

**TRANSPORTATION**

**Aviation Transport Services**

**Agreement Between the  
UNITED STATES OF AMERICA  
and ECUADOR**

Signed at Quito November 16, 2022

Entered into force July 19, 2023



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966  
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

**AIR TRANSPORT AGREEMENT**  
**BETWEEN**  
**THE GOVERNMENT OF**  
**THE UNITED STATES OF AMERICA**

**AND**  
**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF**  
**ECUADOR**

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Ecuador (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944;

Have agreed as follows:

**Article 1**

**Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation and in the case of Ecuador, the Ministry of Transport and Public Works, the

National Civil Aviation Council and the Directorate General of Civil Aviation, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the Department of Transportation or the Ministry of Transport and Public Works, the National Civil Aviation Council and the Directorate General of Civil Aviation;

2. "Agreement" means this Agreement and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
4. "Airline of a Party" means an airline that has received its Air Operator's Certificate (AOC) from and has its principal place of business in the territory of that Party;
5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944, and includes:
  - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
  - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

## Article 2

### **Grant of Rights**

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
  - a. the right to fly across its territory without landing;
  - b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
  - c. the right to perform international air transportation between points on the following routes:
    - (i) for airlines of the United States, from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in Ecuador and beyond; and for all-cargo service, between Ecuador and any point or points;
    - (ii) for airlines of Ecuador, from points behind Ecuador via Ecuador and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; and for all-cargo service, between the United States and any point or points; and
  - d. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Each airline of a Party may, on any or all flights and at its option:
  - a. operate flights in either or both directions;
  - b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
  - c. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
  - d. omit stops at any point or points;
  - e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
  - f. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
  - g. make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;

- h. carry transit traffic through the other Party's territory; and
- i. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves a point in the homeland of the airline.

3. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the homeland of the airline and, in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

5. Any airline of a Party performing charter international air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each airline of the other Party shall be subject to the least restrictive of such criteria. Nothing in this paragraph shall limit the rights of a Party to require airlines of both Parties to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Except with respect to the consumer protection rules referred to in this paragraph, neither Party shall require an airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a notice that it is complying with the applicable laws, regulations, and rules referred to in this paragraph or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

### **Article 3**

#### **Authorization**

Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Party, nationals of that Party, or both;

b. the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

#### **Article 4**

##### **Revocation of Authorization**

1. Either Party may revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline where:

a. that airline is not an airline of the other Party under Article 1(4);

b. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both; or

c. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security).

#### **Article 5**

##### **Application of Laws**

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by such aircraft upon entering, when departing from, or while within the territory of that Party.



2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

#### **Article 6**

##### **Safety**

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

#### **Article 7**

##### **Aviation Security**

1. The Parties affirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at



Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

#### **Article 8**

#### **Commercial Opportunities**

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with

- a. an airline or airlines of either Party;
- b. an airline or airlines of a third country; and
- c. a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities, and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

### Article 9

#### **Customs Duties and Charges**

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

#### **Article 10**

##### **User Charges**

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.



4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

### **Article 11**

#### **Fair Competition**

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

### **Article 12**

#### **Pricing**

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

### **Article 13**

#### **Consultations**

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

### **Article 14**

#### **Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing), that is not resolved within 30 days of the date established for consultations pursuant to a request for consultations under Article 13 may be referred, by agreement of the Parties, for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, either Party may give written notice to the other Party through diplomatic channels that it is requesting that the dispute be submitted to arbitration.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed, in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall be entitled to decide the extent of its jurisdiction under this Agreement and, except as otherwise agreed, shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may at the request of either Party recommend interim relief measures pending its final determination. If either of the Parties requests it or the tribunal deems it appropriate, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within 45 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 60 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 30 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be

submitted within 30 days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within 45 days after the last pleading is due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for interpretation of the decision within 15 days after it is rendered and any interpretation given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

#### **Article 15**

##### **Termination**

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

#### **Article 16**

##### **Registration with ICAO**

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### **Article 17**

##### **Entry into Force**

This Agreement shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary internal procedures for entry into force of the Agreement have been completed.



Upon entry into force, this Agreement shall supersede the U.S.-Ecuador Air Transport Agreement of September 26, 1986, as modified by the Protocol of July 21, 2010.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Quito, this 16<sup>th</sup> day of November 2023, in two originals, in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
UNITED STATES OF AMERICA



Victoria Nuland  
UNDER SECRETARY OF STATE  
FOR POLITICAL AFFAIRS  
U.S. DEPARTMENT OF STATE

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF ECUADOR



Juan Carlos Holguín M.  
MINISTER OF FOREIGN AFFAIRS AND  
HUMAN MOBILITY

## **ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO**

**ENTRE**

**EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

**Y**

**EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

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

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

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

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

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

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

Han acordado lo siguiente:

### **Artículo 1**

#### **Definiciones**

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

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

Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, y cualquier persona u organismo autorizado para el desempeño de las funciones que ejerce el

Departamento de Transporte o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Artículo 2**

