeronáutica en el país:

1. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones:

En el literal c) de este Código se califica como servicio logístico al mantenimiento o reparación de aeronaves teniendo autorización de establecer una Zona Especial de Desarrollo Económico, como un destino aduanero, en espacios delimitados del territorio nacional, para que se asienten nuevas inversiones, con los incentivos que se detallan

en dicha normativa, tales como gozar del tratamiento de destino aduanero que les otorga el régimen legal aduanero, con la exención del pago de aranceles de las mercancías extranjeras que ingresen a dichas zonas, para el cumplimiento de los procesos autorizados. Este estímulo económico tributario favorece a los explotadores de aeronaves que materializando este beneficio disminuyen el costo de mantenimiento y reparación de su flota aérea.

El artículo 159 del Código establece que se podrán autorizar almacenes especiales de mercancías, destinadas al aprovisionamiento, reparación y mantenimiento de naves, aeronaves y unidades de carga destinadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y carga; a los que se podrán ingresar además, libre de todo tributo al comercio exterior, repuestos y piezas de recambio para su reparación, acondicionamiento o adecuación.

Por su parte el artículo 168, determina como régimen de excepción el equipaje de viajero, menaje de casa y las provisiones para naves o aeronaves, que se someterán a procedimientos simplificados conforme Reglamento al Título de la facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V Del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Finalmente en la letra f) del artículo 177, se establece como delito aduanero los actos que oculten por cualquier mecanismo mercancías extranjeras en naves, aeronaves, vehículos de transporte o unidades de carga, sin que se hayan sometido al control de las autoridades aduaneras.

Es preciso mencionar que los procedimientos e incentivos arancelarios aduaneros y el manejo de mercaderías vinculadas a la actividad aeronáutica, están regulados en Reglamento al Título de la facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la

Producción, Comercio e Inversiones y el Reglamento la Estructura e Institucionalidad de Desarrollo Productivo, de la Inversión y de los Mecanismos e Instrumentos de Fomento Productivo, establecidos en el mismo Código.

2. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:

Los artículos 177 y 178 y la Disposición Décimo Sexta del Código versan sobre la administración de impuestos transferidos a los Gobiernos Autónomos Regionales, por concepto de consumos especiales sobre aviones, avionetas y helicópteros, excepto aquellos destinados al transporte comercial de pasajeros, carga y servicio.

3. Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno:

El artículo 13 determina la deducción de los gastos efectuados en el exterior por las empresas de transporte, sea por necesidad de la actividad desarrollada en el Ecuador, sea por su extensión en el extranjero; y, la deducción del 90% del valor de los contratos de fletamento de naves para empresas de transporte aéreo internacional.

En el artículo 31, se considera como base imponible el 2% a los ingresos de las compañías de transporte internacional, y establece que los ingresos de fuente ecuatoriana que sean percibidos por empresas con o sin domicilio en el Ecuador, estarán exentas del pago de impuestos en estricta relación a lo que se haya establecido por convenios internacionales de reciprocidad tributaria, exoneraciones tributarias equivalentes para empresas nacionales y para evitar la doble tributación internacional. En tal sentido el Ecuador ha suscrito varios Acuerdos y Convenios con países que específicamente mantiene un intercambio comercial y explotan servicios de transporte aéreo regular y no regular de pasajeros, carga y correo en forma combinada.

Los servicio de transporte internacional de carga y el transporte de carga nacional aéreo desde, hacia y en la provincia de Galápagos, de conformidad con el artículo 56 de este Código se encuentran gravados con tarifa cero respecto del impuesto al valor agregado IVA.

El quinto inciso del artículo 57 de la LORTI estipula que los contribuyentes que tengan como giro de su negocio el transporte de carga al extranjero, que hayan pagado IVA en la adquisición de combustible aéreo, tienen derecho a crédito tributario exclusivamente por dicho pago.

Por su parte el Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno, establece normas adjetivas relacionadas con el explotador de aeronaves y al personal aeronáutico respecto de los gastos generales deducibles y la deducción de pagos al exterior por actividades relacionadas con el servicio de transporte aéreo nacional e internacional.

4. Ley de Extranjería y la Ley de Migración, y sus reglamentos de aplicación:

Estas leyes contienen las disposiciones inherentes a los requisitos que el extranjero solicitante debe reunir para entrar al país y además los controles migratorios a los cuales deben someterse tanto el usuario del servicio de transporte aéreo internacional y los controles efectuados a las aeronaves antes de sus operaciones, con el fin de combatir el contrabando, narcotráfico y trata de personas.

Al culminar el análisis del plexo jurídico interno del Ecuador en materia de aeronáutica civil, únicamente se planteará una propuesta reformativa que se la explicará de mejor manera en el capítulo IV del presente trabajo, y que a breves rasgos pretende unificar todo el

compendio de principios y disposiciones legales, técnicas, administrativas, reglamentarias y económicas sobre aeronáutica civil y política aeronáutica en un instrumento jurídico orgánico y sistematizado de mayor importancia que las leyes; colocando al mismo en un nivel de igualdad con los de otras materias, como la civil, producción, penal, procesa, laboral, entre otros. Esto supone, elevar a categoría de Código Orgánico Aeronáutico todas estas normas legales, por la importancia que la actividad que regula tiene en el diario vivir del mundo contemporáneo.

2.1.2 Los Principios Generales del Derecho Aeronáutico

Mario Folchi sostiene que la internacionalidad y la integralidad son características principales de la materia, la primera debido a que la numerosa cantidad de tratados internacionales que contribuyen al marco regulatorio de la asignatura sean multilaterales o bilaterales no es alcanzada, ni en un diez por ciento, por ninguna otra de las ramas del Derecho; y, la segunda porque el estudio de las leyes aeronáuticas de casi todos los países demuestra que adoptan una técnica legislativa integral, o sea que en sus articulados no se hacen distinciones o divisiones entre normas de derecho público y de derecho privado. Basándose en este criterio ubica a los Principios Generales del Derecho Aeronáutico como la primera fuente a la que deberá acudir ante el silencio de la Ley. (2012, s.f.)

Inspirados en esta tesis en el capítulo anterior ya incorporó algunos principios generales propios de esta materia, dentro de las instituciones del derecho Aeronáutico y de la Aeronáutica Civil, tales como el de la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo que cubre sus territorios, el de la vigilancia de la seguridad operacional, el de la nacionalidad única de las aeronaves, entre otros.

Por lo cual se manifestará que los Principios Generales del Derecho Aeronáutico deben ser integrados formalmente a las fuentes del derecho en la

materia, aspecto que la legislación ecuatoriana lo tiene desarrollada de forma completa e integral en los Principios de Política Aeronáutica, aprobados por el Consejo Nacional de Aviación Civil CNAC, en Acuerdo No. 014/2009 de 12 de marzo de 2009, publicado en el Registro Oficial No. 559 de 30 marzo del mismo año, integrado por tres artículos, siendo el primero el más importante debido a que contiene en su totalidad los principios que rigen a la materia en el Ecuador.

Los Principios de Política Aeronáutica, fueron elaborados de conformidad con lo establecido en la Constitución de la República, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, otros instrumentos internacionales, Código Aeronáutico y demás normativas internas, desglosados en el siguiente orden jerárquico:

- I. Principios de carácter general.
- II. Principios para el otorgamiento de derechos.
- III. Principios para el cumplimiento de los derechos y atribuciones de la autoridad aeronáutica.
- IV. Política de seguridad operacional, seguridad de la aviación civil y facilitación.
- V. Políticas para garantizar los derechos de los usuarios.
- VI. Políticas para el servicio de transporte interno o doméstico.
- VII. Política para el transporte aéreo internacional.

En consideración a todo lo expuesto, se puede aseverar que en materia de principios que reglamentan la política aeronáutica del país, está en un puesto muy privilegiado frente a las legislaciones de los demás Estados que participan contantemente en la actividad aeronáutica internacional, merito que es digno de reconocer al Doctor Carlos Sáenz Merizalde, Coordinador de Política Aeronáutica y Derecho Aéreo del Consejo Nacional de Aviación Civil, quien fue el mentor y autor de este instrumento normativo de basta trascendencia.

2.1.3 La Jurisprudencia

La Ley y los Principios Generales del Derecho Aeronáutico en principio se consolidaron como las fuentes de mayor importancia en la materia, en razón que la evolución de fuentes como la jurisprudencia y la costumbre fueron demasiado exiguas tanto en el plano interno de cada país cuanto en el internacional.

Sin embargo, esta realidad cambio respecto de la jurisprudencia por cuanto en los sistemas jurídicos de países como Argentina, Uruguay, España, Italia, Francia y principalmente en el Ecuador se produce un aumento en cantidad y calidad de las sentencias que resuelven casos litigiosos aeronáuticos, a pesar de no contar con una estructura jurisdiccional especializada en la materia, surgiendo al necesidad de que los jueces a cargo de los mismos posean un cocimiento mayor en temas aeronáuticos y de aviación civil.

Al revisar los dictámenes emitidos por los juzgados de primera instancia, las Cortes Provinciales de Justicia, la Corte Nacional de Justicia y como máximo órgano de control, interpretación constitucional y de administración de justicia en esta materia la Corte Constitucional del Ecuador, se ha encontrado una significativa cantidad de expedientes que contienen causas en materia aeronáutica relacionada con el derecho constitucional, civil, penal, laboral, administrativo, tributario, entre otras ramas del derecho, que evidencian el cambio de la evolución ascendente de la importancia de esta fuente de la materia.

Se entiende a esta fuente como el conjunto de actos y hechos perpetrados constantemente por los actores de la actividad aeronáutica, que por las necesidades de transporte y comercio fueron convertidos en hábito y consiguientemente en costumbre, lo que finalmente desembocó en la formación de la norma positivada.

La doctrina de Federico Videla Escala al hablar de la evolución histórica del Derecho Aeronáutico califica a la costumbre como una de sus fuentes más significativas, a pesar de la corta existencia que ha tenido la materia, convirtiéndola en la fuente esencial para la formación de verdaderos hábitos jurídicos que han adquirido categoría de costumbre y han llegado a tener preeminencia en la formación del derecho y la consagración de principios y normas jurídicas que alcanzan vigencia en la legislación positiva o resultan, por si mismos, fuente de derechos. (1969, p. 36)

Por otra parte, frente a las opiniones contrarias a criterio de catalogar a la costumbre como fuente de esta materia, se recurrirá a ejemplos del derecho consuetudinario internacional, que por la constante y repetitiva aplicación de las principales disposiciones sobre la configuración y validez de los documentos en el transporte aéreo internacional y demás condiciones generales aprobadas entonces por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo IATA, las incorporó al Convenio de Varsovia de 1929, que contó con la numerosa adhesión de los Estados.

Así se ratifica esta tesis de recurrir a la costumbre como fuente del Derecho Aeronáutico a falta de la Ley, los Principios Generales de la materia y la jurisprudencia, al ser un Estado netamente positivista y perteneciente al sistema jurídico Romano-Germánico.

2.1.4 La Doctrina

Finalmente corresponde analizar a la doctrina, que es una fuente de gran significación en la materia a nivel mundial y principalmente en la región Latinoamericana. Sin embargo, se debe reconocer que en el ámbito nacional esta fuente es particularmente limitada, siendo la única ilustración doctrinaria de la materia, los Principios de Política Aeronáutica, cuya autoría se atribuye al Consejo Nacional de Aviación Civil CNAC, que fue la anticipación al dictado de normas legales, en su constante labor de establecer una estructura de principios que identifique e independice a esta disciplina del Derecho, integrada

por instituciones bien establecidas y un marco jurídico legal y técnicamente instaurado.

En la esfera internacional trasciende la numerosa cantidad de opiniones vertidas, individual y colectivamente, por los ilustrados en la materia, entre los cuales se resalta al maestro Mario Folchi, que con su Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil, ha contribuido al desarrollo del Derecho Aeronáutico. Además como integrante de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutica y Espacial, expone los siguientes precedentes doctrinarios:

El primero es el Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano, elaborado por dicha Asociación entre 1961 y 1985. Este proyecto fue redactado sucesivamente por la gran mayoría de los juristas especializados de la región de la época, pudiendo considerarse así como la síntesis doctrinaria regional al respecto. Nunca fue considerado por los organismos gubernamentales, aunque su valor e influencia fueron indirectos, porque cuando los Estados de la región decidieron modernizar sus leyes internas, acudieron al Proyecto a manera de consulta. Es decir, fue un claro ejemplo de una labor doctrinaria que se anticipó al dictado de normas legales que luego han tenido vigencia. (ALADA, 2010, p. 161)

El segundo ejemplo también tuvo lugar cuando se realizó, a través de una importante tarea académica de 93 miembros de la citada entidad, la edición de una obra en la que se analizó artículo por artículo, el Convenio de Montreal de 1999, sobre el contrato de transporte aéreo y la responsabilidad del transportista. En esa labor se hizo un estudio del tratado, que fue un claro ejemplo de dogmática jurídica y que hasta la fecha es el único efectuado con ese carácter en idioma español. (ALADA, 2002, p. 74)

3 CAPÍTULO III: ORGANISMOS INTERNACIONALES Y NACIONALES DE CARÁCTER PÚBLICO Y PRIVADO

Una vez analizada la historia, las instituciones y las fuentes del Derecho Aeronáutico, en este Capítulo corresponde incursionar en el estudio de los principales organismos rectores de la actividad aeronáutica civil en el plano internacional y nacional, que además están vinculadas al desarrollo y perfeccionamiento del derecho que regula a la materia ya sea con fines políticos y académicos.

Manteniendo la línea pedagógica que se ha venido adoptando a lo largo de la investigación, se adoptará la siguiente clasificación:

3.1 ORGANISMOS INTERNACIONALES DE CARÁCTER PÚBLICO

3.1.1 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Anteriormente según el Apéndice I de la Convención de Chicago de 1944, esta organización tiene su origen en la Organización Provisional de Aviación Civil (OPACI), la misma que dejó de existir con la entrada en vigencia el 4 de abril de 1947 del Convenio de Chicago, para convertirse en la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, que es el máximo organismo rector de la aeronáutica civil en el mundo.

Por su parte Mario Folchi, sostiene que la OACI sucedió a la Comisión Internacional de Navegación Aérea CINA, creada por el Convenio de París de 1919. Este cambio fue consecuencia de la suscripción del Convenio de Chicago de 1944, cuando la segunda guerra mundial se hallaba en sus postrimerías y con un seguro desenlace. Las decisiones importantes del mundo de la época se trasladaron de Europa al otro lado del Atlántico, resolviéndose luego que sería la ciudad de Montreal, en Canadá, la sede de esta importante organización, que partir del artículo 43 el citado convenio,

establece su nombre, objetivos, principales órganos y demás atribuciones propias de su estructura y funciones. (2011, p. 2)

Con estos antecedentes, la OACI se establece como una organización gubernamental creada por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado el 4 de diciembre de 1944, para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero, siendo un organismo especializado de las Naciones Unidas que fija las normas y reglamentos internacionales necesarios para que el transporte aéreo sea seguro, regular, eficaz y económico y que desempeña, además, la función de medio para la cooperación en todos los campos de aviación civil entre los 191 Estados contratantes que lo integran.

Esta organización tiene por objeto y fines básicamente desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y fomentar el establecimiento y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, plasmados en el artículo 44 del Convenio de Chicago, con el propósito de: a) lograr el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en todo el mundo; b) fomentar la técnica de la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos; c) estimular el desarrollo del aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados en la aviación civil internacional; d) facilitar los transportes aéreos seguros, regulares, eficaces y económicos que necesiten los pueblos del mundo; e) evitar el despilfarro económico producido por la competencia excesiva; f) asegurará que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar los servicios de transportes aéreos internacionales; g) evitar que se den preferencias a ciertos Estados contratantes; h) aumentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional; i) fomentar, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Una gran organización como lo es la OACI se encuentra estructurada por organismos de carácter administrativo, técnico, económico y legal, que son los

encargados de ejecutar los objetivos planteados en el párrafo que antecede, mereciendo por tal motivo el siguiente análisis:

La Asamblea esta compuesta por todos los Estados miembros de la OACI, se reúne al menos una vez en tres años y es convocada por el Consejo. Una reunión extraordinaria de la Asamblea podrá celebrarse en cualquier momento por convocatoria del Consejo a petición de no menos de la quinta parte del número total de Estados miembros. Cuenta con numerosos poderes y deberes, entre ellos: la elección de los Estados miembros que están representados en el Consejo; examinar y tomar las acciones apropiadas sobre los informes del Consejo y decidir cualquier asunto reportado por el Consejo; y, aprobar los presupuestos de la Organización. La Asamblea podrá remitir a su discreción, al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano de cualquier asunto de su ámbito de actuación. Puede delegar al Consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el cumplimiento de los deberes de la OACI y revocar y modificar las delegaciones de autoridades en cualquier momento, y hacer frente a cualquier asunto dentro de la esfera de acción de la OACI no asignado específicamente al Consejo. En general, en este organismo se revisa en detalle la labor de la Organización en los ámbitos técnicos, administrativos, económicos, jurídicos y técnicos de cooperación. Tiene el poder de aprobar enmiendas al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), que están sujetos a ratificación por los Estados miembros. (Icao, s.f.)

El Consejo es un órgano permanente de administración y control, integrado por 36 Estados miembros elegidos por la Asamblea por un período de tres años, y estos eligen a su vez e igualmente cada tres años a su presidente, quien no tiene derecho a voto y solo ejerce funciones administrativas. El consejo elegirá entre sus miembros a uno o varios vicepresidentes, que conservarán su derecho al voto cuando actúen como Presidentes; entre las atribuciones del Presidente estan: a) Convocar las reuniones del Consejo del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación; b) Actuar como

representante del Consejo; y, c) Desempeñar en nombre del Consejo las funciones que éste le asigne.

Por su parte, entre las principales funciones del Consejo se puede destacar que lleva a cabo las instrucciones de la Asamblea y a la cual presenta un informe anual sobre su gestión, además administra las finanzas de la OACI; nombra y define las funciones del Comité de Transporte Aéreo, así como del Comité de Ayuda Colectiva para los servicios de navegación aérea, del Comité de Finanzas, del Comité sobre Interferencia Ilícita, el Comité de Cooperación Técnica, del Comité Jurídico y el Comité de Recursos Humanos. Otra función clave del Consejo es nombrar al Secretario General.

Como uno de los dos órganos de gobierno de la OACI, el Consejo dirige continuamente la labor de la OACI. En este sentido, una de sus principales funciones es la adopción de normas y métodos recomendados (SARPS) e incorporarlos en los Anexos al Convenio de Chicago. El Consejo también puede modificar los anexos existentes, según sea necesario. De ser necesario, el Consejo podrá actuar como árbitro entre los Estados miembros en cuestiones relacionadas con la aviación y la aplicación de las disposiciones de la Convención, investigar cualquier situación que presente obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, en general, puede tomar las medidas necesarias para mantener la seguridad y regularidad del transporte aéreo internacional. (Icao, s.f.)

En el plano operacional de la OACI se encuentra la Secretaría General, personalizada en la figura del Secretario General como jefe de este organismo y el director de las cinco divisiones principales: la Dirección de Navegación Aérea, la Dirección de Transporte Aéreo, la Dirección de Cooperación Técnica, la Comisión de Asuntos Jurídicos, la Oficina de Relaciones Exteriores y la Oficina de Administración y Servicios. El Secretario General también es responsable administrativamente de la gestión y el desempeño laboral relativos

a finanzas, evaluación y auditoría interna, comunicaciones y de las siete oficinas regionales que componen este órgano.

Especial relevancia en la estructura de la OACI tiene el Comité Jurídico, que es uno de los órganos permanentes creados por la Asamblea y tiene a su cargo las funciones que antes desempeñaba el extinto Comité Internacional de Técnicos y Expertos Jurídicos CITEJA, entre las que se puede destacar el estudio y elaboración de proyectos de nuevos convenios internacionales o de enmiendas a los existentes respecto a Derecho Aeronáutico Internacional; proporcionar asesoramiento al Consejo o a la Asamblea sobre asuntos legales de especial importancia para la OACI, incluyendo el ámbito público y el privado del Derecho Aeronáutico, y sobre la interpretación y modificación del convenio; así como, colaborar con otras organizaciones internacionales encargadas de la unificación y codificación del Derecho Internacional.

No se hace referencia a los demás órganos permanentes y contingentes de la OACI por ser irrelevantes para la investigación, sin embargo, no se puede dejar de enunciar a las siete oficinas regionales, ubicadas en: Bangkok, oficina de Asia y el Pacífico (APAC); Nairobi, oficina de África Oriental y Meridional (ESAF); El Cairo, oficina de Medio Oriente (MID); Dakar, Oficina de África Central y Occidental (WACAF); Lima, oficina de Sudamérica (SAM); México, oficina de Norteamérica, Centroamérica y El Caribe (NACC); y, Paris, oficina de Europa y Atlántico Septentrional (EUR/NAT).

Sin lugar a duda esta organización es el foro mundial más significativo de la aviación civil internacional, que mediante la cooperación de sus Estados miembros, trabaja para lograr su misión de seguridad, desarrollo sostenible y seguro de la actividad aeronáutica; que es trascendental para el progreso del transporte aéreo y las comunicaciones del mundo contemporáneo, bajo parámetros de seguridad y cuidado del ambiente.

3.1.2 Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Es la Organización Internacional de Aviación Civil más importante de la Región Latinoamericana, fundada el 14 de diciembre de 1973 en la Reunión de Autoridades de Aeronáutica de Latinoamérica en la que participaron 15 Estados, finalizando con la suscripción sus Estatutos. Esta entidad reemplazó a las Conferencias Regionales de Aviación Civil (CRAC), que tuvieron lugar en la década de 1960, sin constituir una entidad formal.

Al igual que la Organización de Aviación Civil Internacional, esta organización tiene como máximo órgano a la Asamblea conformada por todos los 22 Estados miembros, celebra reuniones por lo menos una vez cada dos años, siendo necesario un quórum de la mayoría de sus miembros para validar sus decisiones. Entre sus atribuciones están: administrar la organización interna de la Comisión; constituir el Consejo Ejecutivo, Comités y Grupos de Trabajo y de Expertos para estudiar aspectos relacionados con contenidos políticos, económicos, técnicos y jurídicos del transporte aéreo en Latinoamérica.

Como se lo menciona actualmente la Comisión tiene una amplia gama de actividades relacionadas con todos los temas principales de la aeronáutica civil, las cuales son lideradas por el Comité Ejecutivo formado por el Presidente y cuatro Vicepresidentes, electos por la Asamblea, tienen entre sus funciones administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido cada dos años por la Asamblea, contando para esto con la colaboración de la Secretaría.

La Secretaría, es organizada por el Comité Ejecutivo de acuerdo con las normas e instrucciones dadas por la Asamblea y las disposiciones del Estatuto, es el órgano permanente de la Comisión que tiene su sede en la ciudad de Lima, Perú, y tiene a su cargo el manejo administrativo, la coordinación presupuestaria, la preparación de reuniones, el desarrollo de estudios, el trámite de correspondencia, el mantenimiento de archivos y el monitoreo del programa de trabajo.

A su vez la Secretaría coordina la labor de sus Grupos de Expertos, siendo el más destacado el concerniente a asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA), y el denominado Grupo de Expertos FAL/AVSEC, que realiza ilustraciones respecto a la seguridad y facilitación del transporte aéreo en la región Latinoamericana, estos Grupos están integrados por los Estados miembros de la Comisión, que además posee órganos contingentes observadores al cumplimiento de los objetivos plasmados en los Estatutos de la CLAC.

Este año la CLAC cumple 40 años de vida institucional, tiempo en el que ha emitido múltiples resoluciones en materia de aeronáutica civil y ha mantenido estrechas relaciones con los otros organismos regionales de aviación civil, como son: la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAA), la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), con quienes a firmado acuerdos de cooperación que no han sido acogidas por los Estados miembros en general, a pesar de su gran contenido e importancia en el progreso de la materia. Esta realidad sería un punto a fortalecer en la política aeronáutica del país, con el propósito de alcanzar una verdadera integración Latinoamérica que subyugue las diferencias políticas y económicas en la región. Asimismo, colaboran y participan activamente en el trabajo de la CLAC, los siguientes organismos: la Asociación Andina de Líneas Aéreas (AALA), la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALDA), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA), la Comunidad Andina (CAN), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Organización de Estados Americanos (OEA), la Organización Iberoamericana de Pilotos (OIP).

