

Quito, D.M., 30 de octubre de 2025

CASO 12-25-TI

EL PLENO DE LA CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR, EN EJERCICIO DE SUS ATRIBUCIONES CONSTITUCIONALES Y LEGALES, EMITE EL SIGUIENTE

DICTAMEN 12-25-TI/25

Sobre la necesidad de aprobación legislativa del “Acuerdo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Emiratos Árabes Unidos sobre Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”

Resumen: La Corte Constitucional dictamina que el “Acuerdo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Emiratos Árabes Unidos sobre Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”, no requiere aprobación legislativa previa a su ratificación, por no estar incurso en los presupuestos del artículo 419 de la Constitución.

1. Antecedentes

1. El 7 de diciembre de 2024, en la ciudad de Dubái, se suscribió el “Acuerdo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Emiratos Árabes Unidos sobre Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios” (“**Acuerdo**”).
2. El 3 de junio de 2025, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, a través del oficio MREMH-MREMH-2025-0720-OF, solicitó a la Secretaría General Jurídica de la Presidencia “[...] poner en consideración del [presidente] el inicio del procedimiento de ratificación ejecutiva del [Acuerdo], en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 418 y siguientes de la Constitución de la República”.
3. El 30 de julio de 2025, mediante el oficio T.102-SGJ-25-0071, el presidente de la República del Ecuador, Daniel Noboa Azín (“**presidente**”), remitió a esta Corte Constitucional una copia certificada del Acuerdo, con el fin de iniciar el proceso de control constitucional y determinar si requiere de aprobación legislativa previa su ratificación.
4. El 31 de julio de 2025, el sorteo se efectuó de forma electrónica, habiéndose designado al juez José Luis Terán Suárez como sustanciador de la presente causa.

5. Mediante providencia de 21 de octubre de 2025, el juez ponente avocó conocimiento de la causa y dispuso su notificación a la Presidencia de la República, a la Asamblea Nacional del Ecuador, a la Procuraduría General del Estado, al Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana y al Ministerio de Infraestructura y Transporte.

2. Competencia

6. El Pleno de la Corte Constitucional es competente para conocer el Acuerdo y emitir el dictamen acerca de si requiere o no aprobación legislativa, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 419 y 438.1 de la Constitución, en concordancia con los artículos 107.1 y 109 de la LOGJCC.

3. Contenido y análisis del Acuerdo

3.1. Contenido del Acuerdo¹

7. El Acuerdo contiene un preámbulo, 24 artículos y un anexo. El preámbulo indica que el Gobierno de Ecuador y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos, mismos que son partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (“**Convenio**”), el cual establece las bases para la regulación de la aviación civil internacional, determinando normas y estándares en materia de seguridad, espacio aéreo, registro de aeronaves y transporte aéreo, y que además crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para garantizar su cumplimiento, por lo que deciden celebrar un acuerdo conforme a dicho instrumento, a fin de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios. Además, destacan la importancia del transporte aéreo como “medio para crear y fomentar la amistad, el entendimiento y la cooperación entre los pueblos de los dos países”, con el objetivo de “facilitar la expansión de las oportunidades de transporte aéreo internacional”.
8. El artículo 1 del Acuerdo define varios términos fundamentales que facilitan la comprensión de su contenido, entre ellos: autoridad aeronáutica, servicios acordados, servicio aéreo, línea aérea, servicio aéreo internacional, escala para fines no relacionados con el tráfico, aerolíneas designadas, tarifas, territorio y cargos de usuario. Del mismo modo, establece que el anexo de este Acuerdo se considerará parte integral del mismo. Finalmente, dispone que el Gobierno de Ecuador y el Gobierno de

¹ Ver Acuerdo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos sobre Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios, 7 de diciembre de 2024, https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/e2NhcNBlGE6J3NvcnRlbycsIHV1aWQ6JzQ4YzVhMWNjLWNlOGQtNDlIOS04M2RmLTU4YWQ0ODNhNDFlMy5wZGYnfQ==

los Emiratos Árabes Unidos (“**partes contratantes**”) actuarán conforme a las disposiciones del Convenio.

