

Registro Oficial No. 123 , 20 de Noviembre 2017

Normativa: Vigente

Última Reforma: Convenio s/n (Registro Oficial 123, 20-XI-2017)

CONVENIO S/N
(CONVENIO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y EL
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA)

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA CONVENIO DE SERVICIOS AÉREOS
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE
TURQUÍA CONTENIDO

ARTÍCULO TÍTULO

1 DEFINICIONES

2 CONCESIÓN DE DERECHOS

3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

4 REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN

5 CAPACIDAD

6 TARIFAS

7 IMPUESTOS, DERECHOS ADUANEROS Y OTROS CARGOS

8 TRÁNSITO DIRECTO

9 COBROS AL USUARIO

10 PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES

11 CONVERSIÓN DE DIVISAS Y REMISIÓN DE GANANCIAS

12 RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

13 SEGURIDAD OPERACIONAL

14 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

15 ENTREGA DE ITINERARIOS DE VUELO

16 ESTADÍSTICAS

17 APLICACIÓN D E LEYES Y REGULACIONES NACIONALES

18 CONSULTAS Y ENMIENDAS

19 RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

20 REGISTRO

21 ACUERDOS MULTILATERALES

22 TÍTULOS

23 VIGENCIA Y TERMINACIÓN

24 ENTRADA EN VIGENCIA

ANEXO I CUADRO DE RUTAS

ANEXO II CÓDIGO COMPARTIDO

El Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Turquía, en adelante denominados las "Partes Contratantes";

Signatarios de la Convención sobre Aviación Civil Internacional y del Acuerdo sobre Tránsito de Servicios Aéreos Internacionales, ambos abiertos para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando facilitar la extensión de oportunidades de servicios aéreos internacionales;

Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos promueven el crecimiento económico, el comercio, el turismo, las inversiones y el bienestar de los consumidores;

Deseando garantizar el más alto nivel de seguridad operacional y protección en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación en relación con actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de las personas o de los bienes, afectando negativamente la operación de los servicios aéreos, y minan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

Deseando celebrar un Convenio para fines de establecer y explotar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

Art. 1.- Definiciones.-

1. A los fines del presente Convenio, a menos que del contexto se infiera otra cosa, los términos:

a. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República del Ecuador, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Consejo Nacional de Aviación Civil y/o la Dirección General de Aviación Civil; y, en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones, Dirección General de Aviación Civil; o, en ambos casos, cualquier otra persona o entidad facultada para ejercer las funciones que están actualmente asignadas a dichas autoridades;

b. "Convenio" significa el presente Convenio, sus Anexos y cualquier enmienda a los mismos;

c. "Servicios acordados" significa los servicios aéreos internacionales que pueden ser operados de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, en las

rutas especificadas;

d. "Anexo" significa el Anexo del presente Convenio o cualquier enmienda al mismo, de conformidad con las disposiciones del Artículo 18 (Consultas y Enmiendas) del presente Convenio;

e. "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen los significados especificados en el Art. 96 de la Convención;

f. "Capacidad" significa:

En relación a una aeronave, la carga útil disponible de esa aeronave sobre una ruta o sección de una ruta;

En relación a un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio multiplicada por la frecuencia operada por dicha aeronave durante un período dado en una ruta o sección de una ruta;

g. "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicha Convención, y cualquier enmienda a los Anexos o a la Convención en virtud de los Artículos 90 y 94 de la misma, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas han entrado en vigor o han sido ratificadas por ambas Partes Contratantes;

h. "Línea o líneas aéreas designadas" significa cualesquier línea o líneas aéreas que han sido designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Convenio;

i. "Asistencia en tierra" significa e incluye pero no se limita al manejo de pasajeros, carga y equipaje, y la prestación de servicios de alimentación y/u otros servicios;

j. "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional;

k. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo del territorio de más de un Estado;

l. "Línea aérea comercializadora" significa una línea aérea que ofrece transporte aéreo en una aeronave operada por otra línea aérea, por medio de código compartido;

m. "Itinerario" significa el cuadro de rutas para operar los servicios de transporte aéreo anexo al presente Convenio y cualquier modificación del mismo conforme lo acordado, de conformidad con las disposiciones del Artículo 18 del presente Convenio;

n. "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas o que serán establecidas en el Anexo del presente Convenio;

o. "Repuestos" significa artículos que sirven para reparar o reemplazar una pieza para incorporarla en una aeronave, inclusive motores;