3.1.3 Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA)

Creado en la Quinta Reunión de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de los Estados miembros de la Comunidad Andina, de forma general está encargado de garantizar el cumplimiento de la política de cielos

abiertos establecida por la Comisión del Acuerdo de Cartagena en mayo de 1991.

De conformidad con el Reglamento de la Comisión de la Comunidad Andina, expedido el 12 de agosto de 1999 en Lima, Perú, publicada en el Registro Oficial No. 306 de 26 de octubre de 2001, este Comité de la CAN debe reunirse por lo menos dos veces por año, en sesiones ordinarias; sin embargo, este cuerpo normativo es inobservado por parte de las Autoridades Aeronáuticas de los países que integran la CAN, es por eso la falta de fortaleza e influencia que caracteriza a este organismo en asuntos propios de la actividad aeronáutica.

3.2 ORGANISMOS INTERNACIONALES DE CARÁCTER PRIVADO

La defensa de determinados intereses del sector aerocomercial o el logro de ciertos objetivos científicos, técnicos y/o jurídicos de las instituciones de la Aeronáutica Civil y del Derecho Aeronáutico, son las premisas básicas para la constitución de entidades de esta naturaleza, es por eso que entre las principales se destacan:

3.2.1 Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

Esta organización de derecho privado, es la sucesora de la Asociación de Tráfico Aéreo Internacional fundada en La Haya en 1919, época en que comenzó la operación de los primeros servicios regulares internacionales del mundo, la IATA como se la conoce por sus siglas en inglés, fue fundada en La Habana, Cuba, en abril de 1945. Es el vehículo principal para la cooperación entre compañías aéreas en la promoción de servicios de transporte aéreo seguro, confiable y económico, en beneficio de los consumidores, mediante el fomento de normativa, prácticas y procedimientos en materia de transporte aéreo, que la catalogan como la asociación comercial de las compañías aéreas del mundo. En su fundación, la IATA tenía 57 miembros de 31 países, principalmente en Europa y América del Norte. Hoy cuenta con unos 240

miembros procedentes de 118 naciones, igualmente al 84% del tráfico aéreo regular en todo el mundo.

Las actividades y asuntos de la IATA son regulados por sus Estatutos, los mismos que solo pueden ser modificados por la Junta General de Accionistas, su última modificación tuvo lugar en la Asamblea General Anual numero 68 celebrada en Beijín del 10 al 12 de junio, con la participación de las compañías miembros, socios del sector, asociaciones regionales e internacionales, fabricantes, proveedores y representantes de los Estados. Dentro su estructura de gobierno corporativo le sigue el Comité de Nominaciones designada por la Junta General de Accionistas, que como función principal tiene establecer la nomina de los postulantes a integrar la Junta de Gobernadores o Comité Ejecutivo, que a su vez es el órgano de gobierno de la de la IATA, sus miembros ejercen una función de supervisión, control y representación de los intereses de la Asociación. Por último están los Comités de Industrias, Mandatos y Membresías y los Comités de la Industria, Grupos de Trabajo y Grupos de Aviación.

En la estructura de gobierno cooperativo desconcentrando la IATA posee 64 oficinas en 60 países, estableciendo su Sede Principal en la ciudad de Montreal, Canadá; una Oficina Ejecutiva en Ginebra, Suiza; y, Oficinas regionales en Amman, Beijing, Bruselas, Johannesburgo, Madrid, Miami, Moscú, Singapur, Washington. Estas dependencias igualmente están reguladas por los Estatutos de la organización.

El órgano que lleva a cabo el desarrollo de la política jurídica es la Consejería Legal, dependencia de la Oficina Ejecutiva, a cargo del Director General, el cual dirige la actividad cotidiana de la IATA. Entre las funciones de esta consejería están: asesorar a las aerolíneas miembros de la organización en temas relacionados con la legislación que regula su actividad en la aeronáutica aerocomercial; llevar a cabo procedimientos de arbitraje de las disputas que eventualmente surgen entre empresas y agencias; y, actualizar la información

concerniente a la legislación de todos los países que tiene que ver con la industria aeronáutica.

La integralidad del Derecho Aeronáutico es una característica que también inmiscuye organismos privados, y la IATA no es la excepción, ya que mantiene una constante actividad ante organismos como la OACI y la CLAC, y demás entidades de derecho público y privado con el propósito de defender los intereses del sector de los explotadores de aeronaves en el ámbito de la aeronáutica civil.

Por su prestigiosa trayectoria en el mejoramiento progresivo del transporte aéreo mundial, la IATA tiene dos facultades principales, la primera es desempeñar el papel de observador de los órganos gubernamentales de la mayoría de Estados y regiones que integran el sistema aeronáutico mundial, y la segunda actuar como Ente ejecutor de un conjunto de actividades en el incremento de la rentabilidad de sus miembros, entre las que se puede destacar:

La administración y gestión de la Cámara de Compensación, que es un sistema integrado en todos los patrones informáticos de las aerolíneas y agencias de viajes, que permite a los usuarios del transporte aéreo realizar el pago de su pasaje de avión por una sola ocasión en la compañía aérea de su preferencia, beneficiando a los viajeros para que puedan dirigirse a múltiples destinos del mundo a bordo de diferentes empresas con el pago único y completo del boleto al primer explotador de aeronaves o transportista. La aplicación de este sistema además permite que las líneas aéreas perciban puntualmente el pago que los pasajeros y cargadores hacen por medio de agencias de viajes o en las aerolíneas intermediarias por el valor total de su pasaje de avión, mediante un "clearing bancario", que funciona cuando la agencia de viajes o el transportista intermediario deposita la cantidad que ha apercibido de su cliente, descontando su comisión, en la Cámara de Compensación por medio de una entidad bancaria.

El sistema computarizado de reservas, es otra de las herramientas implementada por la IATA en la simplificación y facilitación del transporte aéreo comercial, por medio del cual los usuarios reservan y concretan pagos de sus pasajes de avión a través de la web, obteniendo como resultado un “e-ticket” o “boleto electrónico”, que remplaza a la antigua forma de adquirir boletos de viaje y permite ahorrar gastos a las aerolíneas miembros de esta organización; por ejemplo, en el caso de Ecuador este mecanismo de compra y reserva de boletos es utilizado por aerolíneas como TAME EP y LANECUADOR que son miembros de la IATA, y emplean esta nueva forma de acreditación del contrato de transporte aéreo que se desarrollará e incorporará en el capítulo de reformas a la legislación ecuatoriana vigente.

Con todas estas observaciones, es evidente que la IATA es el organismo no gubernamental de mayor relevancia en el transporte aéreo internacional y doméstico de las compañías aéreas miembros, y de los Estados que acogen sus reglamentaciones y prácticas en materia de seguridad y facilitación del servicio aéreo regular de pasajeros, carga y correo, aspectos que le hace merecedora de un reconocimiento positivo a su labor al servicio de las empresas aéreas, socios del sector, asociaciones regionales e internacionales, fabricantes, proveedores y gobiernos adscritos.

3.2.2 Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)

En sus inicios ostentaba la denominación de Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo Internacional (ALTA), fundada el 8 de abril de 1980, en Bogotá, Colombia, con la visión de ser un organismo de derecho privado sin ánimo de lucro; encargado de unificar criterios, coordinar los esfuerzos de colaboración de sus miembros, que faciliten el desarrollo de un transporte aéreo más seguro, más eficiente y respetuoso con el medio ambiente en la región Latinoamericana y el Caribe, para el beneficio compartido de los miembros, clientes y socios.

Su estructura organizacional y sus actividades son semejantes a la IATA, es por eso que cuenta con una Asamblea General anual que define las políticas, objetivos y designa a los integrantes de su Comité Ejecutivo, que se compone de un Presidente, un Vicepresidente y cinco Miembros, que a su vez es el órgano de gobierno de la ALTA, y cumple funciones de supervisión y administración en representación de los intereses de la asociación. De igual forma nombra a un Director Ejecutivo, que hace las veces de secretario administrativo ante los órganos y miembros de la asociación; y, por último la organización está compuesta por Comités y Grupos de Trabajo de índole económico, político y jurídico que anualmente abordan problemáticas de interés, intercambian experiencias e ideas comunes, promueven las mejores prácticas y el desarrollo de políticas específicas a través de un amplio espectro de temas que presenta el transporte aéreo en Latinoamérica y el Caribe.

3.2.3 Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)

En el plano aeroportuario es el organismo con mayor presencia institucional y política en el mundo, su fundación se oficializó en el año de 1991, como una entidad privada sin fines de lucro, que tiene como misión promover los intereses colectivos de los aeropuertos del mundo y de las comunidades a las que sirven con excelencia profesional en la gestión y operación responsable de los aeropuertos.

El Consejo Internacional de Aeropuertos constituyó su sede en la ciudad de Montreal, y cuenta con una sucursal en Ginebra, integrado por 573 miembros que operan 1.751 aeropuertos en 174 países y territorios, es decir más del 95% del tráfico mundial, datos estadísticos que le otorgan un papel preponderante en la aeronáutica civil para la defensa de intereses puntuales del sector aeroportuario. Es por esta razón que paulatinamente ha ido creciendo en su prestigio, obteniendo la distinción de observador en la OACI y en otras entidades gubernamentales y Estados.

La doctrina la cataloga como la IATA en el plano aeroportuario, debido a que su estructura es muy similar al estar compuesta por una Asamblea General, convocada anualmente y a la cual asisten todos sus miembros; un Consejo de Gobierno Mundial integrado por 29 miembros designados o elegidos por los Consejos Regionales de la ACI, para un mandato de tres años, con posibilidad de reelección por una sola vez; el Presidente de la ACI por su parte es elegido por la Asamblea General por recomendación de la Junta de Gobierno Mundial, con un mandato de dos años y no podrá ocupar este cargo por más de dos períodos de dos años completos consecutivos.

Dentro de la órbita administrativa de la ACI figura el Comité Ejecutivo constituido por 9 miembros, encargados de la supervisión y apoyo operativo a la Junta de Gobierno Mundial; y, el Director General, que actúa como secretario y vocero oficial del organismo.

Para alcanzar la excelencia en materia económica, técnica y legal, en cuestiones de medio ambiente, seguridad y facilitación aeroportuaria, la ACI cuenta con seis comisiones de orden permanente y un subcomité, los cuales cumplen funciones de orientación y asesoramiento a todo el aparataje orgánico de la entidad, es decir a la Junta de Gobierno Mundial, al Comité Ejecutivo y al Director General.

La ACI al igual que los anteriores organismos que se ha analizado mantiene oficinas desconcentradas, distribuidas en cinco regiones del mundo: ACI África (Casablanca, Marruecos), ACI Asia-Pacífico (Hong Kong, China), ACI Europa (Bruselas, Bélgica), ACI América Latina y El Caribe (Quito, Ecuador) y ACI América del Norte (Washington, EE.UU.). Estas dependencias representan los intereses de los operadores de aeropuertos, promoviendo la cooperación entre los miembros de los aeropuertos, los organismos internacionales, los gobiernos y las partes interesadas en la industria de la aviación civil; con el fin de proporcionar apoyo y gestión a un sistema aeroportuario seguro, estable, eficiente y respetuoso con el usuario y el medio ambiente.

En la región de América Latina y EL Caribe la ACI-LAC está integrada por 65 miembros que operan más de 250 aeropuertos en 37 países de la región, su sede se localiza en Quito, y es meritorio resaltar la importante labor que viene desempeñando en la maximización, cooperación y promoción de una industria aeroportuaria segura y viable de manera responsable y sostenible, prueba de ello, es el visible progreso que atañe al sistema de aeropuertos a nivel nacional, que trasciende en el resto de la región y reafirma la evolución de la actividad aeroportuaria.

3.3 ORGANISMOS NACIONALES DE CARÁCTER PÚBLICO

El Estado Ecuatoriano en la administración de las problemáticas del sector aeronáutico posee una estructura organizacional bipartita integrada por dos Autoridades Aeronáuticas, la primera es el Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC) como autoridad máxima de la política aeronáutica y aerocomercial del país; y, la segunda es la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) como autoridad técnica competente de forma exclusiva de la seguridad operacional y la calidad de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios.

3.3.1 Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC)

En un principio la política aeronáutica del país era administrada por la Dirección de Aviación Civil Ecuatoriana, creada en el Gobierno del Doctor José María Velazco Ibarra en el año de 1946, como entidad adscrita a la Comandancia General de Aeronáutica del Ministerio de Defensa Nacional, posteriormente en 1951 se crea la Junta Consultiva de Aviación Civil, pero no es sino hasta la expedición de la Ley de Aviación Civil el 29 de Noviembre de 1963, publicada en el Registro Oficial No. 122 de 5 de diciembre de los mismos mes y año, que se origina el Consejo Nacional de Aviación Civil. Con esta denominación se mantiene hasta la actualidad a pesar de las múltiples codificaciones a las que se ha sometido la Ley de Aviación Civil, incluso la efectuada mediante la Ley de Inversión y Participación Ciudadana (TROLE II), relacionada con los

deberes y responsabilidades de la Autoridad Aeronáutica, convirtiendo al Consejo en el organismo regulador de la política y normativa aeronáutica, diferenciándolo de la Dirección de Aviación Civil, que es el organismo controlador, técnico y operativo.

La vigente Ley de Aviación Civil, establece que el Estado ejercerá sus atribuciones a través del Consejo Nacional de Aviación Civil, como el organismo rector encargado de la planificación, regulación, control y de dictar las políticas aeronáuticas y aerocomerciales del país, facultades que las ejerce de acuerdo al Código Aeronáutico, Ley de Aviación Civil y reglamentos pertinentes; asimismo, lo cataloga como una entidad de derecho público, autónoma, con personería jurídica, con sede en el Distrito Metropolitano de Quito, cuya misión fundamental es la gestión y administración de los derechos aerocomerciales frente a la aviación civil internacional, en beneficio de los intereses del Estado y en procura de que los actores de la actividad aeronáutica nacional brinden a los usuarios servicios oportunos y de calidad.

Está integrado por los siguientes miembros, con voz y voto: a) Un delegado nombrado por el Presidente de la República del más alto nivel y experiencia, quien lo presidirá y tendrá voto dirimente; b) El Comandante General de la Fuerza Aérea o su delegado; c) El Ministro de Economía y Finanzas o su delegado; d) El Ministro de Relaciones Exteriores o su delegado; e) El Ministro de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad o su delegado; f) El Ministro de Turismo o su delegado; g) Un representante de la Federación de las Cámaras de Turismo; y, h) Un representante de las Cámaras de la Producción.

Los miembros del Consejo, incluyendo a su presidente y vicepresidente, exclusivamente pueden ser de nacionalidad ecuatoriana, mayores de treinta años y no podrán, al momento de su designación, tener relación laboral, participación accionaria o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacionales y/o

extranjeras que operan en el país, de conformidad al artículo 3 de la Ley de Aviación Civil.

Desde una perspectiva jurídica las atribuciones del Consejo Nacional de Aviación Civil que tienen relevancia en la materia de estudio son: aprobar el Plan de Desarrollo Aeronáutico formulado por la Dirección General de Aviación Civil y velar por su cumplimiento; otorgar las concesiones y los permisos de operación a las compañías nacionales y extranjeras de transporte aéreo público y, revocarlos, suspenderlos, modificarlos o cancelarlos; emitir dictamen previo a la celebración de convenios o acuerdos de transporte aéreo; aprobar la creación y regulación de tasas y derechos por servicios aeroportuarios, tasas y derechos por facilidades aeronáuticas y utilización de la infraestructura aeronáutica de los aeropuertos que estén bajo operación y administración de la Dirección General de Aviación Civil; resolver, en segunda instancia, los casos que por faltas a la ley, Código Aeronáutico, reglamentos o regulaciones técnicas le lleguen en grado; y, aprobar y modificar, a solicitud del Director General de Aviación Civil, el reglamento de seguros aeronáuticos, incluyendo sus montos, cobertura y responsabilidades. Cabe manifestar en este punto que el Consejo Nacional de Aviación Civil adopta todas sus competencias y decisiones fundamentado en el interés público, su conveniencia o necesidad, previniendo prácticas injustas, predatorias o anticompetitivas, evitando el monopolio de la industria aeronáutica.

Este organismo debido a su compleja estructura y con el propósito de gestionar de mejor forma el desarrollo de la actividad aeronáutica comercial, en la actualidad cuenta con cuerpos normativos como: el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General, este tiene el fin de brindar una mayor agilidad en el trámite de las Concesiones o Permisos de Operación que otorga el Organismo para el servicio de transporte aéreo público interno o internacional; el Reglamento Interno del Consejo Nacional de Aviación Civil, que establece las reglas de la organización funcional de esta Entidad; y, por último, los Principios de Política

Aeronáutica, que enmarcan las actuaciones del Consejo en el principio de sana competencia, sustentando un sistema seguro, ordenado y eficiente, que responda a las exigencias del transporte aéreo doméstico e internacional en aspectos socioeconómicos y tecnológicos.

El Consejo Nacional de Aviación Civil nombra a su Secretario General de una terna presentada por el Presidente de este organismo. Este funcionario cumple tareas de coordinación y administración de las unidades administrativas, financieras y legales del Consejo, y además es el encargado de convocar a sus integrantes a las sesiones ordinarias, extraordinarias y audiencias del Consejo, constatar el quórum que debe estar constituido por cinco miembros; y, ejecutar las resoluciones tomadas por mayoría absoluta de los miembros presentes.

Por su parte la Coordinación de Política Aeronáutica y la Coordinación de Derecho Aeronáutico, son las dependencias que conjuntamente con el Secretario General asesoran al presidente y miembros del Consejo, en la elaboración de proyectos de Resoluciones, Acuerdos y demás instrumentos que dispongan las autoridades; verifican el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios en la presentación de las solicitudes para el otorgamiento, renovación o modificación de las Concesiones y Permisos de Operación; y, tramitan las solicitudes, apelaciones, alegatos, pruebas documentales y otros instrumentos que sean presentados ante el Consejo Nacional de Aviación Civil.

No obstante su estructura organizacional antes descrita, se considerará que el CNAC debe someterse a una reestructuración administrativa, técnica y legal, que lo ubique como el único organismo que concentre en sí mismo toda la regulación, gestión y control de la actividad, manteniéndose como una entidad de derecho público altamente profesionalizada, a nivel Ministerial dentro del aparataje institucional del Estado; para lo cual en el capítulo final de este trabajo se plasmara un conjunto de reformas legales que contribuyan con el cumplimiento de esta tesis.

3.3.2 Dirección General de Aviación Civil (DGAC)

Es la institución más antigua en el sector de la aeronáutica civil en el Ecuador, creada el 9 de agosto de 1951, con la finalidad de impulsar el progreso y la seguridad de las operaciones, así como resolver los problemas específicos de la aviación civil. En un principio este órgano se encontraba adscrito a la Comandancia General de la Aeronáutica del Ministerio de Defensa Nacional, posteriormente formó parte del Ministerio de Obras Públicas, retornando en el año de 1963 a la administración del Ministerio de Defensa Nacional, época en la cual retoma el reto de reactivar el desarrollo planificado de la infraestructura aeronáutica, que se inicia con el mantenimiento y control de las instalaciones existentes con personal propio; la implementación de torres de control, la ampliación de la red de pistas, aeródromos, radiofaros y ayudas de navegación, más otras acciones administrativas que se incorporan a los servicios; finalmente con la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y el Código Aeronáutico, publicada en el Segundo Registro Oficial Suplemento No. 244 de 5 de abril de 2006, se sustituye el Artículo 5 de la Ley de Aviación Civil, estableciendo que la nueva denominación es la de Dirección General de Aviación Civil, como una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica y fondos propios, con sede en el Distrito Metropolitano de Quito, adscrita a la Presidencia de la República.

Su máxima autoridad es el Director General de Aviación Civil, designado por el Presidente de la República, de una terna propuesta por el Consejo Nacional de Aviación Civil, es el responsable del cumplimiento de las obligaciones del órgano, ejerciendo control sobre las actividades del personal y las competencias de la Institución.

Como organismo técnico que controla la actividad aeronáutica civil y ejecutor de las políticas, directrices y resoluciones impartidas por el Consejo Nacional de Aviación Civil, la Dirección General de Aviación Civil tiene como principales atribuciones: fomentar el desarrollo de la aviación comercial y en general de las

actividades de instituciones que tengan como objetivo el contribuir al desarrollo aéreo civil; velar por el cumplimiento de los acuerdos bilaterales y resoluciones de las convenciones internacionales sobre asuntos de aviación; controlar que las operaciones de vuelo se realicen dentro de las normas de seguridad, entre otras. (Dirección General de Aviación Civil, s.f.)

Dentro de su estructura orgánica sobresale la figura del Subdirector General de Aviación Civil, encargado de la elaboración del Plan de Desarrollo Aeronáutico y el Plan Operativo de la Dirección General de Aviación Civil; el Subdirector del Litoral, responsable de la gestión administrativa a él encomendadas y las funciones que le fueren delegadas por el Director General; el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, competente en materia de expedición o modificación de normas legales o reglamentarias que se relacionen con el desenvolvimiento de la actividad aérea nacional o internacional y que regulen aspectos relativos a migración, extranjería, sanidad, aduana, salud pecuaria, turismo y otros análogos; y, el cumplimiento de los convenios internacionales sobre la materia; el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), tiene a cargo la vital misión de búsqueda y salvamento de las aeronaves civiles declaradas en emergencia o accidentadas, es de interés público y constituye una obligación del Estado, de conformidad con el artículo 25 del Convenio de Chicago; y, finalmente la Junta Investigadora de Accidentes (JIA), que cumple la función de investigar y establecer los hechos, circunstancias, causa o probable causa de un accidente o incidente de aeronave en la que tiene autoridad de investigar.

En la actualidad, la gestión en infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que realiza la DGAC en coordinación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, hace que los aeropuertos del país estén provistos de equipos y material modernos de ayudas a la navegación como los radares en los aeropuertos de Quito, Guayaquil, Santa Rosa, Manta, Esmeraldas, Catamayo, Cuenca, Tulcán, Latacunga, Francisco de Orellana, San Cristóbal, Baltra, entre otros, los cuales están equipados con radio ayuda y sistemas de comunicación

que unen todos estos aeropuertos y permiten el flujo de información aeronáutica técnica y administrativa, que es utilizada tanto como las compañías de aviación como por la autoridad aeronáutica. En el campo de la meteorología actualmente dispone de acceso a información satelital, que permite brindar a las tripulaciones de vuelo, la información oportuna y eficaz, indispensable para la planificación de las operaciones aéreas.

La Dirección General de Aviación Civil, al igual que el Consejo Nacional de Aviación Civil, son entidades altamente profesionalizadas en el desempeño de sus funciones, atribuciones y objetivos, sin embargo, al revisar la normativa que regula la materia, se considera necesario que el accionar de estas dos instituciones que son las únicas Autoridades Aeronáuticas del país debe tener tres sustentos principales: primero se debe partir de la idea que debe existir un organismo único, que concentre en sí mismo toda la regulación, gestión y control de la actividad aeronáutica y aerocomercial; en segundo lugar su naturaleza jurídica debe ser de carácter público o de acuerdo al marco legal puede tomar la figura de Empresa Pública, en procura de establecer el desarrollo y la modernización de la aeronáutica como una política de Estado de interés gubernamental, popular y de la industria del transporte aéreo; y, un tercer sustento que es complementario del anterior, es que se le otorgue una independencia burocrática absoluta, otorgándole un nivel Ministerial dentro del orden jerárquico administrativo del Estado, de tal modo que se encuentre en paridad de categoría con las restantes ramas administrativas, para obtener una mejor gestión en la orientación, supervisión y control de toda actividad que constituya la aeronáutica civil.