9. El artículo 2 del Acuerdo se refiere a la concesión de derechos que tienen las partes contratantes para permitir que sus aerolíneas designadas establezcan y operen los servicios convenidos. Entre estos derechos se incluyen, por ejemplo, volar a través del territorio de la otra parte contratante, realizar escalas con fines no relacionados con el tránsito, y embarcar o descargar tráfico internacional de pasajeros, equipaje y carga por separado. No obstante, el Acuerdo aclara que dichos derechos no implican autorización para que una aerolínea designada transporte pasajeros, equipaje o carga dentro del territorio de la otra parte con destino a otro punto del mismo país a cambio de remuneración o alquiler. Además, se reconoce a las aerolíneas designadas el derecho de acceder y utilizar las rutas aéreas, aeropuertos y demás instalaciones ofrecidas por las partes contratantes, bajo condiciones equitativas y no discriminatorias. Asimismo, se establecen ciertas limitaciones para situaciones excepcionales, como conflictos armados o circunstancias especiales e inusuales, en las cuales las aerolíneas no podrán operar sus servicios conforme a la rutina normal.
10. El artículo 3 del Acuerdo se refiere a la potestad de la autoridad aeronáutica para designar una o más aerolíneas con el fin de operar los servicios convenidos, así como para retirar o modificar dicha designación, o sustituir una aerolínea previamente designada por otra. Además, indica que las partes contratantes tienen derecho a negarse a otorgar autorizaciones de operación o exigir que la otra parte demuestre su cualificación de operación de servicios aéreos internacionales. En este contexto, una vez notificada la designación o su modificación, la parte contratante deberá conceder oportunamente las autorizaciones de operación, siempre que la aerolínea cumpla con los requisitos legales y técnicos previstos en las normas aplicables. Una vez autorizada, podrá iniciar los servicios acordados conforme al horario aprobado en el artículo 16 del Acuerdo.
11. El artículo 4 del Acuerdo establece el régimen de revocación y limitación de la autorización de funcionamiento, otorgando a las partes contratantes la facultad de revocar, suspender o imponer condiciones a la autorización de operación y al ejercicio de los derechos previstos en el artículo 2. Esta potestad puede ejercerse en casos de incumplimiento de leyes y reglamentos, falta de operación de una línea aérea conforme a las condiciones prescritas en el Acuerdo, ausencia de propiedad o control efectivo de las líneas aéreas, incumplimiento de medidas de seguridad. Las medidas deben adoptarse previa consulta con la autoridad aeronáutica de la otra parte contratante. Asimismo, se prevé que estas acciones también podrán adoptarse cuando una de las partes incumpla decisiones o disposiciones derivadas de la aplicación del artículo 19

del Acuerdo. En tales casos, se aclara que los derechos previstos en dicho artículo no se verán afectados por las medidas adoptadas conforme a este artículo.

12. El artículo 5 del Acuerdo establece los principios que rigen el funcionamiento de los servicios aéreos acordados. Reconoce el derecho de las partes contratantes a competir libremente en la prestación del transporte aéreo internacional y las obliga a adoptar medidas para eliminar toda forma de discriminación y prácticas depredatorias o anticompetitivas. Además, garantiza la ausencia de restricciones en capacidad, frecuencias o tipo de aeronaves, e impide que cualquiera de las partes limite unilateralmente el volumen de tráfico o imponga requisitos incompatibles con el Acuerdo, como condiciones de primer rechazo, tasas de elevación o tarifas de no objeción.
13. El artículo 6 del Acuerdo regula las exenciones aduaneras y de otros cargos aplicables a las aerolíneas designadas. Cada parte contratante exime a las aerolíneas de la otra parte de impuestos, derechos, tarifas y restricciones establecidos por las partes contratantes, sobre aeronaves, equipos, combustible, suministros, repuestos y otros bienes utilizados en la operación de los servicios acordados. Dichas exenciones aplican tanto a los bienes introducidos en el territorio, retenidos o consumidos a bordo, como a los cargados para uso operativo. Además, el equipo descargado requerirá autorización aduanera y se mantendrá bajo supervisión hasta su reexportación. Las exenciones también se extienden a acuerdos entre aerolíneas para el préstamo o transferencia de equipos, siempre que se otorguen en condiciones recíprocas.
14. El artículo 7 del Acuerdo regula la aplicación de las leyes y regulaciones nacionales. Establece que las aeronaves, pasajeros, tripulación, equipaje y carga de una parte contratante deben cumplir las leyes, reglamentos y procedimientos de la otra parte en materia de navegación aérea, seguridad, inmigración, aduanas, salud, cuarentena y otros ámbitos relacionados, sin distinción por nacionalidad ni trato preferente. Además, dispone que el tránsito directo de pasajeros, equipaje y carga estará sujeto a controles simplificados y exento de derechos e impuestos, salvo las medidas necesarias de seguridad y control.
15. El artículo 8 del Acuerdo regula los acuerdos de código compartido, por lo que autoriza a las aerolíneas designadas de ambas partes a celebrar libremente acuerdos de cooperación comercial, incluidos acuerdos de código compartido con aerolíneas de terceros países, tanto de operadores de marketing, como operativos. Antes de su implementación, las partes deben definir responsabilidades en materia de seguridad, protección al consumidor y facilitación, y presentar el acuerdo a las autoridades aeronáuticas competentes. Estos acuerdos serán aceptados siempre que las aerolíneas