p. "Tarifa" significa cualquier pasaje, tasa o cobro, los precios que deberán pagarse por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga, excluyendo correo, por transporte aéreo, incluyendo cualquier otro modo de transporte en relación con los mismos, cobrados por las líneas aéreas, inclusive por sus agentes, y las condiciones

que rigen la disponibilidad de dicho pasaje, tasa o cobro;

q. "Territorio" tiene el significado especificado en el Art. 2 de la Convención;

r. "Tráfico" significa el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo;

s. "Equipo regular" significa los artículos, distintos a las provisiones y repuestos de carácter removible, que son usados a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluyendo equipos de primeros auxilios y supervivencia;

t. "Cobros al usuario" significa tasas o derechos cobrados por el uso de aeropuertos, facilidades de aeronavegación y otros servicios afines prestados por una Parte Contratante a la otra Parte.

Art. 2.- Concesión de derechos.-

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la conducción de servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo I del presente Convenio por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:

a. sobrevolar sin aterrizar por el territorio de la otra Parte contratante;

b. hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;

c. hacer escalas en el territorio en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo I de este Convenio con el propósito de desembarcar y embarcar tráfico internacional en combinación o de manera separada;

d. los demás derechos especificados en el presente Convenio.

2. Nada en el párrafo (1) del presente Artículo podrá ser interpretado en el sentido de conferir a una Parte Contratante el privilegio de tomar, en el territorio de la otra Parte Contratante, tráfico transportado por remuneración o contrata, y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante. El cabotaje no está permitido.

Art. 3.- Designación y autorización.-

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar a una o más líneas aéreas para fines de operar los servicios acordados en las rutas especificadas. Dicha designación se realizará mediante notificación por escrito a través de la vía diplomática.

2. A la recepción de dicha designación, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, con sujeción a las disposiciones de los párrafos (3) y (4) de este Artículo, concederán sin demora a la línea o líneas aéreas designadas las correspondientes autorizaciones de operación.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir que la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante demuestren que están calificadas para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y regulaciones, normal y razonablemente aplicadas a las operaciones de los servicios aéreos internacionales por dichas autoridades de conformidad con las disposiciones de la Convención.

4. Cada Parte Contratante tendrá derecho a negarse a conceder la autorización de operación mencionada en el párrafo (2) del presente Artículo, o imponer aquellas

condiciones que considere necesarias para el ejercicio, por parte de una línea aérea designada, de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) del presente Convenio, en cualquier caso en que la Parte Contratante no esté satisfecha de que:

a. El domicilio principal y el control regulatorio efectivo de dicha línea aérea corresponden a la Parte Contratante que designa a la línea aérea, o a sus nacionales; y/o

b. El gobierno que designa a la línea aérea mantiene y administra los estándares previstos en el Artículo 13 (Seguridad Operacional) y el Artículo 14 (Seguridad de la Aviación) del presente Convenio.

5. Cada Parte Contratante podrá denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de un transportador aéreo designado por la otra Parte Contratante, cuando el transportador aéreo es de propiedad de, y efectivamente controlado, directamente o mediante participación mayoritaria, por un Estado (tercer país) y/o nacionales de un Estado con el que cualquiera de las Partes Contratantes no tiene un acuerdo bilateral de servicios aéreos, y los derechos de tráfico necesarios para ese Estado no están recíprocamente disponibles.

6. Cuando una línea aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a operar los servicios acordados, siempre ue la capacidad acordada y la tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del Artículo 5 (Capacidad) y del Artículo 6 (Tarifas) de este Convenio estén en vigor con respecto a ese servicio.

Art. 4.- Revocación o suspensión de autorización de operación.-

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) de este Convenio por parte de una línea aérea designada por la otra Parte contratante, o de imponer las condiciones que parezcan necesarias para el ejercicio de estos derechos:

a. En cualquier caso en que no esté satisfecha de que el lugar principal de negocios y el control efectivo de esa línea aérea se halle en manos de la Parte Contratante que designa a la línea aérea, o de sus nacionales;

b. En el caso de que dicha línea aérea no cumpla con las leyes y regulaciones de la Parte Contratante que concede los derechos; o

c. En el caso que la línea aérea no realice la explotación de conformidad con las condiciones previstas en virtud del presente Convenio.

2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) del presente Artículo sea esencial para impedir nuevas violaciones de las leyes y regulaciones, dichos derechos serán ejercidos sólo después de consultas con las autoridades aeronáuticas del Estado de la otra Parte Contratante. En ese caso, las consultas comenzarán dentro de un plazo de sesenta (60) días contados desde la fecha de la solicitud de consulta realizada por cualquiera de las Partes Contratantes.