3.4 ORGANISMOS ACADÉMICOS Y CIENTÍFICOS

A falta de organismos de carácter privado en este país, se ha considerado conveniente agregar a este capítulo a los organismos privados que tienen fines científicos y académicos vinculados con el estudio y desarrollo del Derecho Aeronáutico, los cuales se encuentran en distintos Estados, fundamentalmente

instaurados de manera accesoria a las universidades, adoptando el denominativo de institutos, escuelas y sociedades, de índole docente.

Los organismos de este tipo cumplen dentro del Derecho Aeronáutico y de la Aviación civil Internacional un papel fundamental, debido a que profesionalizan a los entendidos del Derecho y los instruyen en la profundización e innovación de normas legales que contribuyan a que la actividad aeronáutica se desenvuelva en parámetros de seguridad y calidad de servicio.

Entre las asociaciones más conocidos están: en Europa la Asociación Francesa de Derecho Aéreo, el Instituto de Derecho de la Navegación de la Universidad “La Sapienza” de Roma, el Instituto de Derecho Aéreo y Espacial de la Universidad de Leiden, en los Países Bajos o el Comité de Derecho Aéreo de la Cámara de Comercio Internacional, con sede en París. Y en América, el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial en Argentina, el Centro de Investigación y Difusión Aeronáutica Espacial de Uruguay, la Sociedad Brasileña de Derecho Aeroespacial en Brasil y el Instituto de Derecho Aéreo y Espacial de la Universidad McGill, en Montreal, Canadá.

Adicionalmente de los organismos citados en el párrafo anterior, existen entidades académicas que han contribuido de forma notable al desarrollo de la materia en la región latinoamericana, es por eso que a continuación se las analizará:

3.4.1 Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)

Inicialmente se debe mencionar que a criterio de su presidente el doctor Mario Folchi, la ALADA es la asociación no gubernamental y académica líder en el mundo aerocomercial latinoamericano y con una importante proyección internacional. Fue fundada el 18 de noviembre de 1960 en Buenos Aires, Argentina, pudiendo establecer Secciones Nacionales en cualquier país de

América Latina, y en sus 53 años de vida institucional mantiene una constante colaboración en la actividad académica regional, expandiéndose incluso a los Estados Unidos de América, Canadá y a Europa. Un aspecto a resaltar de la ALADA es su personería jurídica, como entidad sin fines de lucro, privada e internacional, con patrimonio propio, de duración indeterminada, con orientaciones independientes y solo guiadas por el afán del desarrollo y la promoción del Derecho Aeronáutico y de la Aeronáutica Civil, prestando colaboración y asistencia a los principales actores de la industria aerocomercial, en aspectos que van más allá de lo jurídico y legal, como son lo aeropolítico, lo económico y comercial e incluso, en la capacitación de nuevos dirigentes en todo el amplio campo de la industria del transporte aéreo y la actividad espacial.

En observancia a sus objetivos institucionales, entre ellos, la unificación del Derecho Aeronáutico en la región latinoamericana y la cooperación con las entidades gubernamentales y privadas para una mejor evolución de la aeronáutica civil y de la actividad espacial y de las normas legales que las regulan, tuvo el acertado accionar de elaborar el Proyecto de Código Aeronáutico Latino Americano entre 1961 y 1985; y, el Proyecto de Código Aeroportuario Latinoamericano elaborado en una comisión conjunta con la ACI – LAC, entre los años 2007 y 2010. Como ya se lo mencionó anteriormente con el afán de actualizar y consolidar la legislación de la materia en los países de la región, presentándolos incluso a la CLAC como organismo gubernamental encargado del desarrollo unificado de la normativa aeronáutica civil en los países miembros de su organización; sin embargo, estos complejos y compuestos cuerpos normativos nunca entraron en rigor en las legislaciones de los países, los cuales únicamente fueron tomados como base legal para modificar sus Códigos Aeronáuticos, Leyes de Aviación Civil y Reglamentos en general.

ALADA se integra por una Asamblea, que puede reunirse estatutariamente cada tres años, pero que en la actualidad viene haciéndolo anualmente; las

Autoridades Ejecutivas, compuestas por un Presidente, cuatro Vicepresidentes, un Secretario General; y, un Secretario General Adjunto que son elegidos cada tres años por la primera y un Consejo Directivo, integrado por estos últimos y por un Consejero por cada Sección Nacional, que puede constituirse en cada país donde haya por lo menos cinco miembros. Estas secciones nacionales designan a sus autoridades, siendo el presidente y vicepresidente de las mismas los consejeros titular y suplente de ese país en el Consejo Directivo, el cual se reúne una vez por año.

Esta asociación, que en la actualidad posee más de 400 miembros en sus diversas categorías, tiene en las Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, su reunión científica habitual, las que a partir de 1988 lo han sido con periodicidad anual. Además, ha publicado 25 libros a partir del año 1994, cuyos contenidos reflejan los trabajos de las reuniones realizadas por la entidad o determinados estudios científico-jurídicos.

La presencia de ALADA es permanente en las reuniones de la OACI y de la CLAC, donde reviste la calidad de Observador y ante las cuales ha presentado numerosas Notas de Estudio o informativas, contribuyendo significativamente a la labor de esos organismos internacionales. Además, organiza conjuntamente con otras entidades reuniones propias de la especialidad.

3.4.2 Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial

Otro organismo privado similar en su estructura y objetivos a ALADA, es el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, que se fundó en la Universidad de Salamanca en abril de 1964 y tiene su sede en Madrid. También se integra con una Asamblea y un Consejo Directivo y lleva realizadas 39 Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, que son las reuniones habituales del mismo.

Este Instituto, que reviste el carácter de Organismo consultivo de las Naciones Unidas, también lleva publicados libros sobre las distintas Jornadas realizadas y sobre otras temáticas, y durante algunos años, en las décadas de 1970 y 1980, organizó un interesante Curso de especialización en transporte aéreo en Madrid.

3.4.3 Asociación Mundial de Abogados Aeroportuarios

En el año 2008 inició sus actividades la Asociación Mundial de Abogados Aeroportuarios, entidad sin ánimo de lucro que no cuenta todavía con una estructura jurídica formal, con sede en el aeropuerto de Ciudad Real, España. Entre sus actividades, por el momento tienen una manifestación anual a través de las Conferencias Mundiales de Abogados Aeroportuarios, que se han concretado anualmente y en las que se tratan preferentemente los temas vinculados al sector aeroportuario. Sus objetivos residen en establecer vínculos de cooperación y asistencia entre los departamentos legales de las empresas aeroportuarias de todo el mundo y destacar la importancia de los temas jurídicos de dicho sector.

4 CAPÍTULO IV: POLÍTICAS PÚBLICAS EN EL SECTOR DE LA AERONÁUTICA CIVIL Y REFORMAS LEGALES A LA NORMATIVA AERONÁUTICA DEL ECUADOR

4.1 INTRODUCCIÓN

La “Politicidad” del Derecho Aeronáutico es una de las características de la rama de estudio, como lo plantea el profesor Mario Folchi, la Aeronáutica Civil por su esencial internacionalidad se halla claramente influida por la política de las relaciones internacionales y las decisiones macroeconómicas de los distintos Estados.

Partiendo de esta premisa, resulta que la orientación de la Política Aeronáutica pertenece al Estado en uso de su poder de regulación y control, desplegado por medio de la gestión de la Autoridad Aeronáutica del gobierno en aspectos técnicos, económicos y jurídicos. Es por eso que se considera la importancia de la Politicidad en la aeronáutica, al no existir sector de la Aviación Civil e institución de la materia que no posean un contenido político.

Establecido el marco de acción de la Política Aeronáutica surge una dualidad en su composición, en un primer escenario “lo político” como el conjunto de reglas a que deben ajustarse los gobernantes en sus relaciones con los ciudadanos y con los otros Estados; materializadas en leyes y reglamentos para mantener la tranquilidad y seguridad pública y conservar el orden y las buenas costumbres del tráfico aéreo nacional e internacional en el mundo, así como de la industria aeronáutica en todos sus campos de acción; y, en segundo lugar “la aeronáutica civil” como el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas y con la actividad aeroportuaria, excluyendo la operación de naves militares, sin embargo, las regulaciones concernientes a la circulación aérea, asistencia y salvamento, responsabilidad y búsqueda de aeronaves también son aplicables a los equipos aéreos militares.

Adicionalmente el jurista argentino Eduardo J. Bullrich, incorpora las tres premisas fundamentales a la política del sector, las cuales son: a) la política debe fijarse claramente en materia de aviación civil y comercial; b) dicha fijación debe realizarse mediante la ley y las reglamentaciones; y, c) la política debe ser aplicada por organismos adecuados e idóneos. (1938, p. 255)

Sobre la base de estas premisas Mario Folchi propone la definición de la Política Aeronáutica como “el conjunto de principios y normas que regulan la orientación definida del Estado frente a los problemas que plantea la aeronáutica civil”. Ilustración que es considerada incompleta por el profesor ecuatoriano Luis E. Yáñez, quien incorpora principalmente el desarrollo de la aviación comercial del país como el principio fundamental de la política, concluyendo en la siguiente definición: “es el conjunto de principios que orientan al Estado en sus propósitos y en su tarea de planificar e impulsar el desarrollo de la actividad aeronáutica civil y en la solución de los problemas generados por tal desarrollo”.

Se coincide parcialmente con las tesis referidas, debido a que los objetivos y políticas del Ecuador desde el año 2008 con la entrada en vigencia de la Constitución de la República, deben alinearse al Plan Nacional del Buen Vivir, que es el instrumento del Gobierno Nacional para articular las políticas públicas con la gestión y la inversión estatal, que en su contenido específicamente establece al transporte aéreo como un sector estratégico que permita elevar la productividad nacional, lo cual inmiscuye no solo el desarrollo de la aviación comercial sino también incursionar en la industria aeronáutica.

Con estas ilaciones al concepto de Política Aeronáutica que se propone es la siguiente: “Es el conjunto de principios que establecen la planificación y el régimen jurídico que orientan al Estado en el desarrollo aerocomercial e industrial del sector de la aeronáutica civil y en la solución de los inconvenientes que surjan de ese proceso, alineados a los objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir”.

Partiendo de esta conceptualización, en lo posterior del presente capítulo se establecerá la política aeronáutica del país, fundamentada en los principios vigentes en la materia, permitiendo corregir fallas existentes, incorporando nuevos elementos e instituciones del Derecho Aeronáutico; de tal forma que como resultado se obtiene un compendio definido y ordenado, que permita establecer una normativa actualizada a las exigencias de la aeronáutica civil internacional; regulada y controlada por la Autoridad Aeronáutica, que garantice un servicio de transporte aéreo seguro y sistemático, en beneficio de los explotadores de aeronaves, los usuarios y la comunidad en general.

4.2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA POLÍTICA AERONÁUTICA ECUATORIANA

La aviación comercial internacional se encuentra actualmente afectada por el estatismo de los Estados en la innovación de sus políticas públicas en materia de aeronáutica civil. Tal es el caso de el país que haciendo caso omiso al efecto mundial denominado globalización, todavía mantiene en práctica una serie de políticas que van en desmedro de la actividad aerocomerciales y del progreso de la industria aeronáutica.

La falta de una adecuada y planificada política en el otorgamiento de Concesiones de Operación por parte de la Autoridad Aeronáutica y el deficientemente manejo técnico, económico y jurídico de las aerolíneas o compañías aéreas que únicamente perseguían beneficios económicos, independientemente de que su naturaleza jurídica fuera pública o privada; desembocó en su quiebra y posterior liquidación. La aplicación de este tipo de políticas trajo consigo la extinción de compañías del servicio de transporte aéreo en el país como: La emblemática de bandera nacional Ecuatoriana de Aviación S.A., SAETA S.A., AIRCUENCA., ICARO S.A., y VIP S.A.

En este punto es necesario establecer que las Concesiones de Operación exclusivamente se otorgan a las compañías aéreas nacionales, para la explotación de un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y

correo en forma combinada o de carga exclusiva, doméstico o internacional; en las rutas y frecuencias en las cuales pretendan operar, es por esto que existen dos ámbitos de acción de las aerolíneas; el nacional y el internacional, los cuales se analizará a continuación.

Las aerolíneas nacionales que operaban en el ámbito internacional eran escasas, y a la luz de hechos como la quiebra de empresas que tenían Concesiones de Operación, la Autoridad Aeronáutica mantenía el criterio de que debe haber una sola compañía nacional de servicios internacionales que sea la designada para ejercer la reciprocidad real y efectiva de los derechos de tráfico del país en el exterior. Es por eso que en 1993 en el gobierno de Sixto Durán Ballén, la compañía Ecuatoriana de Aviación fue transformada en sociedad anónima y rehabilitada con el propósito de que sea el instrumento de aplicación de las políticas aeronáuticas del Ecuador. Este principio en esos tiempos era mundialmente aplicado como lo determina el doctrinario ecuatoriano Luis Yáñez, pues en esa época la mayoría de países tenían una sola línea aérea de servicio internacional de pasajeros que en gran porcentaje eran estatales o semiestatales (sic), lo cual permitía a los gobiernos coordinar su política, armonizándola con su línea aérea, sin discrepancias y en función de los intereses del país, como era el caso de: Chile con LAN; Colombia con AVIANCA; España con IBERIA, Alemania con LUFTHANSA; Francia con AIR FRANCE; Italia con ALITALIA; Holanda con KLM; e, Inglaterra con BRITISH AIRWAYS.

Esta política no era del todo absurda, puesto que, con el respaldo político y financiero del Estado, las operaciones de las líneas aéreas se incrementaron considerablemente, sin embargo, la crisis financiera de la cual fue objeto el país en 1999, repercutió en la capacidad de operación de las concesiones en rutas internacionales que tenían la empresas aéreas.

Cabe manifestar que hasta la actualidad muchos de los mencionados Estados mantienen en práctica la estatización de las aerolíneas que prestan servicios

de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, y el Ecuador no es la excepción con la creación de TAME EP, como empresa pública de bandera ecuatoriana, que desde la óptica y como se lo desarrollará en líneas posteriores debe convertirse en la aerolínea insigne del país en el globalizado mundo de la aeronáutica civil internacional.

En el campo de los Acuerdos Bilaterales sobre transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, el país tiene una constante participación en negociaciones de derechos aerocomerciales de tercera, cuarta y hasta quinta libertades del aire con diferentes Estados del mundo; sin embargo, no existe un estudio geográfico, económico, socio-ambiental, técnico, político y jurídico, en procura de establecer principios que permitan explotar en igualdad de condiciones frente a otros países los derechos de tráfico, rutas, frecuencias y demás beneficios negociados en los instrumentos bilaterales.

Es así que de las actuaciones mantenidas en las reuniones bilaterales entre autoridades aeronáuticas, nace el derecho de las compañías aéreas extranjeras de presentar al Consejo Nacional de Aviación Civil la solicitud de un permiso regular de operación de servicios de transporte aéreo en general o solo de carga, y adicionalmente operar vuelos chárter bajo el principio de reciprocidad flexible contenido en el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación. En teoría este procedimiento de permiso de operación parece simplificado y dinámico, sin embargo, el Estado ecuatoriano con la finalidad de proteger a las aerolíneas nacionales, sean estas Estatales o privadas, requiere que los explotadores foráneos cumplan requisitos de carácter financiero y legal que atentan a la inversión extranjera y nacional. Es por ello que desde la óptica estas restricciones no contribuyen al desarrollo de la aeronáutica civil internacional en el Ecuador, más bien las estanca y no permite que los operadores con bandera nacional sean motivados por el efecto de la libre competencia que es una tónica mundial en la aeronáutica civil.

El blindar el ingreso de competidores al mercado de los servicios aéreos internacionales es una política en decadencia. Un claro ejemplo es que los

Estados en los encuentros bilaterales dentro de sus comitivas, incorporan a los representantes de sus compañías aéreas, que son al fin y al cabo los primeros interesados en obtener mayores y mejores derechos de tráfico y expandir su campo de acción; inclusive la tendencia contemporánea no es solo la negociación entre Estados sino también incentivar a la asociación entre explotadores de aeronaves que se consoliden en alianzas comerciales, permitiéndoles explotar los derechos aerocomerciales negociados, en códigos compartidos y códigos compartidos complementarios, instituciones recientemente incorporadas al Derecho Aeronáutico ecuatoriano que serán desarrolladas en lo posterior.

Respecto al campo aeroportuario, primeramente se debe diferenciar la política mantenida hasta el año 2008 y la que posteriormente inició con la entrada de la Constitución de la República del Ecuador promulgada ese mismo año. Retornando a la época de fines del siglo XX e inicios del siglo XXI, en la cual no existía una política planificada en materia de transporte en sus diferentes modalidades, la infraestructura aeroportuaria del Ecuador tanto en tierra como en el espacio era notoriamente deplorable, esto como consecuencia de la paupérrima política aeroportuaria que empleaban los gobiernos de ese entonces.

Los aeródromos eran manejados por la administración central en su gran mayoría, a excepción de los aeropuertos de Quito, Guayaquil, Cuenca y Baltra, que pasaron a la gestión de operadores privados concesionados por los respectivos municipios, lo cual establecía una perspectiva muy diferente del servicio, infraestructura y beneficios establecidos sobre estándares de calidad y seguridad que brindaban los aeropuertos administrados por corporaciones particulares, frente a los proporcionados por estaciones aeroportuarias del resto del país. Esta política en la administración de los puertos aéreos ecuatorianos ocasionó el deterioro y en algunos casos el cierre de aeropuertos ubicados en puntos estratégicos para el desarrollo de sectores como el turismo y el comercio, siendo el caso de las estaciones aéreas de ciudades como Latacunga, Manta, Esmeraldas, Santa Rosa, Tulcán, El Coca, entre otras.

Esta realidad aeroportuaria se mantuvo hasta la entrada en vigencia de la Constitución de la República del Ecuador del año 2008, puesto que la carta magna establece que el transporte multimodal es un sector estratégico fundamental para alcanzar el Plan Nacional del Buen Vivir de los períodos 2009-2013 y el recientemente aprobado 2013-2017.

Con estos precedentes el gobierno ecuatoriano ha implementado como política de Estado el Plan Estratégico de Movilidad Multimodal, ejecutado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en coordinación con el Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC) y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), que como instituciones competentes del transporte aeronáutico del país realizan la construcción, rehabilitación y modernización de los aeropuertos localizados en las ciudades mencionadas en el párrafo precedente, convirtiéndolos en puertos aéreos donde se realizan grandes intercambios comerciales y por donde transita un considerable flujo de pasajeros, carga y correo en beneficio de la economía y el turismo del país.

Por otra parte se tiene la estructura organizacional de las instituciones que son la Autoridad Aeronáutica del Ecuador, como el Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC) del cual ya se trató en capítulos anteriores y concluye su importancia como organismo encargado de la política aeronáutica del país, sin embargo, faltó mencionar que su integración es exagerada en el número de miembros; en total son ocho (8) consejeros, seis (6) de ellos del sector público y dos (2) de los cuales pertenecen al sector privado, es por eso que al parecer su estructura orgánica debería reformarse, modificando su naturaleza jurídica y estructura orgánica, como se lo planteará en líneas posteriores.

Siendo la institución con mayor experiencia en materia de transporte aéreo, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), es la encargada de la gestión técnica y operativa de la aeronáutica civil ecuatoriana. Esta actividad la viene desempeñando de forma plausible, cumpliendo su misión de mejorar y alcanzar servicios de transporte aéreo nacional e internacional dentro de estándares de

excelencia y seguridad; lo cual hace que su estructura institucional sea indispensable para alcanzar los objetivos de la política aeronáutica, debiéndose mantener como ese órgano técnico de control en las operaciones aeronáuticas; pero ya no con autonomía financiera, administrativa y jurídica, sino como la Dirección Ejecutiva de la Agencia Nacional de Aeronáutica Civil.

Finalmente a modo de resumen, se puede concluir que las falencias de la política aeronáutica se encuentran en los siguientes puntos: la toma de decisiones sin consenso; políticas aeronáuticas de gobierno y no de Estado; privilegio de intereses particulares desde los órganos de Estado; escaso crecimiento económico; reducción en los ingresos de divisas en la rama del turismo; pérdida de decenas de miles de empleos directos e indirectos; pérdida de competitividad; ineficiente desarrollo en la actividad aeronáutica en general; disminución en el porcentaje de usuarios; desinterés en inversión, desarrollo e infraestructura; marco jurídico desactualizado; competencia desleal; altos costos de operación; reducción en las opciones para transporte aéreo; altos costos de pasaje y primordialmente una mala o nula conectividad regional y mundial.

Con este recuento de los principales puntos débiles de la política aeronáutica actual y tomando en cuenta la información desarrollada en capítulos anteriores, a continuación se establece los nuevos principios básicos y los parámetros de carácter jurídico, técnico, diplomático, geográfico, económico, socio-cultural y ambiental, en los cuales se debe enmarcar y alinear la renovada y vanguardista política en materia de aeronáutica civil.

4.3 PROPUESTA DE LA POLÍTICA AERONÁUTICA DEL ECUADOR

Como resultado de la investigación empleada en el presente trabajo de titulación, a continuación se estructurará la política aeronáutica del Estado ecuatoriano, a fin de alcanzar el desarrollo armónico sustentable y sostenible económicamente de la actividad aeronáutica; impulsando el desarrollo de una

industria aérea planificada y competitiva, aprovechando la posición geográfica privilegiada y estratégica del territorio; para explotar la diversidad turística del país y lograr una integración económica y productiva interna y hacia el exterior.

Cabe acotar que para su elaboración también se considera la rectoría del Estado en la actividad aeronáutica; las políticas públicas contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo para el Buen Vivir 2013- 2017; y las posiciones e intereses de los sectores participantes de la industria aeronáutica.

4.3.1 Principios fundamentales de la Política Aeronáutica de Estado

Partiendo de la premisa que los principios son conceptos abstractos que enmarcan las disposiciones de la Constitución de la República y las normas contenidas en la legislación que regula las actividades aerocomerciales, aeronáuticas y aeroportuarias, así como los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo para el Buen Vivir en el período 2013 – 2017, y con la finalidad de instaurar una política aeronáutica de Estado como estrategia fundamental del país adaptándola a las circunstancias versátiles de la actividad aeronáutica en el mundo contemporáneo; los principios en los que debe alinearse la política aeronáutica del Ecuador son:

- Instaurar una política aeronáutica de Estado desde una perspectiva integral y planificada, con una duración a largo plazo, sustentada en el cumplimiento de los objetivos estratégicos del Plan Nacional de Desarrollo para el Buen Vivir 2013 – 2017 y las propuestas de los actores de la actividad aeronáutica, en busca del desarrollo sustentable y sostenible del transporte aéreo nacional e internacional, de la infraestructura aeroportuaria y espacial; y, de los derechos aerocomerciales negociados por el Estado Ecuatoriano en ejercicio de su soberanía plena y exclusiva sobre el espacio suprayacente, continental, insular, marítimo y sobre sus recursos naturales, en estricto cumplimiento del marco jurídico interno y los Convenios Internacionales en materia de aviación civil internacional y normativa conexas.

- Garantizar la seguridad operacional del tráfico aéreo generado en el país y proveniente del exterior; el acceso al transporte aéreo como un servicio público provisto por el Estado; la libertad del transporte aéreo dentro del territorio nacional; y, el desarrollo socio – económico de la actividad y la industria aeronáutica, por intermedio de la gestión y administración de la Autoridad Aeronáutica en representación del Estado Ecuatoriano.
- Establecer la certidumbre jurídica de la legislación aeronáutica ecuatoriana con otras normas conexas del marco jurídico interno y su armonización con los instrumentos internacionales multilaterales, regionales y bilaterales aprobados y ratificados por el Ecuador en materia de aeronáutica civil internacional.
- Fomentar y fortalecer la transportación aérea, segura y ordenada, mediante la cooperación conjunta entre la Autoridad Aeronáutica y los actores de la actividad aeronáutica ecuatoriana.
- Reafirmar que la prestación de los servicios de transporte aéreo doméstico e internacional por parte de las compañías aéreas nacionales y extranjeras, sean proporcionados sin discriminación ni preferencia a los usuarios; adoptando estándares de calidad mundial; mejorando su eficiencia, regularidad y economía; con aeronaves de la más reciente tecnología en armonía ecológica con el medio ambiente, operadas por personal profesionalmente capacitado y calificado.
- Evitar prácticas monopólicas y oligopólicas por parte de las compañías aéreas nacionales y extranjeras.
- Establecer una libre competencia equitativa entre explotadores de aeronaves, alcanzando estándares internacionales de competitividad y calidad, en beneficio de los usuarios del transporte aéreo.