cuenten con los derechos de tráfico correspondientes. Además, el operador de marketing debe informar al comprador qué aerolínea operará cada tramo del servicio, y las aerolíneas podrán ofrecer servicios de código compartido en el territorio de la otra parte bajo las condiciones previstas.

16. El artículo 9 del Acuerdo establece que los certificados de aeronavegabilidad, competencia y licencias emitidos o validados por una parte contratante serán reconocidos por la otra, siempre que cumplan con las normas mínimas del Convenio. No obstante, cada parte se reserva el derecho de no reconocer certificados otorgados a sus propios nacionales para vuelos sobre su territorio. Si existen diferencias respecto a las normas del Convenio, la autoridad aeronáutica podrá solicitar consultas para evaluar su aceptación; de no alcanzarse un acuerdo satisfactorio, se aplicarán las medidas previstas en el artículo 4.
17. El artículo 10 del Acuerdo regula las normas de seguridad, lo que permite a las partes contratantes solicitar consultas sobre los estándares aplicados por la otra y, si se detectan incumplimientos respecto a los mínimos del Convenio, exigir medidas correctivas en un plazo determinado, cuya inobservancia puede dar lugar a la aplicación del artículo 4. También se autoriza la realización de inspecciones en rampa para verificar documentos, tripulación y condiciones de la aeronave. Si se detectan deficiencias graves o se niega el acceso para la inspección, la parte afectada puede adoptar conclusiones y medidas inmediatas, incluida la suspensión o modificación de autorizaciones de operación. En estos casos, cuando una aerolínea se niegue a permitir la inspección en pista, la otra parte podrá considerar que existen serias preocupaciones sobre el cumplimiento de las normas de seguridad y actuar en consecuencia. Cada parte, además, se reserva el derecho de suspender o modificar de forma inmediata las autorizaciones de operación cuando determine que ello resulta indispensable para garantizar la seguridad aérea. Dichas acciones se dejarán sin efecto una vez superadas las causas que las motivaron.
18. El artículo 11 del Acuerdo regula los cargos de usuarios, por lo que establece que estos deben ser justos, razonables y basarse en principios económicos sólidos, sin exceder los montos aplicados a otras aerolíneas por servicios similares. Además, prohíbe otorgar preferencias a aerolíneas nacionales o imponer cargos superiores a las aerolíneas designadas de la otra parte. Además, fomenta la realización de consultas entre las autoridades competentes y las aerolíneas usuarias, garantizando notificación previa y acceso a información relevante antes de modificar dichos cargos.
19. El artículo 12 del Acuerdo reafirma la obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, en cumplimiento del derecho