Art. 5.- Capacidad.-

1. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán oportunidad igual y justa para explotar los servicios aéreos entre los territorios de las Partes Contratantes.

2. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, al explotar los servicios acordados, tendrán en consideración los intereses de las líneas aéreas designadas de la otra Parte contratante a fin de no afectar indebidamente los servicios que esta última ofrezca en toda o en parte de la misma ruta.

3. Los servicios acordados que ofrezcan las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes estarán en estrecha relación con las necesidades del público para el transporte en las rutas especificadas y tendrán como objetivo principal el ofrecer, a un factor de carga razonable, la capacidad adecuada para cumplir con los requerimientos actuales y razonablemente previstos del transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, entre los territorios de la Partes Contratantes.

4. En la explotación de los servicios acordados, la capacidad total que será proporcionada y la frecuencia de los servicios que serán operados por las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante será determinada conjuntamente al principio por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes antes de inaugurar los servicios. Dicha capacidad y la frecuencia de los servicios inicialmente determinados podrán ser revisados y modificados de vez en cuando por dichas autoridades.

Art. 6.- Tarifas.-

1. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas por los servicios aéreos explotados desde/hacia/a través de su territorio sean establecidas por las líneas aéreas designadas a niveles razonables, dando debida consideración a todos los factores pertinentes, incluyendo el costo de la explotación, un beneficio razonable y las tarifas de las otras líneas aéreas. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

a. Prevenir prácticas o precios irrazonablemente discriminatorios;

b. Proteger a los clientes de precios que son irrazonablemente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y

c. Proteger a las líneas aéreas de precios que son artificialmente bajos debido a un subsidio o apoyo directo o indirecto de un gobierno.

2. No se requerirá que las tarifas establecidas en virtud del párrafo (1) sean presentadas por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación.

3. Ninguna de las Partes Contratantes permitirá que sus líneas aéreas designadas, en el establecimiento de tarifas, ya sea conjuntamente con cualquier otra línea o líneas aéreas o por separado, abusen del poder del mercado de tal forma que se tenga o se proponga tener el efecto de debilitar gravemente a un competidor que es una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, o de excluir a dicho competidor de una ruta.

4. Las Partes Contratantes acuerdan que las siguientes prácticas de las líneas aéreas, en relación con el establecimiento de tarifas, pueden ser consideradas como prácticas competitivas posiblemente injustas que ameriten un análisis más detenido:

a. Cobrar precios o tarifas en rutas a niveles que, en su conjunto, sean insuficientes para cubrir los costos de prestación de los servicios a los que se relacionan;

b. Las prácticas en cuestión se mantienen en vez de ser temporales;

c. Las prácticas en cuestión tienen un grave efecto económico o causan un daño significativo a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante; y

d. Un comportamiento que indique el abuso de posición dominante en la ruta.

5. En el caso que cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas no esté satisfecha con una tarifa propuesta o vigente para una línea aérea de la otra Parte Contratante, las autoridades aeronáuticas se esforzarán por resolver el tema mediante consultas, de así requerirlo cualquiera de las Autoridades. En cualquier caso, la autoridad aeronáutica de una Parte Contratante no tomará acciones unilaterales para prevenir la entrada en vigor o la continuación de una tarifa de una línea aérea de la otra Parte Contratante.

6. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, previa solicitud, la información relacionada con el establecimiento de las tarifas, en la forma y el formato especificados por dichas autoridades.

7. Ninguna Parte Contratante impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante requisitos de derecho de prioridad, coeficiente de vuelos, regalías por no objeciones, o cualquier otro requisito con respecto a capacidad, frecuencia o tráfico, que sería incompatible con los propósitos del presente Convenio.

8. Será obligación de las líneas aéreas proporcionar información de las tarifas a la Autoridad Aeronáutica.

Art. 7.- Impuestos, derechos aduaneros y otros cargos.-

1. Cuando una aeronave explotada en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante llega al territorio de la otra Parte Contratante, dicha aeronave y su equipo regular, repuestos (incluyendo motores), combustibles, aceites (incluidos lubricantes, líquidos hidráulicos) y provisiones de aeronaves (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) transportados a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos, en base a reciprocidad, de todo derecho aduanero, impuesto, derecho de inspección y otras tarifas y cobros similares, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su re-exportación.