- Fomentar la celebración de asociaciones comerciales entre aerolíneas que desarrollen y extiendan la cobertura de los servicios de transporte aéreo, consolidando la integración regional y mundial del país.
- Impulsar el acceso de la población ecuatoriana a los servicios aéreos, como medio de transporte que facilite la comunicación y contribuya con el fortalecimiento de las actividades económicas, productivas, comerciales y turísticas que se generen entre las distintas regiones, provincias y cantones del Ecuador y los múltiples mercados del mundo.
- Establecer que las negociaciones de derechos aerocomerciales (libertades del aire) sean desempeñadas por la Autoridad Aeronáutica bajo criterios de reciprocidad real y efectiva, y mercados equivalentes inspirados en el beneficio común del país y en la capacidad comercial y los intereses de las compañías aéreas.
- Reafirmar al personal técnico aeronáutico como pieza fundamental de la actividad aérea, capacitándolo con esquemas modernos y oportunos que aseguren su constante perfeccionamiento y profesionalización.
- Desarrollar el Plan Nacional de Movilidad Multimodal en aras del crecimiento tecnológico y moderno de la infraestructura y la industria aeronáutica en general.
- Reafirmar y mantener la participación de la autoridad aeronáutica en los organismos internacionales de aviación civil, como la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otros.
- Mantener la discrecionalidad en la aplicación de las tarifas normalizadas y diferenciadas por parte de las compañías aéreas nacionales en los servicios de transporte aéreo doméstico y en los servicios internacionales

aplicar el mecanismo multilateral de fijación de tarifas, bajo el monitoreo y control de la Autoridad Aeronáutica en caso de abusos o prácticas desleales de comercio según la legislación vigente y los acuerdos internacionales a los que el Ecuador se haya adherido.

Sobre la base de este conjunto de principios planteados, el Estado ecuatoriano debe definir su Política Aeronáutica permanente a nivel interno e internacional, con el propósito de dar rumbo y contenido a las actividades de la Autoridad Aeronáutica del país; de las compañías aéreas nacionales y extranjeras; de los concesionarios aeroportuarios; del personal técnico aeronáutico; de los prestadores de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales; y en general, de todos los actores de la industria aeronáutica, en procura de brindar a los usuarios un servicio seguro, eficiente y ordenado, en la intercomunicación aérea doméstica y mundial.

Adicionalmente, en la opinión, es necesaria la consagración y contemplación de estos principios como parte del articulado del nuevo Código Orgánico Aeronáutico, y de esta forma otorgarles una figura legal de aplicación obligatoria en la toma de decisiones y soluciones en los problemas aparejados con la actividad aeronáutica civil.

4.3.2 Lineamientos Estatales de la Política Aeronáutica

4.3.2.1 Seguridad de la Aviación Civil y Seguridad Operacional

Política General

Garantizar la protección de pasajeros, tripulantes, personal en tierra, usuarios, operaciones de los explotadores de aeronaves nacionales e internacionales, las aeronaves, las instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias contra actos de interferencia ilícita y/o actos terroristas, tanto en vuelo como en tierra, mediante la aplicación del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, permitiendo

que la actividad aeronáutica civil en conjunto, alcance estándares de seguridad y eficiencia de primer nivel.

Fortalecer y garantizar un sistema eficiente en materia de seguridad operacional, basado en las exigencias que presenta la actividad aeronáutica contemporánea, en la operación de las aeronaves, aeropuertos e infraestructura aeronáutica en general, con el desafío de prevenir y disminuir el índice de accidentes en el transporte aéreo comercial doméstico e internacional.

Aplicar los lineamientos mundiales de seguridad de la aviación civil y de seguridad operacional, emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), organismos de los cuales el Ecuador es miembro, y aquellos que de manera específica, se conviniera bilateral o regionalmente con otros Estados.

Políticas Específicas

Armonizar las actuaciones administrativas de las autoridades ecuatorianas de Aeronáutica Civil, Migración, Aduanas, Salud, Sanidad aeroportuaria, Policía Nacional y Fuerzas militares, mediante la creación de una Comisión Intersectorial de Seguridad Aeronáutica Civil.

Fomentar la inversión pública y privada en la renovación de la infraestructura aeronáutica y el parque aeronáutico de aeronaves, en armonía con el medio ambiente y de desarrollo sustentable de la actividad aeronáutica, con la finalidad que los usuarios se transporten en aeronaves seguras y confiables, beneficiando a la modernización tecnológica de los explotadores de aeronaves.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como Ente rector de la política pública en transporte aéreo, deberá implantar el Sistema para Navegación Aérea en Aeropuertos y Estaciones del Ecuador, de conformidad con los

instrumentos internacionales de seguridad operacional, adquiriendo equipos y sistemas actualizados con la más alta tecnología, en iluminación de pista y mejoramiento de calidad de energía eléctrica; navegación aérea; telecomunicaciones aeronáuticas y meteorología; visualización para los servicios de aproximación; y, sistemas completos de multilateración.

Ejecutar políticas de seguridad de la aviación civil y seguridad operacional, supervisando que la infraestructura aeronáutica y las aeronaves que exploten el espacio aéreo ecuatoriano, cumplan con la normativa nacional e internacional sobre la materia, a través de la gestión de las Gerencias Aeroportuarias y los Comités de Seguridad Aeroportuaria instalados en los puertos aéreos a nivel nacional.

Promover la constante capacitación del personal técnico aeronáutico de operaciones en aire como en la superficie y del personal encargado de la seguridad de la aviación civil, a fin de contar con un recurso humano que reúna capacidades debidamente certificadas en la ejecución de sus labores.

Fortalecer las relaciones con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), como organismo auditores internacionales calificados, encargados de monitorear y orientar la seguridad de la aviación civil y operacional de la actividad aeronáutica a nivel mundial, en la prevención de accidentes de aeronaves y actos de interferencia ilícita, como terrorismo, secuestro, entre otros.

4.3.2.2 Facilitación Aeroportuaria

Política General

Minimizar los tiempos de espera y disminuir los retrasos innecesarios en los aeropuertos, para así fortalecer la eficacia, celeridad y continuidad del servicio de navegación de las aeronaves con destino nacional o internacional; y,

simplificar y agilizar los trámites relativos al ingreso, tránsito y salida de pasajeros, tripulación, aeronaves, carga, correo y suministros.

Política Específica

Equilibrar la aplicación de medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil y los principios de facilitación establecidos en el Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

Armonizar las actuaciones administrativas de las autoridades ecuatorianas de Aeronáutica Civil, Migración, Aduanas, Salud, Sanidad Aeroportuaria, Policía Nacional y Fuerzas Armadas, mediante la creación de una Comité Intersectorial de Facilitación Aeroportuaria.

El Comité Intersectorial de Facilitación Aeroportuaria tomará las medidas necesarias para la aplicación de normas y procedimientos de facilitación aeroportuaria emitidos por el OACI, impulsando el dinamismo y practicidad del transporte aéreo, evitando todo retardo innecesario a las aeronaves tripulaciones, pasajeros y carga.

Coordinar y garantizar que los procesos de controles migratorios, de aduanas, de salubridad, de seguridad, fitosanitario, de seguridad de la aviación civil y cualquier otro control, se ejecuten sin causar demoras, molestias o costos innecesarios a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros o carga en la aplicación de las leyes de migración, aduana, despacho y salubridad, manteniendo la agilidad y dinámica propia de la aviación civil, sin detrimento de la efectividad en los controles de seguridad.

Instaurar normas de cooperación entre explotadores de aeronaves y operadores aeroportuarios en el ingreso y despacho del tránsito aéreo de pasajeros, carga y correo, en los aeropuertos nacionales e internacionales, eliminando toda traba administrativa, agilizando la respuesta al usuario y automatizando las formalidades imprescindibles.

4.3.2.3 Certidumbre Jurídica

Política General

Actualizar la legislación aeronáutica ecuatoriana, de conformidad con la vigente normativa interna y los convenios o acuerdos que rigen la Aviación Civil Internacional contemporánea, mediante la conformación de un cuerpo normativo integral que contenga además las posiciones y observaciones de los actores de la industria aeronáutica, que otorgue armonización jurídica en la ejecución de las políticas públicas del sector de la aeronáutica civil, por parte de la autoridad aeronáutica y los involucrados en la actividad aérea, de forma transparente y objetiva.

Políticas Específicas

Expedir el Código Orgánico Aeronáutico, motivado por los principios de política aeronáutica planteados y los demás que fuere preciso fijar, en el que converjan las normas contenidas en el Código Aeronáutico y la Ley de Aviación Civil vigentes, en sintonía con la Constitución de la República; el Plan Nacional de Desarrollo para el Buen Vivir 2013 – 2017; el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno; la Ley de Extranjería y la Ley de Migración, entre otras; y, se incorporen nuevas instituciones y figuras legales contenidas en Acuerdos Bilaterales, Regionales y Multilaterales, sobre Derecho Aeronáutico.

Reformar la normativa sobre concesiones y permisos de operación para la explotación de servicios aéreos en general, modificando las reglas para el otorgamiento de concesiones y permisos de operación a las compañías nacionales y extranjeras, de manera que permita la transparencia y dinamización del procedimiento administrativo, permitiendo que las compañías que prestan servicios de transporte aéreo doméstico e internacional y los

actores del sector, ejecuten su actividad en un entorno de libre mercado y de competencia equitativa, bajo la regulación y control de la Autoridad Aeronáutica de forma imparcial y objetiva.

Elaborar un compendio de todas las Regulaciones Técnicas “RDAC”, Administrativas y Económicas de la Aviación Civil, a fin de proveer la certidumbre necesaria a la continuidad en la prestación de los servicios aéreos y promover la aplicación de las políticas de seguridad de la aviación civil, seguridad operacional, facilitación y productividad.

Enfocar la normativa aeronáutica en el desarrollo sustentable y sostenible de la actividad aeronáutica; la negociación de mayores y mejores derechos aerocomerciales; la explotación del recurso turístico; la productividad de la industria aeronáutica; las relaciones comerciales; el acceso a nuevos mercados y el incremento de la inversión nacional e ingreso de inversión extranjera.

Efectuar reformas de orden legal a la normativa que regula la estructura orgánica de la Autoridad Aeronáutica; los procedimientos de otorgamiento de permisos y concesiones de operación; las instituciones y figuras del Derecho Aeronáutico; y la modernización del parque aeronáutico y protección al medio ambiente, entre otras.

Estructurar la legislación aeronáutica en forma conjunta y sincronizada con las necesidades e intereses del Estado ecuatoriano, de tal forma que las políticas públicas en materia de aeronáutica civil se incorporen en todo el marco normativo del Ecuador, posicionando al transporte aéreo como un sector estratégico para alcanzar la conectividad nacional e internacional, e incrementar la producción turística, económica e industrial del país.

4.3.2.4 Precios y Tarifas

Política General

Mantener para el transporte de pasajeros y carga la liberalización y discrecionalidad en la aplicación de tarifas, con la obligación de los operadores nacionales y extranjeros de establecer y aplicar tarifas diferenciadas y registrarlas ante la autoridad aeronáutica. El precio del servicio contendrá los costos del transporte aéreo y de las instalaciones aeronáuticas, y debe asignársele en parámetros de libre mercado y competencia equitativa, evitando prácticas monopólicas y oligopólicas, en beneficio de la población ecuatoriana y el correcto manejo financiero de la industria aeronáutica.

Políticas Específicas

Esquematizar los precios tarifarios del transporte, estableciendo costos diferenciados para usuarios de la tercera edad y con capacidades diferentes, siendo de cumplimiento obligatorio de las compañías aéreas nacionales y extranjeras, bajo el control de la Autoridad Aeronáutica.

Supervisar a través de la Autoridad Aeronáutica y la Superintendencia de Control de Poder de Mercado, la transparencia y eficiencia en la imposición de precios y tarifas en el mercado de los servicios aéreos, fomentando la competencia; la prevención, investigación, conocimiento, corrección, sanción y eliminación del abuso de poder de mercado, de los acuerdos y prácticas restrictivas, de las conductas desleales contrarias al régimen previsto en Ley Orgánica de Regulación y Control de Poder de Mercado; y el control, la autorización, y de ser el caso la sanción de la concentración económica.

Vigilar que las tarifas pagadas por los usuarios por el servicio público de transporte aéreo sean proporcionales a los costos operativos de los explotadores de aeronaves y los servicios complementarios de la actividad aeronáutica, a fin de prevenir precios exorbitantes que estanquen el

crecimiento de la navegación aérea como medio de transporte, comunicación y factor fundamental para el fomento del turismo y el intercambio comercial.

Establecer que las tasas y tarifas impuestas a los usuarios de los aeropuertos concesionados y los administrados por el gobierno central, estén bajo la regulación económica de la Autoridad Aeronáutica, a fin de vigilar el cumplimiento de las tarifas, costos y los niveles de inversión comprometidos en los contratos de concesión y la normativa tributaria aplicables, en beneficio del crecimiento de la industria aeroportuaria y los usuarios del servicio como fin principal de la actividad aeronáutica.

Eliminar el costo excesivo de servicios complementarios en los aeropuertos concesionados a los Municipios de Quito, Guayaquil, Cuenca y Baltra, estableciendo un control por parte de la Autoridad Aeroportuaria a fin de regular que esos costos sean proporcionales a las instalaciones y servicios brindados en los mencionados aeropuertos.

4.3.2.5 Aerocomerciales

Política General

Fortalecer y aprovechar los factores geográficos, económico-sociales, jurídicos, técnicos y de seguridad, en la negociación de derechos aerocomerciales con otros Estados y en la explotación de los servicios de transporte aéreo doméstico e internacional, realizados por las empresas nacionales y/o extranjeras, en un entorno de competencia equitativa, alcanzando estándares de competitividad y calidad mundial, expandiendo las operaciones en la región y hacia otros continentes, permitiendo alcanzar nuevos mercados internacionales a las empresas nacionales acorde a su capacidad financiera y operativa, de tal manera que los ecuatorianos tengan con una aviación comercial sustentable mundialmente reconocida.

Políticas Específicas

Explotar la posición geográfica privilegiada en el continente, con la finalidad de obtener mejores derechos aerocomerciales de tráfico, permitiendo que el Ecuador sea un destino de parada comercial de los explotadores de aeronaves en sus rutas continentales e intercontinentales.

Establecer relaciones aerocomerciales con otros países en el intercambio de derechos de tráfico de quintas y sextas libertades para el transporte de pasajeros; y, séptimas libertades exclusivamente de carga, manteniendo el cabotaje únicamente para compañías ecuatorianas, inspirados en los intereses nacionales, como premisa básica, y tomando en cuenta la capacidad operacional y posición financiera de las aerolíneas.

En el intercambio de derechos de tráfico la Autoridad Aeronáutica actuará únicamente cuando las negociaciones se realicen en términos de reciprocidad real y efectividad operativa de las líneas aéreas nacionales frente a las aerolíneas extranjeras.

Establecer incentivos económicos como subsidios de combustibles, créditos tributarios, exoneración tributaria, entre otros, a las compañías nacionales que operen rutas que no han sido explotadas a pesar de contar con derechos de tráfico negociados en encuentros bilaterales y regionales.

Incentivar la asociación de compañías nacionales y extranjeras, mediante la conformación de alianzas comerciales, bajo la figura de códigos compartidos y códigos compartidos complementarios, enmarcados en principios de equilibrio comercial y operativo, permitiendo el desarrollo y fortalecimiento de la capacidad competitiva del transporte aéreo doméstico e internacional.

Fortalecer al tráfico aéreo como patrimonio del Estado, preservando la participación mayoritaria de empresas ecuatorianas, y fomentando la inversión

de compañías extranjeras en la actividad aérea nacional e internacional, que permitan al país ejecutar una transportación aérea integral en aspectos aerocomerciales, técnicos, económicos y financieros con otros Estados, principalmente de la región.

Mantener una política flexible en el otorgamiento de concesiones y permisos de operación a nuevos operadores aéreos, bajo parámetros de competitividad, no discriminación y transparencia, a fin de estimular la prestación de los servicios en el mercado nacional e internacional, evitando los monopolios y oligopolios, proporcionando la creación y desarrollo de nuevas rutas.

Expandir la operación de compañías nacionales y extranjeras desde y hacia el Ecuador, aprovechando los derechos de tráfico plasmados en instrumentos bilaterales y regionales, fortaleciendo la integración regional y mundial de tal manera que el crecimiento de la actividad conlleve a la liberación del transporte aéreo ecuatoriano y a establecer una política de cielos abiertos.

Impulsar el crecimiento de las compañías aéreas nacionales, conformando una asociación comercial para la operación de rutas regionales e internacionales, independientemente de las alianzas estratégicas con compañías extranjeras.

Mantener la operación transfronteriza como mecanismo de integración económica, comercial y turística con Estados vecinos, estableciendo una política libre y flexible en el establecimiento de tarifas, rutas, utilización de infraestructura, semejante a las establecidas para el transporte de pasajeros, carga y correo doméstico.

Fortalecer las relaciones aerocomerciales con la Subregión Andina, especialmente en aspectos como: el desarrollo de mecanismos de negociación en bloque, prevención de prácticas monopólicas u oligopólicas, competencia desleal, tratamiento de derechos de tráfico a compañías extra regionales y principalmente lograr una asociación comercial regional de las aerolíneas de bandera de países que integran la Comunidad Andina.

Facilitar la operación del transporte aéreo no regular, exclusivamente como un servicio complementario del transporte regular, con la finalidad de atender una demanda eventual, bajo la modalidad de vuelos especiales o chárter, realizados por empresas que cuentan con una concesión o permiso de operación para transporte aéreo internacional o específicamente permisos de operación, o de ser el caso bajo el principio de reciprocidad flexible.

Mantener el principio de libertad y apertura para el transporte aéreo internacional de carga exclusiva, flexibilizando el cumplimiento de itinerarios y número de frecuencias bajo controles.

Impulsar el crecimiento de las compañías nacionales de carga en rutas nacionales e internacionales, principalmente en la exportación de productos que son el sustento de la economía del país.

Promover el desarrollo en la infraestructura aeroportuaria de carga y su integración con el sistema de transporte multimodal, beneficiando al sector exportador e importador en el intercambio de mercaderías, entre el mercado nacional e internacional.

Ejecutar el Plan de Modernización de Aeropuertos y Estaciones del Ecuador y el Plan Estratégico de Movilidad Multimodal, mediante la consolidación y reforzamiento de aeropuertos existentes, así como estudiar y planificar la construcción de nuevos en donde se requiera, en colaboración con los gobiernos autónomos descentralizados y grupos de inversión privada.

Establecer centros de distribución de tráfico, para generar sinergias comerciales en el transporte aéreo multimodal y economías de escala, aprovechando la posición geográfica y estratégica del Ecuador.

4.3.2.6 Convenios Bilaterales

Política General

Negociar acuerdos bilaterales y multilaterales de transporte aéreo, determinando que todo intercambio de derechos aerocomerciales debe inspirarse en los intereses del país, bajo criterios de reciprocidad real - efectiva y mercados equivalentes, buscando medidas de beneficio mutuo entre aerolíneas de los países negociantes.

Políticas Específicas

Planificar y estructurar propuestas que contengan las posiciones y recomendaciones de los actores de la actividad aeronáutica y sectores económicos, productivos y turísticos involucrados con la industria aeronáutica, a fin de negociarlas en los encuentros bilaterales como propuesta país.

Promover la aplicación de los derechos de tráfico negociados con otros países, acorde a las necesidades de transporte, comercio y turismo del país, a fin de incentivar el crecimiento de la industria aeronáutica hacia una liberalización del transporte aéreo ecuatoriano y apertura de cielos abiertos.

Incentivar a las aerolíneas nacionales en el aprovechamiento de los derechos de tráfico de quintas, sextas y séptimas libertades contenidas en los convenios bilaterales y regionales, de forma independiente o en cooperación con aerolíneas extranjeras, a fin de explotar nuevas rutas y posicionarse en el marco de competencia internacional.

Establecer mecanismos bilaterales que fortalezcan aspectos como: la seguridad de la aviación civil, seguridad operativa, facilitación aeroportuaria, mejor aprovechamiento de derechos aerocomerciales, intercambio de tecnología y capacitación al personal aeronáutico, la doble imposición tributaria,

entre otros aspectos que beneficien al desarrollo de la actividad aeronáutica de los países negociadores.

Mantener el bilateralismo como único mecanismo de negociación de derechos aerocomerciales, de conformidad a lo establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional ratificado por el Ecuador, y adoptar esquemas regionales de negociación en bloque como país miembro de la Comunidad Andina cuando así convenga a los intereses del país.

4.3.2.7 Tecnología y Modernización

Política General

Impulsar la modernización tecnológica e industrial de la actividad aeronáutica, en la prestación de servicios de transporte aéreo, la infraestructura aeroportuaria, el parque aeronáutico de aeronaves y todos los sectores involucrados con la actividad.

Políticas Específicas

Incorporar herramientas de facilitación y digitalización por parte de las compañías aéreas nacionales y extranjeras, en la información, promoción, reserva y comercialización de boletos aéreos, de conformidad con las disposiciones que para el efecto dicte la IATA y otros organismos nacionales e internacionales competentes.

Fomentar la modernización del parque aeronáutico de aeronaves, con la adquisición de nuevos equipos de navegación equipados con tecnología que garantice su seguridad operacional y estándares de confort a los usuarios, así como el mantenimiento y reparación cotidiana de las aeronaves que se encuentren en operación.

Incentivar a la inversión pública y privada en el establecimiento de la industrialización de la actividad aeronáutica, en aspectos como la fabricación, ensamblaje, reparación y mantenimiento de aeronaves, partes y componentes, entre otras.

Modernizar las instalaciones destinadas al abordaje y desembarque de pasajeros y mercancías, al mantenimiento de aeronaves y a la conservación de carga, entre otros aspectos.

Establecer sistemas de información al usuario y la incorporación de nuevas tecnologías, en los múltiples servicios que prestan las compañías aéreas nacionales y extranjeras y la red aeroportuaria del país, con el fin de mantener una actividad aeronáutica dinámica, sostenible y sustentable.

Capacitar al personal aeronáutico a medida del desarrollo tecnológico de la actividad aeronáutica, la modernización de los equipos de navegación y la infraestructura aeronáutica, mediante la formación académica, investigación y el intercambio de experiencias entre entidades nacionales e internacionales, públicas y privadas.

4.3.2.8 Intersectorial

Política General

Posicionar a la actividad aeronáutica en general como un sector estratégico fundamental para el desarrollo productivo, comercial, económico, social y turístico del país.

Políticas Específicas

Coordinar y unir acciones entre las distintas autoridades involucradas en el desarrollo de las actividades de comercio y turismo principalmente, a fin de

fomentar una marca país en la operación de los servicios de transporte aéreo doméstico e internacional, por las compañías aéreas nacionales, incrementando el flujo de intercambios comerciales y la entrada de turistas a las distintas regiones del país, afectando de forma positiva a sectores relacionados con la actividad aeronáutica.

Fortalecer la conformación de organismos intersectoriales en la gestión y control de la seguridad de la aviación civil, seguridad operacional y facilitación aeroportuaria, y expandirlo a sectores como el transporte multimodal, el turismo a gran escala, entre otros.

4.3.2.9 Personal Aeronáutico

Política General

Robustecer e innovar la formación, capacitación y adiestramiento del personal aeronáutico que promueva la política de seguridad de la aviación civil en general, en parámetros de calidad y productividad en el sector, con la participación de la Autoridad Aeronáutica técnica y aeroportuaria, explotadores de aeronaves y concesionarios aeroportuarios.