internacional. Las partes se comprometen a cooperar y prestarse asistencia para prevenir actos ilícitos, aplicar las normas de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”) organismo creado a partir del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por el Ecuador, y exigir su cumplimiento a operadores y aeropuertos. En este contexto, las partes actuarán conforme a los principales instrumentos internacionales sobre seguridad aérea, incluidos los convenios de Tokio (1963), La Haya (1970), Montreal (1971) y sus protocolos, que constituyen compromisos vinculantes. Asimismo, deberán cooperar para prevenir y atender actos de apoderamiento o interferencia ilícita, procurando siempre la protección de la vida y la seguridad aérea. Asimismo, podrán requerir la aplicación de medidas de seguridad adicionales cuando existan amenazas específicas. En caso de incidentes o amenazas, deberán colaborar para resolverlos con el menor riesgo posible. Si una parte considera que la otra no cumple con estas obligaciones, podrá solicitar consultas inmediatas y, de no llegar a un acuerdo en el plazo establecido, aplicar las medidas previstas en el artículo 4.

20. El artículo 13 regula las actividades comerciales de las aerolíneas designadas, por lo que reconoce su derecho a establecer oficinas, contratar y mantener personal propio o externo, y participar en la venta de servicios de transporte aéreo y productos auxiliares en el territorio de la otra parte, utilizando moneda local o libremente convertible. También permite realizar pagos locales en dichas monedas y ejercer servicios propios de asistencia en tierra, sujeto a normas de seguridad y reciprocidad, o contratar agentes autorizados para ello. Además, se les faculta para usar libremente transporte terrestre nacional o internacional en operaciones de carga y pasajeros, ofrecer servicios intermodales a precio único y celebrar acuerdos de cooperación con transportistas terrestres. De igual modo, se reconoce el derecho de las aerolíneas designadas para trasladar y mantener en el territorio de la otra parte al personal administrativo, técnico, comercial y operativo necesario para el desarrollo de sus actividades, pudiendo cumplir estas funciones con su propio personal o mediante la contratación de compañías u organizaciones establecidas en dicho territorio. Todas estas actividades deben ajustarse a las leyes y regulaciones locales aplicables.
21. El artículo 14 del Acuerdo regula el arrendamiento de aeronaves, por lo que establece que cada parte puede impedir el uso de aeronaves arrendadas que no cumplan con las disposiciones de seguridad establecidas en los artículos 10 y 12. No obstante, permite a las aerolíneas designadas operar servicios mediante aeronaves arrendadas sin tripulación de cualquier compañía, con tripulación de aerolíneas de la misma parte, de la otra parte contratante o de terceros países, siempre que todas cuenten con las autorizaciones correspondientes y cumplan los requisitos aplicables a estos acuerdos.

22. El artículo 15 del Acuerdo regula la transferencia de fondos, por lo que concede a las aerolíneas designadas de cada parte el derecho a transferir libremente el excedente de ingresos sobre gastos generados en el territorio de la otra parte por la venta de servicios de transporte aéreo y productos auxiliares, incluidos los intereses devengados, en cualquier moneda convertible y conforme a las normas cambiarias aplicables. Si una parte impone restricciones a estas transferencias, la otra podrá aplicar medidas recíprocas. Además, en caso de existir convenios especiales sobre doble imposición o transferencia de fondos, estos prevalecerán sobre lo dispuesto en el artículo.
23. El artículo 16 del Acuerdo regula la aprobación de horarios, por lo que establece que las aerolíneas designadas deben presentar a la autoridad aeronáutica de la otra parte, antes de iniciar operaciones, los horarios previstos indicando frecuencia, tipo de aeronave y período de vigencia, así como cualquier modificación posterior. Además, los vuelos ad-hoc complementarios requieren autorización previa, la cual deberá ser considerada de manera positiva y favorable por la autoridad competente.
24. El artículo 17 del Acuerdo regula el establecimiento de tarifas, por lo que permite a las aerolíneas designadas fijar sus precios libremente según criterios comerciales, sin obligación de consultar a otras aerolíneas. Las autoridades aeronáuticas pueden exigir la presentación previa de tarifas hasta 30 días antes de su entrada en vigor. Ninguna parte puede impedir unilateralmente la aplicación de tarifas, salvo para evitar conductas anticompetitivas, proteger a los consumidores de precios abusivos o salvaguardar a las aerolíneas de tarifas artificialmente bajas. Si una parte considera que una tarifa incumple estos principios, podrá solicitar consultas dentro de un plazo de 30 días para alcanzar una solución conjunta.
25. El artículo 18 del Acuerdo regula el intercambio de información entre las autoridades aeronáuticas de ambas partes. Además, establece la obligación de compartir, con la mayor prontitud posible, información sobre las autorizaciones vigentes otorgadas a sus aerolíneas designadas, incluidas copias de certificados, autorizaciones y sus modificaciones. Además, permite solicitar y obtener estadísticas de tráfico levantado y descargado en el territorio de la otra parte, conforme a lo que se requiera razonablemente.
26. El artículo 19 del Acuerdo regula el mecanismo de consultas entre las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes. Asimismo, establece que, en un espíritu de cooperación, podrán reunirse en cualquier momento para tratar asuntos relacionados con la implementación, interpretación, aplicación o modificación del Acuerdo. Salvo acuerdo distinto, dichas consultas deberán iniciarse dentro de los 60 días siguientes a la recepción de la solicitud, de conformidad con lo previsto en los artículos 4, 10 y 12.