2. Los siguientes equipos y artículos también estarán exentos, en base a reciprocidad, de todo derecho aduanero, impuesto, derecho de inspección y otras tarifas y cobros similares, con excepción de los cobros correspondientes a los servicios prestados:

a. Equipo regular, repuestos (incluyendo motores), combustibles, aceites (incluidos lubricantes, líquidos hidráulicos) y provisiones de aeronaves (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) transportados al territorio de la otra Parte Contratante, y destinados a ser usados en aeronaves operadas en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas, aún cuando dicho equipo y artículos van a ser usados en parte del viaje realizado sobre el territorio de la otra parte Contratante.

b. Repuestos (incluyendo motores) ingresados en el territorio de la otra Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de aeronaves operadas en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas.

3. Los equipos y materiales mencionados en los párrafos (1) y (2) de este Artículo pueden ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la

aprobación de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante. Dichos equipos y materiales serán mantenidos bajo la supervisión o control de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante hasta el momento de su reexportación, o dispuestos de otro modo de conformidad con las regulaciones aduaneras de la otra Parte Contratante.

4. Las exenciones dispuestas en los párrafos (1) y (2) de este Artículo también deberán estar disponibles cuando una línea aérea designada de una Parte Contratante ha contratado con otra línea o líneas aéreas que gozan de igual manera de dichas exenciones en el territorio de la otra Parte Contratante, para el préstamo o **transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante, del equipo y los materiales especificados en los párrafos (1) y (2) de este Artículo.**

5. Las existencias de tickets impresos, conocimientos de embarque aéreo y los materiales de publicidad introducidos por la línea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante estarán exentos, en base a reciprocidad, de todo derecho aduanero, impuestos, derechos de inspección y tarifas y cobros similares.

Art. 8.- Tránsito directo.- Con sujeción a las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante, los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una de las Partes Contratantes y que no salen de la zona del aeropuerto reservada para dicho fin, no estarán sujetos más que a una inspección **muy simplificada salvo con respecto de las medidas de seguridad contra la violencia,** la piratería aérea y el contrabando de drogas y sustancias sicotrópicas. Dicho equipaje, carga y correo estarán exentos del pago de derechos de aduana, al consumo y otros impuestos, tasas y cargos similares que no estén basados en el costo de los servicios prestados a la llegada.

Art. 9.- Cobros al usuario.-

1. Los aeropuertos, la seguridad de la aviación y otras facilidades y servicios **relacionados que son brindados en el territorio de una de las Partes Contratantes** estarán disponibles para ser utilizados por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales **similares en el momento en que se hacen los arreglos para su uso.**

2. Se permitirá a la línea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, de conformidad con las leyes y regulaciones nacionales de ambas Partes Contratantes, en base a la reciprocidad, prestar sus propios servicios en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante y, a elección suya, hacer que los servicios en tierra sean prestados en su totalidad o parcialmente por cualquier agente autorizado, de así requerirlo las leyes y regulaciones nacionales, por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante para brindar dichos servicios.

3. La fijación y cobranza de los derechos y cobros impuestos en el territorio de una de las Partes Contratantes a una línea aérea de la otra Parte Contratante por el uso de aeropuertos, seguridad de la aviación y otras facilidades y servicios relacionados, será justa y equitativa. Cualquiera de tales derechos y cobros serán impuestos a una línea aérea de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen dichos derechos o cobros.

4. Cada Parte Contratante alentará discusiones entre sus autoridades competentes encargadas del cobro y las líneas aéreas que usan los servicios o facilidades, o en los casos en que sea factible, a través de las organizaciones representativas de las líneas aéreas. Los usuarios serán informados, con la mayor antelación posible,

acerca de cualquier propuesta de cambios en los cobros a los usuarios, para permitirles expresar sus opiniones antes de que los cambios se realicen.

Art. 10.- Personal no nacional y acceso a servicios locales.-

1. De conformidad con las leyes y regulaciones de la otra Parte Contratante relacionadas con la entrada, residencia y empleo, la línea o líneas aéreas designadas de una de las Partes Contratantes tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante al personal administrativo, comercial, de ventas, operacional, técnico y otro personal especializado que sea necesario para la operación de los servicios acordados.