Políticas Específicas

Supervisar que los programas de formación, capacitación y adiestramiento al personal aeronáutico sean impartidos por profesionales experimentados y certificados, así como incentivar la permanencia de este personal y su constante preparación en el sector aéreo.

Incorporar como objetivo primordial del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil la enseñanza de alta calidad en las escuelas de formación y capacitación nacionales, así como fomentar incentivos académicos y

económicos al desarrollo oportuno del personal aeronáutico para el país y la región latinoamericana, por parte de organismos nacionales e internacionales.

Modernizar la infraestructura tecnológica y las condiciones físicas de los lugares de operación del personal aeronáutico, en beneficio de la seguridad operacional del sector aéreo.

Implementar mecanismos legales necesarios para la debida protección del personal aeronáutico en el desarrollo de sus funciones, que garanticen su seguridad laboral, física y social.

4.4 REFORMAS LEGALES A LA NORMATIVA AERONÁUTICA DEL ECUADOR

La importancia que tiene la actividad aeronáutica en el desarrollo sustentable y sostenible de sectores como: la economía, el comercio, el transporte, el turismo y la productividad del país, hace indispensable que el Derecho que la regule este compuesto por normas compactas, compuestas, completas, armonizadas y actualizadas con la normativa interna y los convenios o acuerdos internacionales sobre aviación civil internacional, permitiendo que su aplicación posea una certidumbre jurídica en la administración y gestión de las políticas públicas que en materia de aeronáutica civil establezca y ejecute la Autoridad Aeronáutica del Ecuador.

Partiendo de esta premisa y como resultado del análisis comparatista de las instituciones que integran el Derecho Aeronáutico, tanto en el aspecto doctrinario cuanto en el legislativo, a continuación se formulará reformas y textos legislativos a manera de propuesta para conformar un completo y moderno Código Orgánico Aeronáutico, unificando y conformando normas y regulaciones a fin de solucionar la problemática jurídica con todo lo que compone la política de la aeronáutica civil.

4.4.1 Reformas y Textos legales Propuestos

4.4.1.1 Nomenclatura

Expedir un nuevo conjunto orgánico y sistemático de normas legales con un sentido etimológico de mayor jerarquía e importancia, otorgándole la nomenclatura de “Código Orgánico Aeronáutico”, en el que se integren las disposiciones contenidas en la Constitución de la República, el Plan Nacional de Desarrollo para el Buen Vivir 2013 – 2017, los Convenios Internacionales, la legislación aeronáutica vigente y la normativa conexas nacional.

4.4.1.2 Estructura Organizacional

El Ministerio del Sector

El Ministerio del Sector (Ministerio de Transporte y Obras Públicas), como órgano rector en la definición de la Política Pública en la actividad Aeronáutica Civil, de conformidad con los principios establecidos en la Constitución de la República y en el Plan Nacional de Desarrollo para el Buen Vivir; expedirá el Plan Nacional de Transporte Aeronáutico Civil supervisará y evaluará su ejecución.

La Agencia Nacional de Aeronáutica Civil

La Agencia Nacional de Aeronáutica Civil, es el único organismo encargado de la emisión, regulación, planificación, gestión, control y ejecución de la Política Aeronáutica del país, con sujeción a las políticas emanadas por el Ministerio del Sector.

Es un organismo autónomo de derecho público, altamente profesionalizado, con personería jurídica, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios, y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.

Estará adscrita al Ministerio del Sector, regida por un Consejo Nacional de Aeronáutica Civil integrado por los siguientes miembros, con voz y voto:

- a) El Ministro del Sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Aeronáutico Civil, quien lo presidirá y tendrá voto dirimente;
- b) Un representante designado por el Presidente de la República;
- c) El Ministro de Economía y Finanzas o su delegado;
- d) El Ministro de Relaciones Exteriores o su delegado;
- e) El Ministro de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad o su delegado;
- f) El Ministro de Turismo o su delegado;
- g) EL Ministro de Industria y Productividad o su delegado.

A las sesiones del Consejo asistirá el Director General de la Agencia Nacional de Aeronáutica Civil, quien actuará en calidad de Secretario del Consejo, con voz informativa, sin voto.

El Consejo sesionará en forma ordinaria una vez cada mes; y, extraordinariamente cuando lo convoque su Presidente o a solicitud de al menos cuatro de sus miembros. Sus resoluciones deberán ser motivadas y se adoptarán por mayoría absoluta de votos. El Presidente tendrá voto dirimente. Las funciones y atribuciones del Presidente del Consejo Nacional de Aeronáutica Civil, son las siguientes:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, convenios internacionales, el Código Orgánico Aeronáutico, los reglamentos y las disposiciones del Ministerio del sector y del Consejo Nacional de Aeronáutica Civil;
- b) Representar al Estado ante los organismos internacionales relacionados con la Aeronáutica Civil, y actuar como Autoridad Aeronáutica en los encuentros Bilaterales, Regionales y Multilaterales;
- c) Definir el orden del día, convocar y presidir las sesiones del Consejo;
- d) Suscribir con el Secretario del Consejo, las actas de las sesiones y las resoluciones adoptadas; y,
- e) Las demás que le correspondan conforme a la Ley, los reglamentos y las que le delegue el Consejo Nacional de Aeronáutica Civil.

Lo concerniente a los requisitos del presidente e integrantes del Consejo, la representación legal, judicial y extrajudicial, elección del Vicepresidente, el quórum constitutivo de las sesiones, las funciones y atribuciones del Consejo y demás aspectos administrativos, se regirán a lo establecido en la normativa vigente.

Consejo Consultivo Nacional de Aeronáutica Civil

Crear este organismo de consulta e información del Consejo Nacional de Aeronáutica Civil.

El Consejo Consultivo Nacional de Aeronáutica Civil garantizará la democracia participativa permanente de los sectores público, privado y social en la Política Aeronáutica Ecuatoriana, contribuyendo con esto a un mayor desarrollo sustentable del sector aéreo con influencia positiva en otras ramas del sector económico, comercial, turístico y productivo.

Sus recomendaciones no tendrán carácter vinculante. Se reunirá en forma ordinaria cada mes; y, extraordinariamente por convocatoria de su Presidente. Su funcionamiento será definido en el reglamento correspondiente.

El Consejo Consultivo Nacional de Aeronáutica Civil, estará integrado por los siguientes miembros:

- a) El Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Aeronáutica Civil, o su delegado, quien lo presidirá;
- b) Un representante de las Compañía aéreas nacionales
- c) Un representante de la Compañías aéreas extranjeras
- d) Un representante de la Federación de las Cámaras de Turismo
- e) Un representante de las Cámaras de Comercio
- f) Un representante de las Cámaras de la Producción; y,
- g) Un representante de los Concesionarios de Aeropuertos.

El Presidente del Consejo Nacional de Aeronáutica Civil, deberá convocar al Consejo Consultivo mensualmente de manera obligatoria.

En aquellos temas en que por su especificidad se requiera la participación de otra institución pública o privada, el Presidente del Consejo Consultivo Nacional podrá convocarlas.

Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Aeronáutica Civil

La Agencia Nacional de Aeronáutica Civil será administrada por un Director Ejecutivo de libre nombramiento y remoción, quien deberá ser ecuatoriano de nacimiento y reunir requisitos de idoneidad, conocimiento y experiencia en materia de Aeronáutica Civil, y no podrá tener acciones o desempeñar funciones de representación legal, administración o asesoría en las compañías de aviación nacionales o extranjeras que operaren en el país.

Las funciones y atribuciones, la estructura orgánica, jurisdicción y competencia y demás aspectos administrativos del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Aeronáutica Civil, son las establecidas en la normativa vigente, sustituyendo la autoridad del Director General de Aviación Civil.

4.4.1.3 Recursos Administrativos

En materia de recursos administrativos se estará conforme a lo establecido en la legislación vigente, siendo competentes para conocer y resolver los procesos generados por las contravenciones, en primera instancia el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Aeronáutica Civil; y, en segunda y definitiva instancia, el Consejo Nacional de Aeronáutica Civil, cuyas resoluciones causaran ejecutoria.

En los recursos de reconsideración y apelación competencia del Consejo Nacional de Aeronáutica Civil, se estará a la normativa vigente.

4.4.1.4 Seguridad de la Aviación Civil, Seguridad Operacional y Facilitación Aeroportuaria

Crear el Comité Intersectorial de Seguridad Aeronáutica Civil, como órgano responsable de expedir o modificar la normativa legal y reglamentaria relacionada con la seguridad de la aviación civil y la seguridad operacional del transporte aéreo doméstico e internacional.

Crear el Comité Intersectorial de Facilitación Aeroportuaria, como ente encargado tomará las medidas necesarias en la aplicación de normas y procedimientos de facilitación aeroportuaria emitidos por el OACI, impulsando el dinamismo y practicidad del transporte aéreo, evitando todo retardo innecesario a las aeronaves tripulaciones, pasajeros y carga.

4.4.1.5 Concesiones y Permisos de Operación para la explotación de servicios aéreos en general

Transporte Aéreo Regular de Pasajeros Carga y Correo

COMPAÑÍAS NACIONALES

- **Requisitos de Orden Legal**

Establecer que las solicitudes de concesiones de operación solo la podrán presentar personas jurídicas como compañías, consorcios y asociaciones.

Eliminar la presentación del certificado actualizado de afiliación a la Cámara de Comercio o de Turismo.

- **Requisitos de Orden Económico**

Los requisitos de orden económico serán establecidos y analizados por el Consejo Nacional de Aeronáutica Civil.

- **Requisitos de Orden Técnico**

Los requisitos de orden técnico serán establecidos y analizados por el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Aeronáutica Civil.

COMPAÑÍAS EXTRANJERAS

- **Requisitos de Orden Legal**

La calidad de representantes legales o Apoderados de las compañías extranjeras domiciliadas en el Ecuador la pueden ejercer ciudadanos nacionales o extranjeros.

La solicitud de un permiso de operación únicamente la podrán presentar compañías extranjeras domiciliadas en el Ecuador.

- **Requisitos de Orden Económico**

El estudio de tráfico de pasajeros, carga y correo en forma combinada, será de los derechos de quintas y sexta libertad; y, en los servicios de carga exclusiva, será de los derechos de séptima libertad.

Los demás requisitos de orden económico serán establecidos y analizados por el Consejo Nacional de Aeronáutica Civil.

- **Requisitos de Orden Técnico**

Los requisitos de orden técnico serán establecidos y analizados por el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Aeronáutica Civil.

Aerolíneas Comunidad Andina

El trámite del permiso de operación solicitado por las compañías aéreas de los países miembros de la Comunidad Andina, será el estipulado en la Decisión 582 de la CAN.

La calidad de representantes legales o Apoderados de las compañías extranjeras domiciliadas en el Ecuador la pueden ejercer ciudadanos nacionales o extranjeros.

Transporte Aéreo No Regular

Las concesiones y permisos de operación para el transporte aéreo no regular se sujetarán a la normativa reglamentaria en rigor.

4.4.1.6 Circulación Aérea

Es el conjunto de actividades y de instituciones jurídicas que posibilitan el desplazamiento seguro y ordenado de las aeronaves en el espacio aeronáutico.

El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves son libres en el territorio ecuatoriano, siempre y cuando los explotadores de aeronaves nacionales y extranjeros cuenten con una concesión o permiso de operación, respectivamente.

El territorio comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo.

El tránsito aéreo será regulado de manera que posibilite el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves. A tal efecto, la autoridad de aplicación establecerá las normas relativas a la circulación aérea y las medidas de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil correspondientes, incluidas las destinadas a la prevención de faltas y delitos aeronáuticos y a la protección del medio ambiente.

4.4.1.7 Jurisdicción y Competencia

Aeronaves Nacionales

Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada ecuatoriana sobre territorio extranjero o donde ningún Estado ejerza soberanía, serán regidos por las leyes de la República del Ecuador y serán juzgados por sus tribunales.

Cuando tales hechos, actos o delitos infringieren normas de seguridad pública, militares, de circulación aérea, fiscales o en general de orden público de un Estado extranjero, su conocimiento será de la jurisdicción y competencia de dicho Estado.

Aeronaves Extranjeras

Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en aeronaves públicas o privadas extranjeras sobre territorio ecuatoriano, están regidos por las leyes del Estado de bandera de la aeronave y serán juzgados por sus tribunales.

En caso que los hechos, casos o delitos cometidos a bordo de una aeronave privada extranjera infringieran normas de seguridad pública, militares, de circulación aérea, fiscales o en general de orden público del Estado ecuatoriano, su conocimiento será de la jurisdicción y competencia de este último.

4.4.1.8 Infraestructura

Aeródromos y Aeropuertos

Aeródromo es todo espacio definido de tierra o de agua, que comprende la infraestructura, edificaciones, instalaciones y equipos necesarios, destinado a la llegada, partida y movimiento de aeronaves, habilitado como tal por la autoridad aeroportuaria ecuatoriana.

Aeropuerto es el aeródromo que incluya el embarque, desembarque, tránsito o transferencia de pasajeros, carga y correo, y la administración, distribución y almacenamiento de mercancías y mercaderías, en vuelos domésticos o internacionales; equipado por toda la infraestructura aeroportuaria tanto en tierra como en el espacio, necesaria para garantizar el cumplimiento de los servicios aeroportuarios, la seguridad de la aviación civil, seguridad

operacional, facilitación aeroportuaria y el desarrollo de toda clase de actividades comerciales e industriales, estén o no relacionadas estas últimas con la aeronáutica civil.

4.4.1.9 La Aeronave

Son aeronaves los aparatos o mecanismos destinados a circular por el espacio aeronáutico, utilizando las reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie terrestre y que sean aptos para el transporte de personas, carga y correo. Son cosas muebles registrables y sustancialmente se dividen en aeronaves públicas y privadas.

Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público del Estado. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves le confiere nacionalidad ecuatoriana y cancela toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad a la cancelación.

La aeronave matriculada en un Estado extranjero solo podrá acceder a la matrícula ecuatoriana cuando la autoridad registral de dicho Estado hubiere comunicado formalmente su cancelación en el mismo.

Las aeronaves inscritas en el Registro Nacional de Aeronaves, serán asignadas con marcas distintivas de nacionalidad y matriculación ecuatoriana, conforme con la reglamentación que dicte la autoridad aeronáutica. Dichas marcas deberán fijarse en el exterior de las aeronaves. Las marcas de las aeronaves públicas deben tener características especiales que faciliten su identificación.

4.4.1.10 Nuevos Contratos de Utilización de Aeronaves

Contrato de Locación

El contrato de locación de aeronaves consiste en que una parte se obliga a transferir a otra, por un precio cierto, el uso y goce de una aeronave determinada y singularizada a fin de que sea destinada a una actividad específicamente aeronáutica, por un cierto tiempo o por millaje de recorrido. El contrato deberá constar por escrito e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves.

El contrato de locación de aeronaves produce la transferencia de la condición de explotador del locador al locatario.

La locación de aeronaves podrá convenirse con o sin tripulación y con o sin equipos accesorios, pero en todos los supuestos la conducción técnica y la dirección de la tripulación pasan al locatario.

En el caso de locación con tripulación tanto el locador como el locatario deberán ser transportadores, a menos que el Consejo Nacional de Aeronáutica Civil o la Agencia Nacional de Aeronautica Civil, según corresponda determine la necesidad de excepción de este requisito por causas debidamente justificadas.

El locador podrá obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada, siempre que la conducción técnica de la misma y la dirección de la tripulación se transfieran al locatario. En caso que el locatario de la aeronave tomase a su cargo equiparla y tripularla, la obligación del locador se reduce a hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización.

Si el locador asume la obligación de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad durante la vigencia del contrato, la misma cesa si mediase culpa del locatario.

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

No podrá cederse la locación de una aeronave ni subarrendarla sin el consentimiento expreso del locador. En ningún caso se admitirá la cesión o subarriendo parcial de la aeronave.

El locatario está obligado a cuidar de la aeronave arrendada con la debida diligencia y usarla exclusivamente en la actividad específicamente aeronáutica indicada en el contrato.

Está obligado también a pagar el precio en los plazos y lugares convenidos y a devolver la aeronave al locador, cuando se hubiese vencido el término estipulado en el contrato, en el estado que la haya recibido y sin más deterioros que los que se deban al uso legítimo y al simple transcurso del tiempo y los producidos por el caso fortuito y fuerza mayor.

Las disposiciones del contrato de locación se aplicarán a los contratos llamados de "leasing". Cuando en ellos se haya pactado una opción de compra, regirán las disposiciones de la compraventa de aeronaves.

Contrato de Fletamento

El contrato de fletamento se deberá constar por escrito y sus formalidades se rigen por la ley del lugar de su celebración, y se perfecciona cuando una parte que se denominará fletante pone a disposición de otra que se denominará

fletador la capacidad total o parcial de una aeronave mediante un precio cierto para uno o más viajes o durante un tiempo determinado, conservando el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave, para realizar una actividad específicamente aeronáutica. Asimismo, deberá cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador en las condiciones y tiempo convenidos.

El fletador deberá utilizar la aeronave según el uso previsto en el contrato y pagar el precio estipulado en el lugar y tiempo convenidos.

Los contratos de fletamento celebrados en el país o los que tienen por objeto aeronaves afectadas a servicios de transporte aéreo concesionados y permitidos por la autoridad aeronáutica, deberán inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves.

En el contrato de fletamento a tiempo, cuando el lapso de ejecución del contrato exceda de la duración pactada sin que medie culpa del fletante, el fletador estará obligado a pagar a aquél un precio proporcional, adicional al que fuese estipulado, sin perjuicio de las indemnizaciones pertinentes.

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

Contrato de Intercambio de Aeronaves

Este contrato se perfecciona cuando dos o más explotadores se obligan a utilizar recíprocamente sus aeronaves, con o sin tripulación.

Los contratos de intercambio de aeronaves podrán celebrarse bajo la figura contractual de locación o fletamento recíprocos y deberán constar por escrito.

Se inscribirán en el Registro Nacional de Aeronaves cuando el intercambio de aeronaves se convenga bajo la forma de locaciones.

Cuando los contratos de intercambio de aeronaves afecten la prestación de servicios aéreos regulares, domésticos o internacionales, deberán ser aprobados por la autoridad aeronáutica.

4.4.1.11 Contratos Aeronáuticos

Los contratos de Transporte Aéreo de Pasajeros, Equipaje y Mercancías, estarán a lo estipulado en la normativa vigente, y se agregarán los siguientes contratos:

Contrato de Transporte de Carga Postal

La normativa postal se aplicará al transporte aéreo de carga postal en lo que fuere pertinente, excepto en lo relativo a responsabilidad, que se regirá por lo establecido en el contrato de Transporte de Mercancías.

Contrato de Courier Aeronáutico

Es el contrato por el cual una persona física o jurídica identificada como Courier, se compromete a trasladar, desde un domicilio indicado por el remitente al del destinatario, todo objeto, documento o mercancía que ese remitente le entregue, por vía aérea y por aeronave en alguna parte del total del transporte y entregarlo en el tiempo convenido, y el remitente a pagar por ello un precio cierto en dinero.

Este contrato se prueba con la guía de transporte, que es el título legal del contrato celebrado entre el remitente o expedidor y el transportador Courier y acredita, salvo prueba en contrario, la celebración del contrato y la recepción del contenido del envío por el transportador y las condiciones que contengan sobre el transporte.

El transportador entregará al remitente una copia de la guía de transporte y su pérdida, ausencia o irregularidad no afectarán la existencia ni la validez del contrato, el que podrá probarse por otros medios de prueba.

Cuando resultaren compatibles, se aplicarán al contrato de Courier aeronáutico las normas concernientes al contrato de transporte aéreo de mercancías.

Contrato de Transporte Aéreo Especial

Este contrato contendrá condiciones especiales distintas a las previstas en los contratos de transporte aéreo regulados en este código, y se utilizará exclusivamente para el transporte aéreo de personas con capacidades diferentes, de cadáveres o restos humanos, de animales y de joyas y valores, entre otros.

Contrato de Construcción de Aeronaves

Es el contrato por el cual una de las partes encarga y obliga a otra la construcción de una aeronave, a cambio de un precio cierto en dinero. Las normas aplicables serán las establecidas en el Código Civil, Código de Procedimiento Civil y la reglamentación que dicte la autoridad aeronáutica.

Contrato de Compraventa de Aeronaves

Este contrato se rige por la normativa del Código Civil, Código de Procedimiento Civil y la reglamentación que dicte la autoridad aeronáutica.

Contrato de Asistencia en Tierra

Es el contrato por medio de cual una persona natural o jurídica se compromete con un explotador de aeronaves o el que haga las veces, a prestar determinados servicios de asistencia técnica o servicios complementarios o

conexos en tierra a una o más de las aeronaves del explotador, mediante el pago de un precio cierto en dinero.

Contrato de Hangaraje

Es el contrato mediante el cual el explotador de aeronaves o el que haga las veces, encarga la custodia de la aeronave y su equipo accesorio durante su permanencia en un hangar cubierto de un aeródromo o aeropuerto, a otra persona natural o jurídica técnicamente capacitada, el tiempo que la misma se encuentra estacionada y sin cumplir operación alguna, así como otras tareas relacionadas con la aeronave, mediante el pago de un precio cierto en dinero.

La normativa que regule este tipo de contrato será emitida por la autoridad aeroportuaria.

Contrato de Código Compartido

El contrato de código compartido es aquel mediante el cual dos o más transportadores comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.

Este contrato deberá constar por escrito y antes de ser ejecutados deberán ser aprobados por la autoridad aeronáutica, la cual deberá impedir que por su intermedio se consagren prácticas anticompetitivas o monopólicas.

En este contrato uno de los transportadores es el socio operador, ya que su aeronave es la que efectivamente efectúa el vuelo, y el otro u otros son los socios comercializadores de la operación.

Los socios comercializadores deben incluir en el documento de transporte la información necesaria para identificar claramente al socio operador.

Las condiciones especiales bajo las cuales se operará en códigos compartidos, se harán constar en los respectivos acuerdos bilaterales que celebre el Ecuador con otros Estados. En todo caso, en esta clase de acuerdos, las Partes serán solidariamente responsables frente a los pasajeros, equipaje y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

El contrato de código compartido opera bajo la premisa de que todos los transportadores que forman parte de éste, gozan de los mismos derechos aerocomerciales.

En los casos de códigos compartidos complementarios en las que no todos los transportadores que participan en el contrato ostentan los mismos derechos aerocomerciales, se deberá actuar bajo el principio de reciprocidad, es decir que la una parte concede a la otra ciertas rutas a cambio de reciprocidad con rutas complementarias del otro transportador, sin embargo, los transportadores nacionales se reservan de forma exclusiva el tráfico de cabotaje. En este tipo de contratos las rutas complementarias solo pueden ser operadas por el transportador que ostenta derechos aerocomerciales, por lo que el otro u otros transportadores solo ejercen la condición de socios comercializadores.

Las partes deberán informar a los usuarios, en la publicidad respectiva y en el momento de la venta de transporte aéreo, los casos en que el transporte se concretará a través de un contrato de código compartido o un código compartido complementario.

Los códigos compartidos también podrán ser operados mediante alianzas estratégicas entre compañías nacionales y/o extranjeras.

4.4.1.12 Contratos de Cooperación Aerocomerciales

Son los contratos mediante el cual compañías aéreas o aerolíneas, fusionan capital, aeronaves y equipos, con la finalidad de desarrollar economías de escala.

La fusión de se puede realizar bajo las figuras societarias de consorcios, asociaciones y alianzas estratégicas, que serán reguladas por la normativa que dicte el Consejo Nacional de Aeronáutica Civil.

Estos son los principios, lineamientos y normativa legal que debe regir la planificación, elaboración, gestión, ejecución y supervisión de las Políticas Públicas de la Aeronáutica Civil Ecuatoriana, en el desarrollo sustentable y sostenible de la actividad aeronáutica, la economía, el comercio, la producción y el turismo responsable en el país.