27. El artículo 20 del Acuerdo regula la solución de controversias, por lo que establece que las diferencias sobre la interpretación o aplicación del Acuerdo deben resolverse inicialmente mediante negociación entre las autoridades aeronáuticas y, de no lograrse un acuerdo, por la vía diplomática o mediante mediación. Si persiste el desacuerdo, cualquiera de las partes puede someter la disputa a un tribunal arbitral de tres miembros, designado conforme a un procedimiento específico. El tribunal establece su jurisdicción y procedimiento, y emite una decisión motivada por mayoría, que es vinculante para ambas partes. Cada parte asume los costos de su árbitro y comparten los demás gastos. Mientras dure el arbitraje, las partes deben seguir cumpliendo el Acuerdo, y si una no acata la decisión final, la otra podrá limitar, suspender o revocar derechos otorgados.
28. El artículo 21 del Acuerdo regula el procedimiento para su modificación, por lo que establece que cualquier enmienda a sus disposiciones deberá acordarse conforme al artículo 19 y formalizarse mediante canje de notas diplomáticas, entrando en vigor en la fecha acordada por las partes, sujeta a sus procedimientos internos de ratificación. Las modificaciones al anexo pueden realizarse directamente entre las autoridades aeronáuticas y entrarán en vigor en la fecha en que se acuerden. Además, el Acuerdo se considerará modificado automáticamente cuando ambas partes queden vinculadas por disposiciones de convenios internacionales o acuerdos multilaterales pertinentes.
29. El artículo 22 del Acuerdo dispone que tanto el Acuerdo como cualquier modificación, excepto las referentes al Anexo, deberán ser presentados por las partes contratantes a la OACI para su registro oficial.
30. El artículo 23 regula la terminación del Acuerdo, por lo que establece que cualquiera de las partes puede darlo por terminado, en cualquier momento, mediante notificación escrita enviada por vía diplomática y comunicada simultáneamente a la OACI. La terminación surtirá efecto doce meses después de la recepción de la notificación, salvo que se retire por acuerdo mutuo antes de ese plazo. Si no se acusa recibo, se considerará recibida catorce días después de que la OACI haya recibido la notificación.
31. El artículo 24 del Acuerdo establece que este entrará en vigor de manera provisional desde la fecha de su firma y plenamente cuando se reciba la última notificación diplomática que confirme el cumplimiento de los procedimientos internos de ambas partes. Además, dispone que el Acuerdo se firmará por duplicado en árabe, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos, y que en caso de divergencia de interpretación prevalecerá el texto en inglés.

32. Finalmente, el acuerdo contiene un anexo con los horarios de ruta a ser operadas por las aerolíneas designadas de los Emiratos Árabes Unidos y la República del Ecuador, así como la operación de los servicios acordados. Las aerolíneas designadas de ambas partes contratantes podrán operar libremente en ambas direcciones, con cualquier tipo de aeronave, sirviendo puntos intermedios y más allá en cualquier combinación y orden, omitiendo escalas o finalizando servicios en el territorio de la otra parte o más allá. También pueden transferir tráfico entre aeronaves, combinar números de vuelo y usar aeronaves propias o arrendadas. Además, tienen derecho a ejercer derechos de quinta libertad para pasajeros y carga sin restricciones, así como realizar escalas en puntos intermedios, más allá o dentro del territorio de la otra parte, sin limitaciones de cabotaje.