2. Estas necesidades de personal pueden, a opción de la línea o líneas aéreas designadas de una de las Partes Contratantes, satisfacerse con personal propio o empleando los servicios y el personal de otra organización, empresa o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada a prestar esos servicios para otras líneas aéreas.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones en vigor de la otra Parte Contratante. Con arreglo a dichas leyes y regulaciones, cada Parte Contratante otorgará, sobre una base de reciprocidad y con el mínimo de demora, las autorizaciones de empleo, los visados de visitante u otros documentos similares necesarios para los representantes y el personal mencionado en el párrafo (1) de este Artículo.

Art. 11.- Conversión de divisas y remisión de ganancias.-

1. Cada una de las líneas aéreas designadas tendrá derecho de vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante por medio de sus oficinas de ventas, y a su discreción, por medio de sus agentes. Dichas líneas aéreas tendrán el derecho de vender dicho transporte, y cualquier persona estará en libertad de comprar dicho transporte en cualquier divisa convertible y/o moneda local.

2. Cada línea aérea designada tendrá derecho a convertir y remitir a su país, a pedido, al tipo oficial de cambio, el excedente de las ganancias sobre gastos logrado en conexión con el transporte de tráfico. En ausencia de disposiciones adecuadas en un acuerdo sobre pagos entre las Partes Contratantes, la transferencia antes mencionada se hará en divisas convertibles y de conformidad con las leyes nacionales y regulaciones de cambio de divisas aplicables.

3. La conversión y la remisión de dichos ingresos se permitirá sin restricción al tipo de cambio aplicable a transacciones corrientes que estén vigentes en el momento en que los ingresos son presentados para su conversión y remisión.

4. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho, a su discreción, a pagar por gastos locales, incluso compras de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante, en moneda local o, siempre que sea acorde con las regulaciones de moneda local, en divisas libremente convertibles.

Art. 12.- Reconocimiento mutuo e certificados y licencias.-

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidos o validados por una de las Partes Contratantes y aun vigentes deberán ser reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para el propósito de explotar los servicios acordados en las rutas especificadas, siempre que los requisitos en virtud de los cuales dichos certificados o licencias fueron emitidos o validados sean iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos o que se establecerán de conformidad con la Convención. Sin embargo, cada Parte Contratante

se reserva el derecho de negarse a reconocer, para el propósito de sobrevolar su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios ciudadanos o validados por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

2. Si los privilegios y condiciones de las licencias o certificados mencionados en el párrafo (1) anterior, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes a cualquier persona o línea aérea designada o con respecto de una aeronave usada en la explotación de los servicios acordados, permite una diferencia de los estándares mínimos establecidos en virtud de la Convención, y cuya diferencia ha sido presentada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte Contratante puede solicitar consultas entre las Autoridades Aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión. La incapacidad de llegar a un acuerdo satisfactorio será motivo para la aplicación del Artículo 4 (Revocación o Suspensión de Autorización de Operación) del presente Convenio.

Art. 13.- Seguridad operacional.-

1. Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier momento relacionadas con los estándares de seguridad operacional en cualquier área relacionada con las facilidades y servicios aeronáuticos, la tripulación, la aeronave o su operación, adoptados por la otra Parte Contratante. Dichas consultas se realizarán dentro de un plazo de treinta (30) días de dicha solicitud.

2. Si luego de dichas consultas, una Parte Contratante confirma que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente, en los aspectos mencionados en el párrafo (1) de este Artículo, los estándares de seguridad en cualquiera de dichas áreas que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos en ese momento de conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de dichos hallazgos y los pasos que considera necesarios para conformarse a dichos estándares mínimos de la OACI, y dicha otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas adecuadas dentro del plazo acordado. El no tomar una acción apropiada dentro del plazo acordado será motivo para la aplicación del Artículo 4 (Revocación o Suspensión de Autorización de Operación) del presente Convenio.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 16 de la Convención, queda convenido que cualquier aeronave operada por o en representación de la línea aérea de una Parte Contratante en servicios desde o hacia el territorio del Estado de la otra Parte Contratante puede, mientras esté en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante, ser sometida a una inspección (en este Artículo denominada "inspección en rampa"), sin demoras innecesarias. La inspección será realizada por representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave. Sin embargo de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, el objetivo de esta inspección será verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación, así como la condición aparente de la aeronave y su equipo, de conformidad con las normas vigentes establecidas sobre la base de la Convención.