5 CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIÓN

- El dinámico y constante desarrollo de la actividad aeronáutica civil internacional obliga a los Estados a innovar y actualizar sus políticas públicas y legislación de la materia. Es así que el Ecuador a través de la gestión de los organismos públicos y privados involucrados en el sector del transporte aéreo, debe revisar los principios, lineamientos y normativa legal que rigen la actividad y las políticas públicas de la Aeronáutica Civil, con miras a obtener mayores y mejores derechos aerocomerciales y su operación efectiva.
- Como consecuencia de ello, el establecimiento de soluciones a la problemática actual del sector aeronáutico para propiciar su progreso sustentable y sostenible, máxime en su condición de factor dinamizador de la economía, en cumplimiento de lo dispuesto en la Constitución de la República, los Convenios Internacionales, el Plan Nacional de Desarrollo para el Buen Vivir 2013 – 2017 y la legislación interna.

5.2 RECOMENDACIONES

- El Estado ecuatoriano deberá sostener estrechos vínculos y alianzas con los organismos internacionales públicos y privados que rigen la aviación civil, como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).
- Los organismos estatales y privados conjuntamente con los actores involucrados en el sector de la actividad aeronáutica, deberán revisar los principios, lineamientos y normativa legal que tutelan las políticas públicas

de la materia, de tal manera que permita conseguir en el campo internacional derechos aerocomerciales de tráfico de quinta y sexta libertades para el transporte de pasajeros, carga y correo, y séptima libertad exclusivamente para carga.

- Las negociaciones de derechos aerocomerciales con otros Estados, deberán enmarcarse en la renovada política pública del sector aeronáutico y en los intereses económicos del país, teniendo como premisa básica, facilitar a las compañías aéreas nacionales el ejercicio efectivo de los derechos recíprocamente intercambiados.
- En procura de solucionar la problemática actual de la aeronáutica civil, el Estado deberá efectuar las siguientes acciones: integrar la legislación vigente e incorporar nuevas normas y reglas concernientes a la materia en un Código Orgánico Aeronáutico; reorganizar la estructura orgánica de las instituciones encargadas de la ejecución de las políticas públicas del sector; modernizar la infraestructura aeronáutica, incentivar la celebración de contratos de cooperación aerocomercial entre compañías nacionales y extranjeras; y, en general, aplicar los lineamientos de la política aeronáutica propuesta.
- Establecer como principio básico que el progreso sustentable y sostenible del transporte aéreo y su infraestructura, constituya una política de Estado, no una cuestión coyuntural, en beneficio del desarrollo dinámico de la economía, el comercio, la productividad y el turismo responsable con la explotación de los derechos aerocomerciales a nivel regional y mundial.

REFERENCIAS

- Aeromundomag. Recuperado el 14 de febrero de 2013 de <http://www.aeromundomag.com/el-espacio-aereo-valor-juridico-y-utilidad-tecnica>
- Ambrosini, A. (1951). *Instituciones del Derecho Aeronáutico*. Sassari, Italia: Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación.
- Aviacol Escuela. Recuperado el 20 de febrero de 2013 de <http://www.aviacolescuela.edu.co/programas/dpa-despachador-de-aeronaves/5>
- Barrera, R. (1977). *Derecho Aéreo Colombiano*. Bogotá, Colombia: Temis.
- Bauza, A. (1970). *Las Libertades del Aire; Política Aérea Latinoamericana (Ciclo de Conferencias)*. Ciudad de Panamá, Panamá: Universidad de Panamá.
- Capaldo, G. (2012). *Seguridad y diseño de aeronaves*. Buenos Aires, Argentina: C.E.D.A.E.
- Carrera, A. (1958). *El Derecho Aeronáutico, su presente y su futuro en la Legislación Ecuatoriana*. Guayaquil, Ecuador: Departamento de la Universidad de Guayaquil.
- Cobo, F. (1971). *Derecho Aeronáutico*. Tomo I. Bogotá, Colombia: Temis.
- Cocca, A. (1971). *Consolidación del derecho espacial: Contribución del pensamiento argentino a la codificación del espacio*. Texas, Estados Unidos de América: Editorial Astrea de R. Depalma.
- Código Aeronáutico. (2007). *Codificación*. Quito. Ecuador: Lexis S.A.
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. Quito. Ecuador: Lexis S.A.
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Quito. Ecuador: Lexis S.A.
- Cogliolo, P. (1937). *Manuale Di Diritto Aeronautico*. Firenze, Italia: Barbera.
- Constitución de la República Del Ecuador (2008). Quito. Ecuador: Lexis S.A.
- Convenio de Aviación Civil Internacional (1944). *Registro Oficial 675*. Chicago. Estados Unidos de América.

- Convenio de Varsovia y su Protocolo de La Haya (1929, 1955). *La Haya*. Holanda: Registro Oficial 207
- Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves. (1948). Ginebra. Suiza: Registro Oficial 595.
- Convenios Bilaterales de Servicios de Transporte Aéreo suscritos por el Ecuador (2013). *Coordinación de Política Aeronáutica, Consejo Nacional de Aviación Civil*. Quito, Ecuador.
- Cutry, F. (1983). *El vuelo de los pájaros*. Barcelona, España: Editorial Teide. Leonardo da Vinci. Volum 2.
- Decisión No. 582 Transporte Aéreo en la Comunidad Andina. (2004). Lima. Perú: Lexis S.A.
- Derecho Ecuador. Recuperado el 11 de enero de 2013 de http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2401:derecho-aeronaacutecutic&catid=24:derecho-aeronautico
- El Tiempo. Recuperado el 11 de enero de 2013 de <http://www.eltiempo.com.ec/noticias-cuenca/11945-la-aviacia-n-comercial-vuela-hace-69-aa-os-hacia-cuenca>
- Estatuto Régimen Jurídico Administrativo Función Ejecutiva, ERJAFE. (2002). Quito. Ecuador: Lexis S.A.
- Folchi, M. (2011). *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*. Buenos Aires, Argentina: ljeditores.
- Folchi, M. (2012). *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*. Buenos Aires, Argentina: ljeditores.
- Folchi, M. (2013). *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*. Buenos Aires, Argentina: ljeditores.
- Folchi, M., Consentino, E. (1977). *Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo*. Buenos Aires, Argentina: Universitaria de Buenos Aires.
- Fuerza Aérea Ecuatoriana. Recuperado el 14 de febrero de 2013 de http://www.fuerzaaerea.net/index_menu_TAereos.htm
- Gay, R. (1950). *Principios de derecho aeronáutico: con referencia a las legislaciones de los principales estados de Europa y de América*. Buenos Aires, Argentina: Depalma.
- Gildemeister, A. (1974). *Elementos de Derecho Aeronáutico*. Lima, Perú: Universidad del Pacífico.

- Hamilton, E. (1969). *Manual de Derecho Aéreo*. Santiago, Chile: Estados.
- Lena, J. (1975). *Compendio de Derecho Aeronáutico*. Buenos Aires, Argentina: Bibliográfica Argentina.
- Lena, J. (1987). *Compendio del Derecho Aeronáutico*. Buenos Aires, Argentina: Plus Ultra
- Ley de Aviación Civil, Codificación (2007). Quito. Ecuador: Lexis S.A.
- Ley de Extranjería y la Ley de Migración y sus Reglamentos de Aplicación. Quito. Ecuador: Lexis S.A.
- Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. Quito. Ecuador: Lexis S.A.
- Noboa, F. (2005). Recuperado el 14 de febrero de 2013 de <http://www.fabrizionoboa.net/pdf/fn006.pdf>
- OACI. (1947). *Distanciación entre Vuelos Regulares e Irregulares en el Transporte Aéreo Internacional*. Doc. 4522, Volumen III. Montreal, Canadá: OACI.
- OACI. (1952). *Definición de Servicio Aéreo Regular*. Doc. 7278. Montreal, Canadá: OACI.
- Piantanida, S. (1983). *El Codice sobre el vuelo de los pájaros*. Barcelona, España: Editorial Teide. Leonardo da Vinci, Volum 2.
- Plan Nacional de Desarrollo para el Buen Vivir 2013 – 2017.
- Consejo Nacional de Aviación Civil. (2009). *Principios de Política Aeronáutica*. Quito, Ecuador. Dirección de Comunicación Social.
- Recuperado el 11 de enero de 2013 de http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2401:derecho-aeronaacuteutico&catid=24:derecho-aeronautico
- Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación para la Explotación de Servicios Aéreos en General. (2007). Quito. Ecuador: Lexis S.A.
- Reglamento Interno del Consejo Nacional De Aviación Civil. (1999). Quito. Ecuador: Lexis S.A.
- Regulación Técnica de Aviación Civil, (RDAC). (2013). Quito. Ecuador: Lexis S.A.
- Reyes, O., Torres, J. (1987). *Convenios Aéreos Internacionales*. Bogotá, Colombia: Pontificia Universidad Javeriana.
- Tapia, L. (1944). *Manual de Derecho Aeronáutico*. Barcelona, España: Bosch.

- Tapia, L. (1980). *Cursos de Derecho Aeronáutico*. Barcelona, España: Bosch.
- Vileda, F. (1969). *Derecho Aeronáutico*. Tomos I y II. Buenos Aires, Argentina: Víctor P. de Zavalia.
- Wang, Ih-Ming. (1965). *La delimitación del al soberanía vertical*. Madrid, España: Sección de Derecho Aeronáutico y del Espacio del Instituto "Francisco de Vitoria".
- Yáñez, L. (1983). *Derecho Aeronáutico Ecuatoriano*. Quito, Ecuador: Casa de la Cultura Ecuatoriana.

ANEXOS

ANEXO 1

ACUERDOS BILATERALES CELEBRADOS POR LA REPUBLICA DEL ECUADOR

ALEMANIA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Ecuador y la República Federal de Alemania. Hecho en Bonn en septiembre, 1962. Se encuentra publicado en el Registro Oficial No. 363 de febrero 23, 1963.
Fecha última de Revisión	Canje de Notas Diplomáticas junio 23, 1992.
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Se encuentran especificadas en un itinerario acordado por las Partes, mediante intercambio de Notas Diplomáticas:</p> <p>Para Alemania.- Puntos de origen en Alemania vía puntos intermedios a un punto por vuelo en Ecuador puntos allende (más allá).</p> <p>Para Ecuador.- Puntos de origen en Ecuador vía puntos intermedios a un punto en la República Federal de Alemania, puntos allende (más allá).</p> <p>Por intercambio de Notas en junio 23, 1992, se incrementa a dos puntos en el Ecuador para las aerolíneas designadas por Alemania y a dos puntos en la República Federal de Alemania, para las aerolíneas designadas por Ecuador.</p> <p>Derechos hasta de quinta libertad, en las rutas autorizadas.</p>
Frecuencias	No precisa

ARGENTINA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Ecuador y la República de Argentina, según lo acordado en Acta de Autoridades Aeronáuticas de abril 20, 2005.
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Para las aerolíneas del Ecuador: Puntos en Ecuador a Lima-Santiago de Chile, a cualquier punto o puntos en Argentina y viceversa y más allá del Ecuador a Bogotá-México-Panamá-Los Ángeles-Miami y New York y viceversa.</p> <p>Para las aerolíneas de Argentina: Puntos de origen en Argentina vía puntos intermedios Santiago de Chile y Lima a cualquier punto o puntos en el Ecuador y más allá a Bogotá-Panamá-México-Los Ángeles-Miami y New York y viceversa.</p> <p>Se aplica el principio de múltiple designación.</p> <p>Acuerdos de Cooperación entre aerolíneas de las Partes o a terceros países, siempre que se disponga de la respectiva autorización.</p> <p>Transporte No Regular.- De Pasajeros, a puntos no constantes en el acuerdo o siempre que no existe servicio regulares y si existe que no ponga en peligro a éstos.</p> <p>En los servicios de carga exclusiva, sin restricciones en cuanto a frecuencias, capacidad, rutas, tipos de aeronaves, origen o destino.</p>
Frecuencias	Las aerolíneas designadas pueden operar-hasta SIETE (7) frecuencias semanales , en servicios combinados de pasajeros, carga y correo, con derechos de tercera, cuarta y quintas libertades del aire. Cuando la aerolínea de una de las Partes, no utilice en parte o en su totalidad el número de frecuencias, puede utilizarlas en forma provisional una aerolínea de la otra Parte, hasta cuando la aerolínea de la otra parte reanude operaciones. Cuando el coeficiente de operación sea superior al 55%, automáticamente se incrementará a CATORCE (14) frecuencias semanales .

BÉLGICA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Memorando de Entendimiento Autoridades Aeronáuticas 12 de noviembre, 2007
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Rutas designadas al Reino de Bélgica: Puntos en el Reino de Bélgica-Puntos intermedios-Puntos en la República del Ecuador-Puntos más allá.</p> <p>Rutas a ser operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la República del Ecuador: Puntos en la República del Ecuador-Puntos intermedios-Puntos en el Reino de Bélgica-Puntos más allá.</p> <p>Los derechos de tráfico de quinta libertad, pretende ser acordados por separado: Para Ecuador cualquier punto en Europa y Para Bélgica, cualquier punto en Latinoamérica.</p> <p>Servicio No Regular: Derechos de tercera y cuarta libertad</p> <p>Acuerdos de Cooperación: Operaciones conjuntas tales como Código Compartido, Bloqueo de Espacios o Acuerdos similares entre ellas o con una aerolínea de un tercer país.</p>
Frecuencias	SIETE (7) semanales , puede incrementarse en acuerdos posteriores, sin limite para los servicios de carga exclusiva.

BOLIVIA	
INSTRUMENTO BILATERAL	<p>Instrumento Multilateral: Fundamentalmente las relaciones aerocomerciales entre Ecuador y Bolivia se rigen por la Decisión 582 de la Comunidad Andina CAN.</p> <p>Instrumento Bilateral: Adicionalmente a la Decisión Comunitaria, Ecuador y Bolivia mantienen un Acuerdo de Transporte Aéreo suscrito en mayo 31, 1991, publicado en el Registro Oficial Nro. 78 de noviembre 28, 1996.</p>
Fecha última de Revisión	Acuerdo Transporte Aéreo suscrito el 31 de mayo de 1991, a la fecha resulta inaplicable.
Rutas y Derechos de Tráfico	Puede operarse a cualquier punto de los Países Miembros de la Comunidad Andina, con derechos hasta de quinta libertad y para carga exclusiva inclusive fuera de la Subregión.
Frecuencias	En virtud de la Decisión 582: Sin Límite dentro de la Subregión Andina.
	Existe interés en negociar un bilateral para la flexibilización de derechos aerocomerciales extrasubregionales
BRASIL	
INSTRUMENTO BILATERAL	<p>Acta de Reunión de Autoridades Aeronáuticas 18 y 19 de abril de 2012.</p> <p>Acuerdo de Servicios Aéreos Convenido como Anexo B del Memorando de Entendimiento, se encuentra en trámite para su suscripción, en el Ministerio de Relaciones Exteriores.</p>
Fecha última de Revisión	19 de abril de 2012
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Pasajeros y carga</p> <p>Rutas para Ecuador: Puntos de origen cualquier punto en Ecuador, puntos intermedios cualquier punto, puntos de destino cualquier punto en Brasil. Puntos más allá cualquier punto.</p> <p>Para Brasil: Puntos de origen cualquier punto en Brasil, puntos intermedios cualquier punto, puntos de destino cualquier punto en Ecuador. Puntos más allá cualquier punto.</p>
Frecuencias	<p>Cada Parte Contratante, permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.</p> <p>Vuelos no Regulares.- Se autorizarán servicios aéreos no regulares hasta sextas libertades del aire.</p>

COLOMBIA	
INSTRUMENTO BILATERAL	<p>Instrumento Multilateral: Fundamentalmente las relaciones aerocomerciales entre Ecuador y Colombia se basan en la Decisión 582 de la Comunidad Andina CAN.</p> <p>Otros: Entre Ecuador y Colombia existe un Acuerdo para la operación TRANSFRONTERIZA, en el cual se establecen condiciones especiales, como las de considerar como una operación doméstica para el establecimiento de tarifas, derechos, tasas. No paga la salida como internacional, etc.</p>
Fecha última de Revisión	Acta de Reunión de Autoridades Aeronáuticas de 10 y 11 de enero de 2012, se flexibiliza
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>En virtud de la Decisión 582 se establece una liberalización absoluta para la operación de las aerolíneas de la Subregión Andina, para la operación dentro de esa Subregión. Para los servicios exclusivos de carga no regular inclusive se admite la operación con quintas libertades a terceros países fuera de la Subregión Andina.</p> <p>Según el bilateral se opera en base a terceras y cuartas libertades del aire.</p>
Frecuencias	<p>En virtud de la Decisión 582: Sin límite dentro de la Subregión.</p> <p>Acta de la Reunión de Autoridades Aeronáuticas de 10 y 11 de enero de 2012, se flexibiliza el otorgamiento de derechos aerocomerciales extrasubregionales: Rutas completamente liberalizadas; derechos de tráfico hasta de quinta libertad para los servicios de pasajeros, carga y correo, en todo el Continente Americano exceptuando Estados Unidos de América y El Canadá; flexibilidad operacional; servicios exclusivos de carga quintas libertades en toda la ruta; Acuerdos de Cooperación Comercial entre líneas aéreas.</p>
COREA DEL SUR	
INSTRUMENTO BILATERAL	<p>Memorando de Entendimiento de Autoridades Aeronáuticas de 06 de septiembre de 2011.</p> <p>Se conviene en un texto de un convenio de Servicios Aéreos y de su Anexo, en trámite en el Ministerio de Relaciones Exteriores. El Anexo al Convenio en el que se establecen los derechos aerocomerciales se acuerdan darle una vigencia inmediata y contiene:</p>
Rutas y Derechos de Tráfico	Rutas liberalizadas; flexibilidad operacional; derechos de tráfico de quintas libertades en cualquiera de los puntos intermedios y/o más allá; Acuerdos de Cooperación entre líneas aéreas, tales como Espacio Bloqueado, Código Compartido o Contratados de Arrendamiento, flexibilización en el otorgamiento de vuelo no regulares (charter).
Frecuencias	Sin restricciones en el número de frecuencias

COSTA RICA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Memorando de Entendimiento sobre Transporte Aéreo, de 9 de diciembre de, 1993.
Fecha última de Revisión	Acta de Reunión de Autoridades Aeronáuticas de 15 de noviembre 2002.
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Por Costa Rica: Puntos de origen en Costa Rica a Quito y/o Guayaquil en el Ecuador y puntos más allá.</p> <p>Por Ecuador: Puntos de origen en Ecuador a San José y/o Liberia en Costa Rica y puntos más allá.</p> <p>Derechos: Terceras y cuartas libertades del aire. Las quintas libertades pueden ejercerse bajo acuerdos de cooperación entre líneas aéreas de los dos países, previa aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas partes.</p>
Frecuencias	<p>14 frecuencias semanales para la operación de las aerolíneas designadas.</p> <p>Vuelos Especiales serán atendidos según las necesidades del servicio.</p> <p>Los servicios exclusivos de carga, se operarán sin restricción de frecuencias en terceras y cuartas libertades.</p>
	Con oficio CNAC-2010-0580 de 07 diciembre de 2010, se solicita al Ministerio de Relaciones Exteriores, la modificación del Acta de Autoridades Aeronáuticas, mediante el intercambio de Notas Diplomáticas. No se ha recibido ninguna información del Ministerio de Relaciones Exteriores.

CUBA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Acta de Autoridades Aeronáuticas de los dos países celebrada en abril 4, 1995, Aprobado por el Consejo Nacional de Aviación Civil en mayo 4, 1995 (Oficio CNAC-S-0-95-201).
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Para Ecuador: Puntos de origen en Ecuador, puntos intermedios a Cuba y puntos más allá sin derechos de tráfico.</p> <p>Para Cuba.- Puntos de origen en Cuba, puntos en Ecuador y puntos más allá, sin derechos de tráfico.</p> <p>Los derechos de tercera y cuarta libertad del aire. Únicamente se otorgarán derechos de tráfico de quinta libertad a las empresas aéreas designadas de ambas partes contratantes en el punto intermedio de la ciudad de Panamá.</p>
Frecuencias	<p>Se fijan hasta siete (7) frecuencias semanales. Cuando se opere simultáneamente dos puntos dentro del territorio de la otra parte, se contabilizan como 1.5 frecuencias, pudiendo hacerse combinaciones siempre que no sobrepasen las siete semanales.</p> <p>La operación del servicio No Regular, se le autorizará siempre que no constituya competencia indebida para la operación regular.</p> <p>Para los vuelos exclusivos de carga, se considerará la demanda insatisfecha en vuelos regulares y cumpliendo las formalidades en cada país.</p>
	<p>Con oficio CNAC-DP-2012-0377-Of, se hace un seguimiento</p> <p>Mediante oficio CNAC-2011-0321 de 30 de abril del 2011, se solicitó del señor Ministro de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, que a través de la respectiva Nota, se requiera de la Autoridad Aeronáutica de Cuba, la modificación al Acta de Entendimiento suscrita entre los dos países el 04 de abril de 1995, de conformidad con la propuesta formulada, a lo cual se dio atención según Nota 11204/SAQLC/DEBMACC/2011, de 24 de mayo del 2011.</p> <p>Con oficios CNAC-TH-2012-0010-OF y CNAC-DP-2012-0317-OF, de 14 de agosto de 2012, la autoridad aeronáutica insiste al Ministerio de Relaciones Exteriores, realice las gestiones pertinentes ante la autoridad cubana, a fin de proceder a la modificación al Acta de Entendimiento enunciada en líneas anteriores, sin que hasta el momento ese organismo nos comunique sobre las gestiones y resultados obtenidos sobre el tema.</p>

CHILE	
INSTRUMENTO BILATERAL	Convenio relativo a servicios Aéreos, 11 de julio de 1957. Publicado en el Registro Oficial Nro. 317 de 24 de septiembre de 1971.
Fecha última de Revisión	Acta de la reunión de Autoridades Aeronáuticas de Ecuador y Chile 4 y 5 de enero de 2007, se aprueba un Proyecto de Acuerdo y Anexo de Transporte Aéreo. Luego de la aprobación por parte del Consejo Nacional de Aviación Civil, se encuentra en trámite en el Ministerio de Relaciones Exteriores, para que siga los procedimientos de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Puede explotarse los derechos aerocomerciales entre los dos países según los siguientes principios:</p> <p>a) Pasajeros, carga y correo en forma combinada, plenos derechos de tráfico entre sus territorios y terceros países dentro de la Región Latinoamericana, Países Miembros de la CLAC (según lo disponer el Art. 28 del Acuerdo de Complementación Económica celebrado a nivel gobiernos).</p> <p>b) Carga Exclusiva: Con plenos derechos dentro de la Región Latinoamericana, hasta la séptima libertad.</p> <p>c) No Regulares-Charter y Especiales, se adopta una política flexible, siempre que no sobrepase el número de vuelos regulares.</p> <p>d) Puede comercializarse servicios en conexión.</p> <p>Cooperación entre líneas aéreas.- Código Compartido.- Previa autorización de sus autoridades, incluyendo aerolíneas de terceros países, siempre que cuenten con los derechos de tráfico necesarios.</p> <p>Se establecen las definiciones para los contratos de utilización de aeronaves: Wet Lease, Dry Lease e Interchange.</p> <p>La séptima libertad, concedida para los vuelos exclusivos de carga, debe revisarse cuando una compañía ecuatoriana se encuentre en capacidad de explotar los servicios aéreos de carga.</p>
Frecuencias	Fuera de la Región Latinoamericana: Quince (15) frecuencias semanales, originadas en sus territorios, vía puntos intermedios y más allá. Otras cinco (5) frecuencias fuera de la Región, excluyendo Estados Unidos y España. Para vuelos especiales y no regulares, se adopta una política de flexibilización, siempre que no sobrepasen el número de vuelos regulares.