### **Concesión de Derechos**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



### **Artículo 3**

#### **Autorización**

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

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

### **Artículo 4**

#### **Revocación de Autorización**

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

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

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

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

## **Artículo 5**

### **Aplicación de las Leyes**

1. Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la admisión a su territorio o la salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, deberán ser cumplidas por dichas aeronaves al entrar al territorio de esa Parte, cuando salgan de este o mientras estén dentro de ese territorio.
2. Al ingresar al territorio de una Parte, mientras estén dentro de este o al salir de ese territorio, sus leyes y reglamentos relacionados con la admisión a su territorio o la salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluidos los reglamentos relacionados con la entrada, autorización, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso del correo, reglamentos postales) deberán ser cumplidos por, o en nombre de, dichos pasajeros, tripulación o carga de las aerolíneas de la otra Parte.

## **Artículo 6**

### **Seguridad Operacional**

1. Cada Parte reconocerá como válidos, para los fines de operar el transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidos o validados por la otra Parte y aún en vigor, siempre que los requisitos para tales certificados o licencias sean por lo menos iguales a los estándares mínimos que puedan establecerse de conformidad con el Convenio. Sin embargo, cada Parte podrá negarse a reconocer como válidos, a efectos de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias concedidos o validados para sus propios nacionales por la otra Parte.
2. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas sobre los estándares de seguridad mantenidos por la otra Parte en relación con las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y la operación de las aerolíneas de esa otra Parte. Si luego de tales consultas, una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente estándares y requisitos de seguridad en estas áreas que al menos igualen los estándares mínimos que puedan establecerse de conformidad con el Convenio, la otra Parte será notificada de tales hallazgos y de los pasos que se consideren necesarios para cumplir con estos estándares mínimos, y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación o permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte en caso de que la otra Parte no tome las medidas correctivas apropiadas dentro de un tiempo razonable y tome acción inmediata, previo a las consultas, con respecto a tal aerolínea o aerolíneas si la otra



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

### **Artículo 7**

#### **Seguridad de la Aviación**

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

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

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y las prácticas apropiadas recomendadas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio; exigirán que los operadores de aeronaves entreguen su matrícula, que los operadores de aeronaves que tengan su lugar principal de negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte acuerda observar las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte para la entrada al territorio de la otra Parte, la salida de este y mientras se encuentre dentro de ese territorio y tomar las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulaciones, y su equipaje y artículos de mano, así como la carga y las provisiones de aeronaves, antes del abordaje y la carga y durante estos. Cada Parte también dará consideración positiva a cualquier solicitud de la otra Parte de medidas especiales de seguridad para hacer frente a una amenaza en particular.

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

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

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

### **Artículo 8**

#### **Oportunidades Comerciales**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Artículo 9

### **Aranceles y cargos aduaneros**

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

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

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

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

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

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

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

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



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

### **Artículo 10**

#### **Cargos a los Usuarios**

1. Los cargos a los usuarios que puedan imponer las autoridades u organismos de cobro competentes de cada Parte a las aerolíneas de la otra Parte serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, dichos cargos a los usuarios se fijarán a las aerolíneas de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra aerolínea en el momento en que se fijen los cargos.

2. Los cargos a los usuarios impuestos a las aerolíneas de la otra Parte podrán reflejar, pero no excederán, el costo total que a las autoridades u organismos de cobro competentes les representa proporcionar las instalaciones y servicios apropiados de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos cargos pueden incluir un rendimiento razonable de los activos después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobran cargos se proporcionarán de manera eficiente y económica.

3. Cada Parte fomentará las consultas entre las autoridades u organismos de cobro competentes en su territorio y las aerolíneas que utilicen los servicios e instalaciones y alentará a las autoridades u organismos de cobro competentes y a las aerolíneas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir una revisión precisa de la razonabilidad de los cargos de conformidad con los principios de los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades de cobro competentes a proporcionar a los usuarios un aviso razonable de cualquier propuesta de cambios en los cargos de los usuarios para permitir que los usuarios expresen sus puntos de vista antes de que se realicen los cambios.

4. Ninguna de las Partes será considerada, en los procedimientos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 14, en violación de una disposición de este Artículo, a menos que (a) no lleve a cabo una revisión del cargo o práctica que es objeto de la queja de la otra Parte dentro de un plazo razonable; o (b) después de dicha revisión, no tome todas las medidas a su alcance para remediar cualquier cargo o práctica que sea incompatible con este Artículo.

### **Artículo 11**

#### **Competencia Leal**

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

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

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

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

## **Artículo 12**

### **Precios**

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

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

## **Artículo 13**

### **Consultas**

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

## **Artículo 14**

### **Solución de Controversias**

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

#### **Artículo 15**

##### **Terminación**

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

#### **Artículo 16**

##### **Registro en la OACI**

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

#### **Artículo 17**

##### **Entrada en Vigor**

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

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

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

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

Por el Gobierno de los ESTADOS UNIDOS  
DE AMÉRICA

Por el Gobierno de la REPÚBLICA DEL  
ECUADOR



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



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