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

a. una seria preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple los estándares mínimos establecidos en ese momento de conformidad con la Convención, o

b. una seria preocupación de que existe falta de mantenimiento y manejo efectivo de los estándares de seguridad operacional establecidos en ese momento de conformidad

con la Convención, la Parte Contratante que realiza la inspección, a los fines del Artículo 33 de la Convención, estará en libertad de concluir que los requisitos en virtud de los cuales se emitió o validó el certificado o licencias con respecto de dicha aeronave o con respecto de la tripulación de dicha aeronave, o que los **requisitos en virtud de los cuales dicha aeronave es operada, no son iguales o no superan los estándares mínimos establecidos de conformidad con la Convención.**

5. En el caso que el acceso para los fines de realizar una inspección en rampa de una aeronave operada por la línea aérea designada de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo (3) anterior, sea impedido por el representante de dicha línea aérea, la otra Parte Contratante estará en libertad de inferir que existen preocupaciones graves del tipo mencionado en el párrafo (4) anterior y sacar las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente el permiso de operación de la línea aérea de la otra Parte Contratante en el caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, la negación para acceder a una inspección en rampa o serie de inspecciones en rampa, consulta, o de otro modo, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de una línea aérea.

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

Art. 14.- Seguridad de la aviación.-

1 . Acorde con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación hacia la otra Parte, de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos ilegales de interferencia, forma parte integral del presente Convenio. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán particularmente de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre Delitos y Ciertos otros Actos Cometidos a bordo de Aeronaves, suscrita en Tokio el 14 de septiembre de 1963, la Convención para la Supresión de la Captura Ilícita de Aeronaves suscrita en La Haya el 16 de diciembre de 1970, la Convención para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrita en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Supresión de de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que sirven a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, o el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, realizado en Montreal el 1 de marzo de 1991, o cualquier otra convención sobre la seguridad de la aviación de la que las Partes Contratantes formen parte.

2. Las Partes Contratantes brindarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria a la otra Parte para prevenir actos de captura ilícita de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, de los aeropuertos y facilidades de aeronavegación, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

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

en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación que son aplicables a las Partes Contratantes. En consecuencia, cada Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante cualquier diferencia entre sus regulaciones y prácticas nacionales y los estándares de seguridad de la aviación de los Anexos antes mencionados. Cualquiera de las Partes Contratantes puede solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante en cualquier momento para discutir cualquiera de tales diferencias, las mismas que se realizarán de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 18 del presente Convenio.

4. Cada Parte Contratante acuerda que se puede requerir que dichos operadores de aeronaves observen las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo (3) anterior requeridas por la otra Parte Contratante para entrar, salir, o permanecer en el territorio de aquella otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará que se apliquen efectivamente dentro de su territorio las medidas adecuadas para proteger a la aeronave y para inspeccionar a pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y provisiones de la aeronave antes y durante el embarque y carga. Cada Parte Contratante también considerará positivamente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas razonables de seguridad especial para enfrentar una amenaza particular.

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

6. Cada Parte Contratante tomará aquellas medidas que pueda considerar prácticas para garantizar que una aeronave sometida a un acto de captura ilegal u otros actos de interferencia ilícita, que ha aterrizado en el territorio del Estado respectivo, sea detenida en tierra a menos que su salida se vuelva necesaria por el deber ineludible de proteger vidas humanas. Siempre que sea posible, dichas medidas se tomarán sobre la base de consultas mutuas.

Art. 15.- Entrega de itinerarios de vuelo.-

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante entregarán el itinerario de vuelo planificado a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, para su aprobación, para cada periodo programado (verano e invierno) al menos treinta (30) días antes de la explotación de los servicios acordados.

2. Para vuelos suplementarios que la línea aérea de una Parte Contratante desea explotar en los servicios acordados fuera del itinerario de vuelos aprobado, dicha línea aérea tiene que solicitar el permiso previo a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas solicitudes serán presentadas de conformidad con las leyes y regulaciones nacionales de las Partes Contratantes. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación del mismo.

Art. 16.- Estadísticas.- Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes proveerán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, previa solicitud, los reportes de estadísticas periódicas o de otra índole que puedan requerirse razonablemente con el fin de revisar la capacidad provista en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante. Dichos reportes incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad de tráfico transportado por dichas líneas aéreas en los servicios acordados y los orígenes y destinos de dicho tráfico.