	<p>Carga exclusiva</p> <p>Fuera de la Región Latinoamericana: hasta veinte y un (21) frecuencias semanales. Con plenos derechos de tráfico hasta séptima libertad.</p>
CHINA	
Instrumento Bilateral	<p>Memorando de Entendimiento de 13 y 14 de marzo de 2012.</p> <p>Se convino en un texto de un Acuerdo de Servicios Aéreos y su Anexo, el mismo que ha sido aprobado por el Consejo Nacional de Aviación Civil, se remitió al MRECI, para que se continúe con el trámite según el ordenamiento jurídico del país, para su entrada en vigencia.</p>
Rutas y Derechos	Se convino en: derechos de tráfico hasta de quinta libertad, en tres (3) puntos intermedios y tres (3) puntos más allá a ser elegidos libremente por las Partes.
Frecuencias	Catorce (14) frecuencias semanales para los servicios de pasajeros, carga en combinada. Igual número de frecuencias se establece para los servicios de carga exclusiva. Puede convenirse incrementos adicionales según las necesidades del mercado.
Acuerdos de Cooperación	Todos los Acuerdos de Código Compartido, están sujetos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas partes.
EL SALVADOR	
INSTRUMENTO BILATERAL	Memorando de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas de los dos países de 25 de agosto de 2011.
Rutas y Derechos de Tráfico	Rutas completamente liberalizadas; derechos hasta de quinta libertad en las rutas acordadas; frecuencias, sin límite para los servicios exclusivos de carga, para la modalidad de pasajeros, carga y correo, en forma combinada.
Frecuencias	Hasta veintiocho (28) frecuencias semanales por cada Parte, con la posibilidad de incremento según las necesidades del mercado;
Acuerdos de Cooperación	Las líneas aéreas designadas, podrán firmar Acuerdos de Cooperación, tales como Espacio Bloqueado o Código Compartido Complementario.
	Pendiente en Cancillería, se remitió con oficio CNAC-2011-0824, de 26 de agosto de 2011.

EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	
INSTRUMENTO BILATERAL	Las relaciones aerocomerciales entre Ecuador y los Emiratos Árabe Unidos, se fundamentan en el Memorando de Entendimiento suscrito entre las autoridades aeronáuticas de los dos países el 31 de mayo de 2006.
Fecha última de Revisión	Memorando de Entendimiento suscrito el 22 de marzo de 2011
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Para Ecuador: Cualquier punto en la República de Ecuador, punto intermedio, cualquier punto, a cualquier punto de los Emiratos Árabes Unidos y puntos más allá, cualquier punto.</p> <p>Para Emiratos: Desde cualquier punto de los Emiratos Árabes Unidos, punto intermedio, cualquier punto, a cualquier punto de la República del Ecuador, puntos más allá, cualquier punto.</p> <p>Derechos de Quintas Libertades: Las delegaciones acordaron plenos derechos de tráfico ilimitados de tercera y cuarta libertad, las líneas aéreas designadas de cada Parte, podrán ejercer plenos derechos de quinta libertad, en cualquier punto intermedio y/o más allá de su elección, en pasajeros y carga separadamente o en combinación.</p> <p>Operación ilimitada de servicios no regulares, de pasajeros y/o carga exclusiva, separadamente o en combinación, con derechos de quintas en cualquier punto intermedio y/o más allá de su elección.</p>
Frecuencias	No se establece el número de frecuencias
	Con oficio CNAC-2011-0449, Se encuentra pendiente en cancillería.
	Con oficio CNAC-DP-2012, se envía oficio.

ESPAÑA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Convenio sobre Transporte Aéreo, 8 de marzo de 1974. Publicado en el Registro Oficial Nro. 640 de 17 de septiembre de 1974.
Fecha última de Revisión	Acta Final de la Reunión de Autoridades Aeronáuticas de los dos países realizada el 8 y 9 de julio, 2003, en la que las Autoridades Aeronáuticas rubricaron un nuevo acuerdo sobre transporte aéreo y un anexo, entre el Reino de España y el Ecuador, que está pendiente de la firma por parte de los plenipotenciarios, en el Ministerio de Relaciones Exteriores.
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>En el Anexo 1, se determinan las siguientes rutas:</p> <p>Para Ecuador: Puntos en Ecuador, puntos intermedios en Colombia, Venezuela e Islas del Caribe a Madrid y/o Barcelona en España y puntos más allá a Francia, Italia y Alemania, en ambas direcciones.</p> <p>Para España: Puntos de origen en España, puntos intermedios en Islas del Caribe, Venezuela, Colombia a Quito y/o Guayaquil y puntos más allá en Perú, Bolivia y Chile en ambas direcciones.</p> <p>Derechos.- En terceras y cuartas libertades del aire, con la posibilidad de ejercer derechos de quintas en los puntos intermedios y más allá, mediante Acuerdos de Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes, sobre la base de valores económicos análogos.</p>
Frecuencias	Se establecen catorce (14) frecuencias semanales, las que han ido incrementándose mediante intercambio de Notas, hasta llegar en la actualidad a veintiún (21) frecuencias semanales, para el transporte regular de pasajeros, carga y correo en forma combinada.

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA	
INSTRUMENTO BILATERAL	<p>Acuerdo de Transporte Aéreo Ecuador-Estados Unidos, suscrito en septiembre 26, 1986. Pendiente de aprobación de conformidad con el ordenamiento jurídico del Ecuador. Ministerio de Relaciones Exteriores eleva a consulta de Procuraduría sobre vigencia de convenio no se ha notificado el resultado a la autoridad aeronáutica.</p> <p>Se encuentra tramitándose a través del Ministerio de Relaciones Exteriores un nuevo Acuerdo de Transporte Aéreo.</p>
Fecha última de Revisión	Acta de la última Reunión de Autoridades Aeronáuticas de Ecuador y los Estados Unidos, 3 y 4 de junio del 2010.
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Se conviene en un Protocolo Modificadorio a los Anexos I y II del Convenio de transporte aéreo, en el que fundamentalmente se conviene: Puntos de Origen: En el territorio de cada Parte.</p> <p>Puntos Intermedios: Se fijan quince (15) puntos intermedios que serán establecidos por cada Parte, de acuerdo al interés de sus líneas aéreas.</p> <p>Puntos en el territorio de la otra Parte:</p> <p>a) Para Estados Unidos: Quito-Guayaquil-Manta-Latacunga y cualquier otro aeropuerto al tráfico internacional.</p> <p>b) Para Ecuador: Miami-New York-Los Ángeles-Chicago-Orlando más cuatro adicionales a ser elegidos por Ecuador.</p> <p>Desde julio del 2011 cinco (5) adicionales a ser elegidos por Ecuador en operación directa y cinco (5) adicionales a operarse en código compartido.</p> <p>Desde julio del 2012, cinco (5) adicionales a ser elegidos por Ecuador para operar bajo Código Compartido.</p> <p>Puntos más allá:</p>

	<p>a) Para Estados Unidos: Lima-Santiago-Buenos Aires-La Paz-Santa Cruz Asunción-Río de Janeiro-Sao Paulo y cinco (5) adicionales a convenir posteriormente.</p> <p>b) Para Ecuador: Madrid-Toronto-Montreal y cinco (5) adicionales en Europa a operarse bajo Código Compartido.</p> <p>Para los servicios de carga exclusiva, se establece una liberalidad, en cuanto a rutas, incluyendo puntos anteriores a las Partes y los de séptima libertad.</p> <p>Derechos de quinta en las rutas acordadas, para los servicios de pasajeros, carga y correo en forma combinada.</p>
<p>Frecuencias</p>	<p>Se fijan ciento veinte (120) frecuencias semanales, para cada Parte, para ser servidas indistintamente a cualquier punto de la ruta acordada.</p> <p>Para los servicios exclusivos de carga regular, sin límite de frecuencias y con plenos derechos aerocomerciales.</p> <p>Se establece la posibilidad de operar bajo acuerdos de cooperación Código Compartido.</p>

FEDERACIÓN DE RUSIA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Entre la República del Ecuador y la Federación de Rusia, existe un Memorando de Entendimiento de 16 de marzo del 2010.
Rutas y Derechos de Tráfico Regular	<p>Rusia: Puntos en la Federación de Rusia.- Puntos intermedios se acordará mediante intercambio de Notas, cualquier aeropuerto abierto al tráfico internacional en Ecuador, puntos más allá en terceros países. Para acuerdo mediante intercambio de Notas.</p> <p>Ecuador: Puntos intermedios.- Acuerdo entre Autoridades Aeronáuticas, intercambio de Notas: En Rusia: Moscú y San Petersburgo y otros puntos a acordarse entre las Autoridades.</p> <p>Puntos más allá.- En terceros países para acordar entre autoridades aeronáuticas.</p>
Derechos de Tráfico	De quintas, Acuerdos independientes entre autoridades
Frecuencias	<p>Combinado de pasajeros, carga y correo, catorce (14) frecuencias semanales, incrementos posteriores podrán acordarse.</p> <p>Carga sin límite de frecuencias.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Múltiple Designación • Acuerdos de Cooperación Comercial • Vuelos No regulares de conformidad con la legislación de cada Parte. <p>El Acuerdo de Servicios Aéreos, se encuentra en trámite en el Ministerio de Relaciones Exteriores.</p>

FRANCIA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Entre el Ecuador y Francia existe el Convenio. De Transporte Aéreo celebrado en febrero 3, 1964. Publicado en el Registro Oficial Nro. 175 de 8 de febrero de 1964.
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	Para Ecuador.- Lugares intermedios, a París y cualquier otro lugar de Francia, a lugares situados más allá. Para Francia.- Lugares intermedios en la Península Ibérica, de las Azores, de las Antillas, Venezuela, Colombia a Quito o Guayaquil en Ecuador y más allá a Perú, Chile y más allá.
Frecuencias	No precisa.
GUATEMALA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Acuerdo sobre servicios internacionales regulares de transporte aéreo, marzo 31, 1992. Publicado en el Registro Oficial 729 de 3 de julio de 1995.
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	Para Ecuador: Ecuador-Guatemala, a puntos en Estados Unidos, Chicago Illinois y un punto más allá en Canadá a escoger y viceversa. Para Guatemala: Guatemala-Quito o Guayaquil, a escoger y dos puntos más allá en América del Sur, a definir y viceversa. Acuerdos de Cooperación entre aerolíneas, previa autorización de las autoridades aeronáuticas según sus respectivas legislaciones. Las líneas aéreas designadas ejercerán los derechos de tercera, cuarta y quinta libertad en las rutas especificadas.
Frecuencias	Hasta dos frecuencias semanales en las rutas previstas, sujetas a revisión de acuerdo al comportamiento del mercado.

HONDURAS	
INSTRUMENTO BILATERAL	Existe un Convenio de Transporte Aéreo Comercial celebrado en noviembre 29, 1954. Luego de cumplirse con el procedimiento establecido en el ordenamiento jurídico ecuatoriano, se ha publicado en el Registro Oficial No. 151 de marzo 04, 1957.
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Para Ecuador: Ecuador Honduras, las rutas se acordarán en la fecha que el Ecuador desee comenzar operaciones.</p> <p>Para Honduras: Honduras-Guayaquil-Miami-Managua-Tegucigalpa-San Pedro Sula-La Habana, futuras extensiones al norte El Salvador-Guatemala y México. De Guayaquil a Lima, en el futuro extenderá a otros destinos. Con derechos de tráfico de terceras, cuartas y quintas libertades.</p>
Frecuencias	No se precisa
LUXEMBURGO	
INSTRUMENTO BILATERAL	De conformidad con el Acta de Autoridades Aeronáuticas del Ecuador y del Gran Ducado de Luxemburgo, en reunión efectuada el 4 de mayo de 2006, se convino en el texto de un Proyecto de Acuerdo, el mismo que, luego de la aprobación por parte del Consejo Nacional de Aviación Civil, fue tramitado al Ministerio de Relaciones Exteriores para que se continúe con el procedimiento según el ordenamiento jurídico del país.
Fecha última de Revisión	Según Acta de Autoridades Aeronáuticas, con vigencia inmediata, 4 de mayo del 2006
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Para Ecuador.- Ecuador-Puntos intermedios en Sur América, El Caribe y Norteamérica a Luxemburgo y puntos más allá en la Comunidad Europea y viceversa.</p> <p>Para Luxemburgo.- Luxemburgo, puntos intermedios en Norteamérica, Centroamérica, El Caribe, Sudamérica a puntos en el Ecuador: Latacunga y/o Quito y/o Guayaquil y/o Manta y puntos más allá de Sudamérica, Centro América, el Caribe y Norteamérica.</p> <p>Derechos: Carga exclusiva en terceras y cuartas libertades, cualquier punto intermedio y más allá sin derechos de quintas. Las Autoridades Aeronáuticas acuerdan a los siguientes puntos: Sao Paulo-Curitiba-Santiago de Chile-Panamá-New York-México-Barbados-Curacao-Buenos Aires-Montevideo y Río de Janeiro, con derechos de quinta libertad.</p>

	<p>Acuerdos de Cooperación. - Incluyendo con aeronaves de terceros países siempre que se disponga de las correspondientes autorizaciones, se sujete a las disposiciones aplicables y a la legislación del país receptor.</p> <p>Luxemburgo se compromete a brindar asistencia técnica, becas, entrenamiento a personal aeronáutico, becas de formación, etc.</p> <p>El Anexo de proyecto de Acuerdo contiene el siguiente cuadro de rutas:</p> <p>Para Luxemburgo.- Luxemburgo, puntos intermedios, puntos en el Ecuador y puntos más allá.</p> <p>Para Ecuador.- Puntos en Ecuador, puntos intermedios-Luxemburgo y puntos más allá.</p> <p>Los derechos de quintas libertades del aire pueden ser acordados por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.</p>
Frecuencias	Hasta siete (7) frecuencias semanales en las rutas autorizadas, en la modalidad de carga exclusiva, frecuencias que pueden incrementarse mediante el intercambio de Notas entre las autoridades

MALASYA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Acta de la Reunión de Autoridades Aeronáuticas de 07 y 08 de julio de 2011. Se conviene en el texto de un Acuerdo de Servicios Aéreos a nivel gobiernos, el mismo que, luego de cumplidos con los procedimientos administrativos, se ha remitido al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, para que se continúe con el trámite de acuerdo al ordenamiento jurídico. Memorando de Entendimiento, convenido: Rutas liberalizadas; ilimitada capacidad de frecuencias y tipo de aeronaves; derechos de tráfico hasta de quinta libertad en ambas direcciones en cada una de las rutas especificadas en el cuadro de rutas; Acuerdos de Cooperación, Código Compartido, entre líneas aéreas; Servicios No Regulares, conforme a la política y reglamentación de cada Parte.
	Acta de Autoridades Aeronáuticas de 29 y 30 de noviembre de 2011
MÉXICO	
INSTRUMENTO BILATERAL	Reunión de Autoridades Aeronáuticas de 1-2-3-4 de mayo de 1995. El acuerdo luego de haber cumplido con el procedimiento respectivo, se encuentra publicado en el Registro Oficial No. 78 de noviembre 28 de 1996.
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	Para Ecuador.- Puntos en territorio de la República del Ecuador, un punto intermedio en Centro América, dos puntos en territorio Mexicano, un punto más allá. Las empresas aéreas designadas no podrán operar en un mismo vuelo dos puntos en territorio Mexicano. Para México.- Puntos en territorio de los Estados Unidos Mexicanos, un punto intermedio en Centroamérica, dos puntos en territorio ecuatoriano, un punto más allá. Las empresas aéreas designadas no podrán operar en un mismo vuelo dos puntos en territorio ecuatoriano. Condiciones de operación: 1. Las empresas aéreas designadas podrán omitir el punto intermedio y el punto más allá siempre que un punto de partida en el país de origen de la empresa aérea designada sea cubierto en cada vuelo. 2. Las empresas aéreas designadas operarán bajo los derechos de tercera y cuarta libertades. Las quintas pueden explotarse en un punto en Centro América, cuando inicie dicha operación, una aerolínea Mexicana. 3. En el Transporte No Regular, para carga exclusiva se darán amplias facilidades en terceras y cuartas libertades. 4. El punto intermedio y el punto más allá serán autorizados por sus autoridades aeronáuticas respectivas, previa solicitud de las aerolíneas designadas.
Frecuencias	Se fijan siete (7) frecuencias en las rutas previstas, las que pueden aumentarse según la necesidad del mercado

PANAMÁ	
INSTRUMENTO BILATERAL	Acta de la Reunión de Autoridades Aeronáuticas de 24 y 25 de febrero de 1994, se conviene en un texto de un Memorando de Entendimiento.
Fecha última de Revisión	Acta de Autoridades Aeronáuticas de 29 y 30 de noviembre de 2011
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Ecuador: Puntos de Origen.- Cualquier punto en el Ecuador.</p> <p>Puntos Intermedios.- Vía cualquier punto intermedio.</p> <p>Puntos en Panamá.- Cualquier Aeropuerto habilitado como Internacional.</p> <p>Puntos más allá.- Cualquier punto más allá de Panamá.</p> <p>Panamá: Puntos de Origen.- Cualquier punto en Panamá.</p> <p>Puntos Intermedios.- Vía cualquier punto intermedio.</p> <p>Puntos en Ecuador.- A cualquier Aeropuerto habilitado como Internacional.</p> <p>Puntos más allá: A cualquier punto más allá del Ecuador.</p> <p>Derechos.- Todos los puntos determinados en la ruta, podrán ser servidos con derechos de tercera, cuarta y quinta libertades del aire en las modalidades de pasajeros, carga y correo en forma combinada, como los exclusivos de carga.</p>
Frecuencias	<p>Para los servicios exclusivos de carga no se establece límite de frecuencias.</p> <p>En la modalidad de pasajeros, carga y correo en forma combinada, formalizar las cuarenta y dos (42) frecuencias semanales para cada una de las Partes.</p> <p>En el caso de Ecuador, catorce (14) de estas cuarenta y dos (42) frecuencias podrán ser operadas a partir del 1 de marzo de 2012.</p> <p>En el caso de Panamá, catorce (14) de estas cuarenta y dos (42) frecuencias podrán ser operadas a</p>

partir del 1 de junio de 2012.

Todas las frecuencias deberán ser operadas bajo código compartido, el cual será negociado entre las aerolíneas designadas. Sin embargo, en referencia a las catorce (14) frecuencias que se podrán operar a partir del 1 de junio de 2012, la terminación de dicho acuerdo de código compartido por cualquiera de las aerolíneas designadas no afectará los derechos de tráfico establecidos en este documento, salvo que la aerolínea designada por Panamá dé por terminado el Acuerdo de Código Compartido de forma unilateral sin causa justificada establecida en dicho Acuerdo.

Por otro lado, la delegación ecuatoriana solicitó que las empresas aéreas de ambos países realicen sus mejores esfuerzos para reducir las tarifas de pasajeros en beneficio de los usuarios en las rutas entre Ecuador y Panamá.

Salvo lo descrito en Acta de 29 y 30 de noviembre de 2011, y el literal c) de "Otros Aspectos" se mantiene todo lo estipulado en el Acata del 20 de marzo de 2010.

PARAGUAY	
INSTRUMENTO BILATERAL	Acuerdo sobre transporte aéreo, Septiembre 15, 1994. Publicado en el Registro Oficial Nro. 776, Septiembre 7, 1995.
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Para Ecuador: Ecuador-Asunción, vía puntos intermedios Lima, La Paz, Santa Cruz, Santiago de Chile y puntos más allá: Buenos Aires, Río de Janeiro, Sao Pablo y viceversa.</p> <p>Para Paraguay: Paraguay, Quito y/o Guayaquil, vía puntos intermedios: La Paz, Santa Cruz, Santiago de Chile, Lima y puntos más allá: San José, Miami y viceversa.</p> <p>Derechos de hasta quinta libertad en las rutas convenidas en el Anexo.</p> <p>Vuelos No Regulares de pasajeros y exclusivos de carga en terceras y cuartas libertades, siempre que no afecten a los vuelos regulares.</p> <p>Eventualmente se otorgará quintas libertades a vuelos no regulares de carga exclusiva. Se establece el principio de cooperación entre líneas aéreas.</p>
Frecuencias	Frecuencias.- Hasta siete (7) frecuencias semanales de ida y regreso en las rutas indicadas, De operarse por parte de las líneas aéreas de Paraguay, simultáneamente Quito y Guayaquil se considerarán como 1.5 frecuencias.

PERÚ	
INSTRUMENTO BILATERAL	Decisión 582 de la Comunidad Andina de Naciones CAN Memorando de Entendimiento de 22 de junio de 2012
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>En virtud de la Decisión 582 se establece una liberación absoluta para la operación de las aerolíneas de la Subregión, para la operación dentro de esa Subregión. Para los servidores exclusivos de carga no regular inclusive se admite la operación con quintas libertades a terceros países fuera de la Subregión.</p> <p>En virtud del bilateral:</p> <p>Rutas Operadas por Perú: Puntos en Perú: Cualquier punto. Puntos intermedios: Cualquier punto Puntos en Ecuador, Cualquier punto y Puntos más allá y viceversa, los Ángeles y Miami</p> <p>Rutas operados por Ecuador: Puntos en Ecuador: Cualquier punto. Puntos intermedios: Cualquier punto Puntos en Perú, Cualquier punto y Puntos más allá y viceversa, Buenos Aires y Sao Paulo</p> <p>Los Derechos de Tráfico, Régimen de quintas libertades extrasubregionales, para los servicios regulares.</p> <p>Modalidad de Pasajeros, Carga y Correo en forma combinada, siete (7) frecuencias semanales, desde/hacia cada punto más allá, con derechos de hasta quinta libertad el aire.</p>
Frecuencias	<p>Frecuencias.- En virtud de la Decisión 582: sin límite dentro de la Subregión Andina.</p> <p>En virtud del bilateral: siete frecuencias semanales con derechos hasta de quinta libertad del aire.</p> <p>El servicio no regular (charter) brindará facilidades recíprocas para el otorgamiento de los permisos en los servicios no regulares con la mayor celeridad y apertura.</p> <p>Acuerdo Específico Ecuatoriano-Peruano sobre Tránsito Transfronterizo de aeronaves de 18 de enero del 2001, fijándose puntos: Loja-Macarará-Cuenca-Machala-Santa Rosa-Macas-Francisco de Orellana en Ecuador; y, Tumbes-Piura-Caja Marca y Jaén en Perú.</p>

REINO DE LOS PAÍSES BAJOS	
INSTRUMENTO BILATERAL	<p>Convenio sobre transporte aéreo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno del Reino Unido de los Países Bajos. Este convenio fue el 14 de diciembre de 1954. Publicado en el Registro Oficial Nro. 148, de 28 de febrero de 1957.</p> <p>En el 13 y 14 de Noviembre de 2002 en el acta en la que consta como anexo 2, al memorando de entendimiento entre las autoridades aeronáuticas de la república del ecuador y el reino de los países bajos.</p>
Fecha última de Revisión	Memorando de Entendimiento entre las autoridades aeronáuticas de la República del Ecuador y la de los Países Bajos, el 31 de marzo de 2009.
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>CUADRO DE RUTAS Las líneas aéreas designadas de cada Parte, tendrán derecho a proveer los servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, en forma combinada y/o exclusivo de carga, en los términos previstos en el presente Memorando de Entendimiento, en las rutas que se determinan a continuación.</p> <p>Rutas Aéreas de los Países Bajos. Puntos en los Países Bajos (incluido Bonaire), vía puntos intermedios a puntos en la República del Ecuador y puntos más allá en ambas direcciones.</p> <p>Rutas Aéreas de la República del Ecuador. Puntos en el Ecuador, vía puntos intermedios a puntos en los Países Bajos (incluido Bonaire) y puntos más allá en ambas direcciones</p> <p>Cualquiera de los puntos intermedios y/o los puntos más allá señalados en las rutas especificadas pueden, a discreción de cada aerolínea designada, ser omitidos en uno o en todos los vuelos, siempre que el vuelo se origine y termine en el territorio de la Parte Contratante que ha designado a la aerolínea.</p> <p>APLICABILIDAD Con relación al Reino de los Países Bajos (que comprende el territorio en Europa, las Antillas Holandesas y Aruba) el borrador propuesto del Acuerdo reemplazará el Acuerdo de 14 de diciembre de 1954, en las relaciones entre el Ecuador y los Países Bajos. El Acuerdo de 14 de diciembre de 1954, permanecerá vigente en las relaciones entre el Ecuador y las Antillas Holandesas y Aruba.</p>