3.2. Análisis del Tratado

33. En este primer momento de control constitucional, previo a la ratificación de los tratados internacionales, corresponde a la Corte Constitucional determinar si para la ratificación del Tratado se requiere o no de aprobación legislativa. En ese contexto, se plantea el siguiente problema jurídico.

33.1 ¿Se encuentra el “Acuerdo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos sobre servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios” incurso en alguno de los casos previstos en el artículo 419 de la Constitución, para requerir, previo a su ratificación, aprobación por parte de la Asamblea Nacional?

34. El artículo 419 de la Constitución establece:

Art. 419.- La ratificación o denuncia de los tratados internacionales requerirá la aprobación previa de la Asamblea Nacional en los casos que:

1. Se refieran a materia territorial o de límites.
2. Establezcan alianzas políticas o militares.
3. Contengan el compromiso de expedir, modificar o derogar una ley.
4. Se refieran a los derechos y garantías establecidas en la Constitución.
5. Comprometan la política económica del Estado establecida en su Plan Nacional de Desarrollo a condiciones de instituciones financieras internacionales o empresas transnacionales.
6. Comprometan al país en acuerdos de integración y de comercio.
7. Atribuyan competencias propias del orden jurídico interno a un organismo internacional o supranacional.
8. Comprometan el patrimonio natural y en especial el agua, la biodiversidad y su patrimonio genético.

35. Del contenido sintetizado en la sección anterior se desprende que las disposiciones del Acuerdo no se refieren a materia territorial o de límites (artículo 419.1), ni establecen alianzas políticas o militares (artículo 419.2). En realidad, el Acuerdo tiene por objeto simplemente “establecer y operar Servicios Aéreos (sic) entre y más allá de sus respectivos territorios”² a fin de “fomentar la amistad, el entendimiento y la cooperación entre los pueblos de los dos países”.³ Así como “facilitar la expansión de las oportunidades de transporte aéreo internacional”.⁴
36. El Acuerdo tampoco contiene obligaciones de expedir, modificar o derogar leyes (419.3).⁵ De hecho, la Corte constata que, en varias ocasiones, el Acuerdo se remite expresamente a las leyes y regulaciones vigentes en cada una de las Partes.⁶ No obstante, cabe precisar que en el párrafo 12 se analizan los aspectos previstos en el artículo 5 del Acuerdo, el cual dispone que “cada Parte Contratante tomará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación y prácticas depredadoras o anticompetitivas en el ejercicio de los derechos”. Si bien esta previsión podría vincularse con la causal prevista en el numeral 3 del artículo 419 de la Constitución, la Corte considera que no configura una obligación para el Estado ecuatoriano de expedir una nueva ley, ya que en nuestro ordenamiento jurídico existe una normativa vigente como lo es la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado que regula estos aspectos. Además, esta Corte constata que el Acuerdo se refiere a cuestiones relativas al transporte aéreo, que se relacionan con el ejercicio del derecho a la libertad de transporte, reconocido en el artículo 394 de la Constitución.⁷ Al respecto, este Organismo evidencia que tales cuestiones, no alteran el reconocimiento, régimen o alcance del derecho mencionado, sino que buscan protegerlo y dotarlo de efectividad.⁸ En coherencia con este criterio, la Corte, en los dictámenes 7-24-TI/24, 12-24-TI/24 y 18-24-TI/24, ha señalado que los acuerdos de servicios aéreos no afectan el reconocimiento, régimen o alcance del derecho a la libertad de transporte. Además, en relación con el artículo 17 del Acuerdo, cabe señalar que el establecimiento de tarifas fue examinado por la Corte en el

² Acuerdo, preámbulo.

³ *Ibíd.*

⁴ *Ibíd.*

⁵ Ver, al respecto, CCE, dictamen 1-23-TI/23, 30 de marzo de 2023, en el que se determinó que un tratado internacional sobre servicios aéreos con disposiciones similares a las del Acuerdo no se subsume en ninguna de las causales del artículo 419 de la Constitución.