Art. 17.- Aplicación de leyes y regulaciones nacionales.-

1. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante relacionadas con la entrada, estadía o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales o con la operación y navegación de dichas aeronaves o vuelos de dichas aeronaves sobre ese territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante que rigen para la entrada, estadía o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje o carga, incluido correo, tales como las formalidades relacionadas con el ingreso, salida, desaduanización, emigración e inmigración, seguridad de la aviación, pasaportes, aduanas, divisas, correo, salud y cuarentena serán cumplidos por o en representación de dichos pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correo transportados por la aeronave de las líneas áreas designadas de la otra Parte Contratante mientras estén dentro de dicho territorio.

3. Cada Parte Contratante deberá, previa solicitud de la otra Parte Contratante, suministrar las copias de las leyes, regulaciones y procedimientos pertinentes mencionados en el presente Convenio.

Art. 18.- Consultas y enmiendas.-

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán mutuamente de manera periódica con relación a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Convenio y sus Anexos.

2. Si una de las Partes Contratantes solicita consultas con miras a modificar el presente Convenio o sus Anexos, dichas consultas empezarán lo más pronto posible pero dentro de un plazo de sesenta (60) días desde de la fecha en que la otra Parte Contratante recibe la solicitud escrita, a menos que ambas Partes Contratantes convengan otra cosa. Dichas consultas pueden realizarse mediante conversaciones o por correspondencia. Cada Parte Contratante preparará y presentará durante dichas consultas la evidencia pertinente para justificar su posición con el fin de facilitar la toma de decisiones racionales y económicas.

3. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable enmendar cualquier disposición del presente Convenio, dicha modificación entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se notifiquen mutuamente del cumplimiento de sus procedimientos constitucionales.

4. Las enmiendas al Anexo I pueden hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Se aplicarán provisionalmente desde la fecha en que hayan sido acordadas y entrarán en vigor cuando sean confirmadas por el intercambio de notas diplomáticas.

Art. 19.- Resolución de controversias.-

1. Si surge cualquier controversia entre las Partes Contratantes relacionada con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes se esforzarán en primer lugar por resolverla mediante negociaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de ambas Partes Contratantes.

2. Si dichas autoridades aeronáuticas no logran llegar a un acuerdo mediante negociación, la controversia será resuelta por la vía diplomática.

3. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo de conformidad con los párrafos (1) y (2) anteriores, cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con sus leyes y regulaciones pertinentes, pueden someter la controversia a un tribunal

arbitral de tres arbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercer arbitro, quien será el presidente, será acordado por los dos arbitros así elegidos, siempre que dicho arbitro no sea un nacional del Estado de cualquiera de las Partes Contratantes y deberá ser un nacional de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes Contratantes en el momento de su nombramiento.

Cada Parte Contratante nombrará a su arbitro dentro de un plazo de sesenta (60) días desde la fecha de recepción, por correo certificado, de una notificación de arbitraje. El presidente será nombrado en un período adicional de sesenta (60) días luego del nombramiento del arbitro de cada Parte Contratante.

Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra un arbitro dentro del periodo especificado, o si los árbitros designados no se ponen de acuerdo en la elección del presidente en el periodo mencionado, cada Parte Contratante puede solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que designe al presidente o a un arbitro que represente a la Parte que incumple, según el caso.

4. El Vicepresidente o un alto miembro del Consejo de la OACI que no sea nacional de ninguna de las Partes Contratantes, según el caso, reemplazará al Presidente de la OACI en sus deberes arbitrales, conforme lo mencionado en el párrafo (3) del presente Artículo, en caso de ausencia o incompetencia de éste último.

5. El tribunal arbitral determinará sus procedimientos y el lugar del arbitraje, con sujeción a las disposiciones acordadas entre las Partes Contratantes.

6. Las decisiones del tribunal arbitral serán definitivas y vinculantes para las Partes Contratantes de la disputa.

7. Si cualquiera de las Partes Contratantes o la línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes no cumple con la decisión emitida en virtud del párrafo (2) del presente Artículo, la otra Parte Contratante puede limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio otorgado en virtud del presente Convenio a la Parte Contratante que incumple.

8. Cada Parte Contratante asumirá los costos de su propio arbitro. El costo del presidente, incluidos sus honorarios y cualesquiera otros costos incurridos por la OACI en conexión con el nombramiento del presidente y/o del arbitro de la Parte que incumple, conforme lo mencionado en el párrafo (3) del presente Artículo, será asumido en partes iguales por las Partes Contratantes.

9. En espera del sometimiento al arbitraje y posteriormente hasta que el tribunal arbitral publique su laudo, las Partes Contratantes deberán, salvo en el caso de terminación, seguir cumpliendo con todas sus obligaciones en virtud del presente Convenio, sin perjuicio de un reajuste definitivo de conformidad con dicho laudo.