	<p>Este Memorando de Entendimiento solo afectará las relaciones entre Ecuador y el Reino de los Países Bajos en Europa. Después del año 2010 el Reino de los Países Bajos en Europa también incluirá Bonaire, San Estacio y Saba.</p>
<p>Frecuencias</p>	<p>FRECUENCIAS Con efecto inmediato, las aerolíneas designadas entre ambas Partes para los servicios de pasajeros, carga y correo en forma combinada, pueden operar hasta veintiocho (28) frecuencias semanales en ambas direcciones de las especificadas en las rutas establecidas en el Cuadro de Rutas utilizando aeronaves de cualquier tipo, sin restricción en cuanto a la capacidad. Con respecto a dichas frecuencias, hasta catorce (14) podrán ser operadas en forma directa y hasta catorce (14) podrán ser operadas en código compartido.</p> <p>Incrementos adicionales podrán ser discutidos por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes en conversaciones futuras. Ambas Partes decidieron en principio atender favorablemente la solicitud de incrementar frecuencias si la evolución del mercado lo requiere.</p> <p>Adicionalmente a los servicios previstos en los párrafos anteriores las delegaciones reconocen que no habrá restricciones en el número de frecuencias para todos los servicios de carga operados por las aerolíneas designadas por cada Parte en cada una de las rutas especificadas en el cuadro de rutas.</p> <p>ACUERDOS DE COOPERACIÓN</p> <p>b) Las delegaciones reconocen que las aerolíneas designadas de cada Parte pueden entrar en acuerdos de cooperación y/o operaciones conjuntas tales como código compartido, bloqueo de espacios o acuerdos similares entre ellas o con una aerolínea de un tercer país en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas. Las delegaciones señalan que si las aerolíneas desean participar en dichos acuerdos deberán contar con los derechos correspondientes para realizar estos acuerdos, los cuales estarán sujetos a la legislación local de las Partes, excepto en el caso de los servicios domésticos de Código Compartido complementario, que serán operados por una aerolínea doméstica o por las aerolíneas de cada Estado.</p> <p>CÓDIGO COMPARTIDO Al operar o brindar servicios aéreos en las rutas acordadas, la o las aerolínea (s) de la Parte Contratante pueden celebrar acuerdos comerciales y/o de cooperación incluido pero no limitado a los acuerdos de bloqueo de espacios, código compartido y arrendamiento mercantil con:</p>

	<p>Una aerolínea o las aerolíneas del mismo Estado;</p> <p>Una aerolínea o las aerolíneas de otro Estado, incluidos los servicios domésticos de código compartido complementario que serán operados solo por una aerolínea doméstica o las aerolíneas de cada Estado.</p> <p>Una aerolínea o las aerolíneas de un tercer país.</p> <p>Siempre y cuando todas las aerolíneas en tales acuerdos:</p> <p>Cuenten con la autorización adecuada; Cumplan con los requerimientos que se aplican normalmente a tales acuerdos; Dejen claro al comprador en el punto de venta en el caso de los documentos de transporte vendidos, qué aerolínea o aerolíneas serán las operadoras en cada tramo del servicio y con qué aerolínea o aerolíneas el comprador tendría una relación contractual.</p> <p>Para evitar cualquier duda, nada en este párrafo confiere la frecuencia o el derecho de tráfico (el cual incluye derechos de quinta libertad y cabotaje) adicionales a los que están establecidos en este Memorando de Entendimiento.</p>
--	--

REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE	
INSTRUMENTO BILATERAL	Memorando de Entendimiento producto Reunión de Autoridades Aeronáuticas de 27 y 28 de Junio de 2006.
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>A) ECUADOR: Ecuador-Puntos Intermedios-Puntos en el Reino Unido y puntos más allá. Los derechos de quinta, serán convenidos independientemente por las Autoridades de ambas Partes.</p> <p>B) REINO UNIDO: Reino Unido-Puntos Intermedios-Puntos en Ecuador y punto más allá. Quintas libertades serán acordadas por separado por las Autoridades de ambas Partes.</p> <p>Derechos de Tráfico:</p> <p>A) ECUADOR: Quinta en servicios combinados de pasajeros, carga y correo a cualquier punto en Europa desde el Reino Unido.</p> <p>B) REINO UNIDO: Entre cualquier punto en Sur América y Ecuador.</p>
Frecuencias	<p>Siete (7) frecuencias semanales, en las rutas previstas en el Anexo C, número de frecuencias que pueden incrementarse por las causas previstas en el Memorando, temporada de invierno de la IATA, hasta catorce (14) frecuencias.</p> <p>No existe restricción para el número de servicios de carga exclusiva.</p> <p>Servicio no regular, en terceras y cuartas, las quintas considerarán cada autoridad de acuerdo a los méritos de la operación.</p>

SINGAPUR	
INSTRUMENTO BILATERAL	Memorando de Entendimiento, sobre servicios aéreos entre Autoridades Aeronáuticas del 12 al 14 de agosto, 2009
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Singapur.- Puntos en Singapur, cualquier punto intermedio a cualquier aeropuerto internacional en Ecuador y a cualquier punto más allá.</p> <p>Ecuador.- Puntos en Ecuador cualquier punto intermedio a cualquier aeropuerto internacional en Singapur y a cualquier punto más allá.</p> <p>Regular de carga, hasta de quinta libertad. Frecuencia y capacidad ilimitada cualquier tipo de avión.</p> <p>Séptimas excepto: Colombia-Perú-Bolivia-Venezuela-Panamá y Miami, pasajeros, carga y correo en forma combinada, hasta quinta libertades.</p>
Frecuencias	Pasajeros, carga y correo combinado, hasta veintiocho (28) frecuencias semanales, exclusivas de carga, ilimitadas.

SUIZA	
INSTRUMENTO BILATERAL	SUIZA: Acuerdo relativo a los transportes aéreos regulares, mayo 6, 1974. Publicado en el Registro Oficial Nro. 643, de septiembre 20, 1974.
Fecha última de Revisión	Canje de Notas diplomáticas. Registro Oficial Nro. 737 de febrero 5, 1975
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>A) ECUADOR: Puntos en Ecuador, puntos intermedios a determinarse, puntos en Suiza a determinarse y puntos más allá por determinarse.</p> <p>B) SUIZA: Puntos en Suiza, puntos intermedios (Lisboa, Boston, Bermuda, Nassau, Kingston/Montego Bay, Puerto España), punto de destino en Ecuador (Quito y Guayaquil) y puntos más allá (La Paz, Santiago de Chile).</p> <p>Observaciones:</p> <p>I. Todo punto o serie de puntos sobre las rutas especificadas podrán no ser provistos de servicios en todos o algunos de los vuelos, previa solicitud a la Autoridad de la Parte Contratante a la cual no pertenezca la empresa designada.</p> <p>II. Los puntos sobre las rutas especificadas no deben necesariamente ser provistos de servicio en el orden que están enumerados; pero, teniendo siempre en consideración que cada servicio será explotado sobre una ruta razonablemente directa.</p> <p>III. La empresa designada por una u otra Parte Contratante tiene el derecho de terminar cualquiera de sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante.</p> <p>IV. Cada empresa designada podrá tocar puntos no mencionados, siempre que no sean ejercidos derechos de tráfico entre estos puntos y el territorio de la otra Parte Contratante y de ésta aquellos.</p>
Frecuencias	Frecuencias: No se precisa.

TURQUIA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Memorando de Entendimiento, sobre servicios aéreos entre Autoridades Aeronáuticas del 25 septiembre de 2012
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>A) Desde Turquía: Puntos en Turquía, puntos intermedios Bogotá-Caracas-Sao Paulo y cualquier punto Destino: Puntos en Ecuador. Puntos más allá Lima y cualquier punto.</p> <p>B) Desde Ecuador: Puntos en Ecuador, puntos intermedios cualquier punto. Destino: Puntos en Turquía. Puntos más allá cualquier punto.</p> <p>Derechos de Tráfico hasta quinta libertad.</p>
Frecuencias	<p>En servicios de pasajeros 14 frecuencias semanales</p> <p>En servicios de carga sin restricción de frecuencias, en las rutas especificadas.</p>
VENEZUELA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Acta de la Reunión de Autoridades Aeronáuticas, suscrita el 31 de julio de 2012
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>Desde: Ecuador cuatro (4) puntos en Aeropuerto habilitados como internacionales en el Ecuador, Puntos intermedios, Bogotá hacia cuatro (4) puntos en aeropuertos habilitados como internacional en Venezuela. Puntos más allá, cualquier punto.</p> <p>Desde Venezuela: cuatro puntos en aeropuertos habilitados como internacionales en Venezuela. Puntos intermedios, Bogotá hacia cuatro (4) puntos en aeropuertos habilitados como internacionales en Ecuador. Puntos más allá, cualquier punto</p>
Frecuencias	Podrá operar hasta 14 frecuencias semanales en la modalidad de pasajeros, carga y correo en forma exclusiva o en forma combinada.

ACUERDOS EN TRAMITE	
INDIA	<p>Por requerimiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, se elaboró proyectos de un Acuerdo de Servicios Aéreos, su Anexo y un Memorando de Entendimiento.</p> <p>India ha presentado su propio proyecto o contrapropuesta, se ha realizado observaciones a esta contrapropuesta, el mismo que mereció el análisis de la Comisión Permanente de Política Aeronáutica y del Pleno del Organismo.</p> <p>Se ha preparado la documentación respectiva texto en español e inglés de los instrumentos a negociar los que fueron remitidos al Ministerio de Relaciones Exteriores, a fin de que se coordine con la autoridad de la India, vía Notas Diplomáticas, lugar y fecha en que se reúnan delegados de las dos Partes, para convenir los textos de estos instrumentos.</p>
CANADA	<p>Video conferencia, prevista para el 28 de enero de 2013.</p>
HONG KONG	<p>Ante requerimiento telefónico formulado por el ingeniero Peñafiel, se le invitó cordialmente a que con motivo de la Sesión del Consejo Nacional de Aviación Civil convocado para el 11 de abril del 2012, concurra a las oficinas de Política Aeronáutica para revisar documentación y que personalmente verifique sobre el trámite de este asunto.</p> <p>Lamentablemente no ha concurrido para esta verificación.</p> <p>No obstante observamos que mediante oficio CNAC-2011-0482 de 01 junio del 2011, se remitió al Dr. Rafael Quintero López, Subsecretario de Asia, África y Oceanía, entre otros el proyecto a negociarse con el Gobierno de la Región Administrativa Especial de Hong-Kong, satisfaciendo inclusive el pedido formulado por el propio Ministerio en oficio MRECI-DRBAAO-2011-0056-0 de 07 de junio del 2011.</p> <p>En base a la indicado correspondía al Ministerio de Relaciones Exteriores, coordinar con la autoridad competente de Hong-Kong, lugar y fecha en se realizaría las reuniones para convenir los términos del bilateral, sin que hasta la fecha se nos haya informado sobre el estado en que se encuentra el tema. En consecuencia, cualquier información actualizada debe requerirse en el propio Ministerio de Relaciones Exteriores.</p>

ITALIA	
INSTRUMENTO BILATERAL	Memorando de Entendimiento, sobre servicios aéreos entre Autoridades Aeronáuticas del 06 de marzo de 2013.
Fecha última de Revisión	
Rutas y Derechos de Tráfico	<p>A) Puntos de origen: Puntos en la República de Italia. Puntos intermedios: Cualquier punto. Puntos de destino: Quito, Guayaquil y dos puntos a escoger libremente. Puntos más allá: Cualquier punto.</p> <p>B) Puntos de origen: Puntos en la República de Ecuador. Puntos intermedios: Cualquier punto. Puntos de destino: Rome, Milán y dos puntos a escoger libremente. Puntos más allá: Cualquier punto.</p> <p>Derechos de Tráfico hasta quinta libertad.</p>
Derechos de tráfico de quinta libertad	<p>Servicios de pasajeros Los derechos de tráfico de quinta libertad, como transportador que opera servicios de pasajeros, se acordarán a través de notas entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Tras la recepción de tal solicitud de una línea aérea designada, la otra Parte deberá responder con un mínimo de demora procesal.</p> <p>Servicios sólo de Carga Los derechos de tráfico de quinta libertad, como transportador que opera servicios sólo de carga, estarán disponibles para las líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En los puntos mencionados en el Cuadro de Rutas; - Con un límite de siete (7) frecuencias dentro del límite máximo total de catorce (14) frecuencias sólo de carga.
Capacidad de pasajeros	Las líneas aéreas designadas de la República de Italia pueden operar hasta 10 (diez) frecuencias semanales a los puntos de escala en Ecuador dispuestos en el Cuadro de Rutas, con cualquier tipo de aeronave.

	<p>Las líneas aéreas designadas de la República del Ecuador pueden operar hasta 10 (diez) frecuencias semanales a los puntos de escala en Italia dispuestos en el Cuadro de Rutas, con cualquier tipo de aeronave.</p> <p>Nuevos incrementos pueden ser discutidos por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes en futuras conversaciones. Ambas Partes Contratantes han consentido en principio considerar favorablemente una solicitud de incremento de frecuencias si la evolución del mercado así lo requiere.</p>
<p>Capacidad de Carga</p>	<p>Las líneas aéreas designadas por la República de Italia pueden operar hasta catorce (14) frecuencias semanales sólo de carga a los puntos de escala en Ecuador dispuestas en el Cuadro de Rutas, con cualquier tipo de aeronave.</p> <p>Las líneas aéreas designadas de la República del Ecuador pueden operar hasta catorce (14) frecuencias semanales sólo de carga a los puntos de escala en Italia dispuestas en el Cuadro de Rutas, con cualquier tipo de aeronave.</p> <p>Nuevos incrementos pueden ser discutidos por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes en futuras conversaciones. Ambas Partes Contratantes han consentido en principio considerar favorablemente una solicitud de incremento de frecuencias si la evolución del mercado así lo requiere.</p>

Fuente: Coordinación de Política Aeronáutica, Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC)

ANEXO 2

GLOSARIO DE TÉRMINOS AERONÁUTICOS

ACUERDOS O CONTRATOS DE COOPERACIÓN COMERCIAL	(Comercial Cooperación Agretemente) Son aquellos en que dos o más transportadores aéreos, debida y legalmente autorizados para prestar servicios de transporte aéreo comercial, sean estos domésticos o internacionales, deciden establecer una o más fórmulas de trabajo en conjunto con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales. Estos acuerdos pueden ser entre otros lo siguientes: de interlinea, de prorrateo de tarifas, de operación conjunta o puente aéreo; y, de códigos compartidos.
ACUERDO DE CÓDIGO COMPARTIDO	(Condesare Agretemente) Es aquel mediante el cual dos o más transportadores comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.
ACUERDO DE CÓDIGO COMPARTIDO COMPLEMENTARIO	(Suplementar Roetes Condesare Agretemente) Es aquel en el que la una parte concede a la otra ciertas rutas a cambio de reciprocidad con rutas complementarias del otro transportador. En este tipo de acuerdos las rutas complementarias solo pueden ser operadas por el transportador que ostenta derechos aerocomerciales, por lo que el otro u otros transportadores solo ejercen la condición de socios comercializadores. El cabotaje solo puede ser operado por compañías aéreas nacionales de las rutas domésticas de cada país.
ACUERDO DE INTERLINEA	(Interlinee Agretemente) Es una herramienta comercial de las líneas aéreas utilizada para convenir la aceptación mutua de documentos de transporte. Este acuerdo permite a una aerolínea de transporte aéreo regular ofrecer servicios aéreos en las rutas y conexiones de otra, a través de los sistemas de distribución de reservas y agencias de viajes.

ACTIVIDADES CONEXAS	(Relatad Activasteis) Son exclusivamente las actividades que guarden directa y permanente relación con el desenvolvimiento de los servicios aéreos.
AEROCLUB	(Aeroclub) Es toda asociación civil que tiene como fin la difusión de la práctica del vuelo con fines recreativos, deportivos o de instrucción y sin fines de lucro.
AERÓDROMO	(Aeródromo) Es toda área determinada de tierra o de agua destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento en superficie de aeronaves, habilitada como tal por la autoridad técnica aeronáutica. Se incluye en esta denominación a todas sus edificaciones, instalaciones y equipos.
AERONAVE	(Aircraft) Es toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
AERONAVE DE ESTADO	(Official-Duty Aircraft) Son aquellas aeronaves destinadas al servicio de la función pública, como las militares, de aduana y de policía.
AEROPUERTO	(Airport) Es el aeródromo que incluya operaciones de: embarque, desembarque, tránsito o transferencia de pasajeros, en vuelos internos o internacionales; la manipulación, estiba y almacenamiento de carga aérea y el desarrollo de toda clase de actividades comerciales e industriales, estén o no relacionadas con la aviación civil.
LOCACIÓN DE AERONAVE	(Aircraft Lease) Es el contrato mediante el cual una parte se obliga a transferir a otra, por un precio cierto, el uso y goce de una aeronave determinada y singularizada a fin de que sea destinada a una actividad específicamente aeronáutica, por un cierto tiempo o por millaje de recorrido.
LOCACIÓN HÚMEDO	(Wet Lease) Es el contrato de locación de una aeronave con tripulación.
LOCACIÓN SECO	(Dry Lease) Es el contrato de locación de una aeronave sin tripulación.

AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN	(Operation Authorization) Es al acto administrativo por el cual se permite la utilización de aeronaves en servicios aéreos privados a una persona natural o jurídica, nacional o extranjera, previo el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios.
AVIACIÓN CIVIL O AERONÁUTICA CIVIL	(Civil Aviation) Es el conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con la circulación y utilización de aeronaves civiles.
CERTIFICADO DE OPERACIÓN	(Operation Certificate) Es el documento expedido por la Agencia Ecuatoriana de Regulación y Control Aeronáutico a favor de una persona jurídica autorizada para realizar actividades conexas, en el que se hace constar que su poseedor está adecuadamente equipado para realizar con seguridad, eficiencia y de acuerdo a las regulaciones técnicas correspondientes, las operaciones para las cuales se ha otorgado el correspondiente permiso de operación.
CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO	(Air Operator Certificate) Es el documento expedido por la Agencia Ecuatoriana de Regulación y Control Aeronáutico a favor de un explotador nacional, en el que se hace constar que su poseedor está adecuadamente equipado para realizar con seguridad, eficiencia y de acuerdo a las regulaciones técnicas correspondientes, las operaciones para las cuales se ha otorgado la correspondiente concesión, permiso o autorización de operación.
COMANDANTE DE LA AERONAVE	(Aircraft commander) Es el piloto que, reuniendo las debidas condiciones técnicas y legales, está al mando de una aeronave. El comandante es el representante del explotador y la máxima autoridad a bordo de la aeronave.
CONCESIÓN DE OPERACIÓN	(Operation Permit) Es la autorización que confiere el Estado a una persona jurídica nacional para establecer un servicio de transporte aéreo de interés público, previo el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios.

CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO	(Air Transport Contract) Se considera contrato de transporte aéreo el convenio por el cual el transportador o porteador se obliga por cierto precio, alquiler o flete a conducir o llevar de un lugar a otro, por vía aérea, a personas, animales o cosas
COMPAÑÍA DE TRANSPORTE AÉREO	(Air Transport Company) Es toda persona jurídica que mediante concesión o permiso de operación otorgado por la autoridad competente, realiza servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo con carácter regular o no regular y con fines de lucro.
EXPLOTADOR	(Operator) Es la persona natural o jurídica que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando la dirección técnica de la misma.
EXPLOTADOR DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS	(Airport Services Operator) Es toda persona natural o jurídica que explota, por cuenta propia, uno o varios servicios aeroportuarios.
FLETAMENTO	(Affreightment) Es el contrato mediante el cual una parte que se denomina fletante pone a disposición de otra que se denomina fletador la capacidad total o parcial de una aeronave mediante un precio cierto para uno o más viajes o durante un tiempo determinado, conservando el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave, para realizar una actividad específicamente aeronáutica.
FRANQUICIA DE EQUIPAJE	(Baggage Allowance) Es el máximo de equipaje ya sea por peso o número de piezas que puede transportar un pasajero de forma gratuita en el mismo vuelo por el que ha pagado una tarifa.
INTERCAMBIO DE AERONAVES	(Aircraft Interchange) Es el contrato mediante el cual dos o más explotadores se obligan a utilizar recíprocamente sus aeronaves, con o sin tripulación.
OPERADOR AEROPORTUARIO	(Airport Operator) Es toda persona jurídica que administra y/u opera, y/o explota, en forma directa o indirecta, un aeropuerto o un grupo de aeropuertos bajo cualquier forma establecida en la legislación ecuatoriana.

<p>PERMISO DE OPERACIÓN</p>	<p>(Operation Permit) Es el acto administrativo por medio del cual se autoriza la explotación de un servicio de transporte aéreo internacional a una persona jurídica extranjera, designada por la autoridad competente de su país, previo al cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios.</p> <p>Se entiende también por permiso de operación el acto administrativo por el cual se autoriza la explotación de un servicio de trabajos aéreos o de actividades conexas a una persona jurídica nacional, previo cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios.</p>
<p>PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO</p>	<p>(Aircraft Technical Staff) Son los miembros de la tripulación que realizan funciones a bordo de la aeronave y las personas que desarrollan funciones técnicas concurrentes en la superficie tendientes a posibilitar el desarrollo del vuelo y el mantenimiento de la aeronave.</p>
<p>SEGUROS AÉREOS</p>	<p>(Aircraft insurances) Son los que tienen por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afecten la aeronave, tripulantes, pasajeros, mercancías, y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a terceros por la aeronave, en tierra, agua o en vuelo, e igualmente las responsabilidades relacionadas con las actividades de tránsito aéreo.</p>
<p>SERVICIOS AÉREOS</p>	<p>(Air Services) Es toda actividad, con o sin fines de lucro, a la que puede ser destinada una aeronave.</p>
<p>SERVICIOS AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN AÉREA</p>	<p>(Air Navigation Auxiliary Services) Son los que garantizan la seguridad y regularidad de la navegación aérea, tales como el control de tránsito aéreo, las radios, comunicaciones aeronáuticas y radio ayudas a la navegación aérea, los informes meteorológicos y los servicios de balizamiento diurno y nocturno.</p>
<p>SERVICIOS AÉREOS PRIVADOS</p>	<p>(Private Air Services) Son aquellos servicios realizados por las aeronaves sin fines de lucro y sin que medie ningún tipo de remuneración. Se incluyen en esta definición las actividades aéreas de los aeroclubes.</p>

SERVICIOS AERONÁUTICOS	(Aeronautical Services) Son todos aquellos servicios brindados por la Agencia Ecuatoriana de Regulación y Control Aeronáutico en el territorio ecuatoriano y que sirven de apoyo a la navegación aérea.
SERVICIOS AEROPORTUARIOS	(Airport Services) Son todos aquellos servicios brindados por el operador aeroportuario a las líneas aéreas, aeronaves, pasajeros y usuarios.
SERVICIO DOMÉSTICO O INTERNO	(Domestic/Internal Service) Es el servicio de transporte aéreo que se presta entre puntos situados dentro del territorio del Ecuador.
SERVICIO INTERNACIONAL	(International Service) Es el servicio de transporte aéreo realizado entre la República del Ecuador y otro Estado.
SERVICIOS DE TRABAJOS AÉREOS	(Aerial Work Services) Comprenden toda actividad con fines de lucro, distinta a la del transporte aéreo, a la que las aeronaves pueden ser destinadas para que se efectúen en o desde el aire.
SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR	(Regular Air Transport Services) Son los servicios aéreos prestados con sujeción a frecuencias de vuelo uniformes y horarios e itinerarios fijos, aprobados por la autoridad aeronáutica.
SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO NO REGULAR	(Non-Regular Air Transport Services) Son los servicios aéreos prestados sin sujeción a frecuencias de vuelo uniformes, horarios e itinerarios fijos.