Art. 20.- Registro.- El presente Convenio y sus Anexos y cualquier enmienda a los mismos serán registrados ante la OACI.

Art. 21.- Acuerdos multilaterales.- En el caso de la celebración de una convención o acuerdo multilateral sobre transporte aéreo del que ambas Partes Contratantes sean signatarias, el presente Convenio será modificado para conformarse a las disposiciones de dicha convención o acuerdo multilateral.

Art. 22.- Títulos.- Se incluyen títulos en el presente Convenio al inicio de cada Artículo para fines de referencia y conveniencia y los mismos en ningún modo definen, limitan o describen el campo de acción o la intención del presente Convenio.

Art. 23.- Vigencia y terminación.- El presente Convenio se celebra por un periodo de

tiempo ilimitado.

Cualquiera de las Partes Contratantes puede en cualquier momento notificar a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Convenio; dicha notificación será comunicada de manera simultánea a la OACI.

En tal caso, el Convenio terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea retirada mediante acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho periodo. Ante la falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, la notificación será considerada recibida catorce (14) días hábiles después de la fecha en la que la OACI reciba dicha notificación.

Art. 24.- Entrada en vigencia.- El presente Convenio entrará en vigencia en cuanto las Partes Contratantes se notifiquen mutuamente que han concluido las formalidades legales para la celebración y entrada en vigor de acuerdos internacionales.

En fe de lo cual, los suscritos plenipotenciarios, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio, que comprende veinticuatro (24) Artículos y dos (2) Anexos, y han aplicado aquí sus sellos.

Dado o en Ankara este 20 día de Febrero de 2015 por duplicado, en los idiomas español, turco e inglés, siendo todos los textos igualmente autenticados. En caso de cualquier divergencia en la implementación, interpretación o aplicación del presente Convenio, prevalecerá el texto en inglés.

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

ANEXO I CUADRO DE RUTAS

~~Las~~ Las líneas aéreas designadas por la República de Ecuador tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, de la siguiente manera:

Desde	Puntos intermedios	Hacia	Puntos más allá
Puntos en Ecuador	Cualquier punto (*)	Puntos en Turquía	Cualquier punto (*)

2. Las líneas aéreas designadas por la República de Turquía tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, de la siguiente manera:

Desde	Puntos intermedios	Hacia	Puntos más allá
Puntos en Turquía	Bogotá Caracas Sao Paulo y Cualquier punto (*)	Puntos en Ecuador	Lima y Cualquier punto (*)

(*) Los puntos intermedios y los puntos más allá de las rutas señaladas, y los derechos de tráfico de quinta libertad, que pueden ejercerse en tales puntos por las líneas aéreas designadas, serán definidos conjuntamente entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(*) Puntos intermedio y Puntos más allá pueden ser omitidos por la línea(s) aérea(s) designada(s) en cualquiera o en todos los vuelos, a su discreción, siempre que tales servicios en esa ruta deberán comenzar y finalizar en el territorio de la Parte Contratante que designa la línea aérea.

ANEXO II CÓDIGO COMPARTIDO

La línea aérea designada (s) de cualquiera de las Partes Contratantes podrá celebrar acuerdos de comercialización, tales como reserva de capacidad, códigos compartidos u otros acuerdos comerciales con:

- a) una o varias aerolíneas de la misma Parte contratante;
- b) una o varias aerolíneas de la otra Parte contratante;
- c) una o varias aerolíneas de un tercer país

siempre que todas las compañías aéreas en los acuerdos anteriores mantengan los derechos de ruta y tránsito apropiados, y que, respecto a cada boleto vendido, el comprador sea informado en el punto de venta de la aerolínea operará cada sector del servicio.

Para los acuerdos de código compartido con terceras partes, todas las compañías aéreas de dichos acuerdos estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. En caso de que una tercera parte no autorice o permita acuerdos comparables entre las líneas aéreas de la otra Parte Contratante y otras aerolíneas en servicios hacia, desde y vía ese tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante en cuestión tienen el derecho de no aceptar tales acuerdos

Es la comprensión común de ambas Partes Contratantes que los servicios de código compartido no se imputarán a los derechos de frecuencia de la línea aérea de marketing.

FUENTES DE LA PRESENTE EDICIÓN DEL CONVENIO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

- 1.- Convenio s/n (Registro Oficial 123, 20-XI-2017).