⁶ Ver, en similar sentido, los artículos 2,3,4,5,6,7,8,13,17,19,20,21,23 y 24 del presente acuerdo.

⁷ CRE, Art. 394. “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”.

⁸ Ver CCE, dictamen 008-19-DTI-CC, 28 de febrero de 2019, párr. 11. Ver también CCE, dictamen 7-24-TI/24, de 06 de junio de 2024.

dictamen 004-15-DTI-CC. Por tanto, el Acuerdo no está incurso en el caso previsto en el artículo 419.4 de la Constitución.

- 37.** El Acuerdo no incorpora disposiciones que comprometan la política económica del Estado, determinada en el Plan Nacional de Desarrollo, a condicionamientos de organismos financieros internacionales o de empresas transnacionales, a la luz delo previsto en el artículo 419.5, de la Constitución. De igual manera, no compromete al país en acuerdos de integración o de comercio, conforme al artículo 419.6, de la misma norma suprema.⁹
- 38.** Además, no se evidencia que alguna disposición del Acuerdo atribuya competencias propias del orden jurídico interno a un organismo internacional o supranacional (artículo 419.7). De hecho, los únicos mecanismos de solución de controversias previstos en el tratado son las consultas, negociaciones y demás mecanismos alternativos de solución de conflictos como el arbitraje y la mediación.¹⁰ Específicamente respecto de lo dispuesto en el artículo 419 (7), esta Corte considera pertinente señalar que el Acuerdo establece, en su artículo 20, que las controversias entre las partes contratantes que no se resuelvan mediante negociaciones será sometido a arbitraje definitivo y vinculante seleccionado por las partes. Al respecto, esta Magistratura considera que aquello no corresponde a una cesión de jurisdicción soberana a organismos internacionales o supranacionales.¹¹
- 39.** Conforme ha establecido esta Magistratura, “el Estado ecuatoriano carece de jurisdicción para resolver controversias relacionadas con la interpretación o aplicación de tratados internacionales”.¹² Toda vez que el artículo 20 del Acuerdo somete subsidiariamente a arbitraje a cuestiones atinentes a lo establecido en el mismo, los asuntos sometidos a disputa versarían sobre la interpretación o aplicación de este Acuerdo, cuestión sobre la cual Ecuador no tiene jurisdicción. De tal manera, careciendo de ésta, el Estado no podría cederla. De tal forma, se observa que el Acuerdo no incurre en la causal del numeral 7 del artículo 419 de la CRE.

⁹ Ver, en similar sentido, CCE, dictamen 6-20-TI/20, 16 de diciembre de 2020, párr. 14. CCE, dictamen 7-24-TI/24, 6 de junio de 2024, párr. 18 y CCE, dictamen 18-24-TI/24, 5 de diciembre de 2024, párr. 17. La Corte ha reiterado que este tipo de tratados no comprometen al país en un acuerdo de integración y/o de comercio.

¹⁰ Ver, en similar sentido, CCE, dictamen 18-24-TI/24, 5 de diciembre de 2024, párr. 18. CCE, dictamen 34-19-TI/19, 4 de diciembre de 2019, párr. 17.

¹¹ Ver, en similar sentido, CCE, dictamen 5-25-TI/25, 2 de octubre de 2025, párr. 35. CCE, dictamen 4-25-TI/25, 5 de junio de 2025 párr.31 y CCE, dictamen 16-24-TI/34, 14 de noviembre de 2024, párr.38.

¹² CCE, Sentencia 8-23-TI/23, 12 de octubre de 2023, párr. 177.

40. Finalmente, este Organismo verifica que el Acuerdo no compromete el patrimonio natural y, en especial, el agua, la biodiversidad y su patrimonio genético (artículo 419.8).
41. En conclusión, el Acuerdo no se encuentra incurso en ninguna de las causales establecidas en el artículo 419 de la Constitución para requerir de aprobación legislativa.

4. Dictamen respecto a la necesidad de aprobación legislativa previa

En mérito de lo expuesto, administrando justicia constitucional y por mandato de la Constitución de la República del Ecuador, el Pleno de la Corte Constitucional resuelve:

1. **Dictaminar** que el “Acuerdo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos sobre servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios” no se encuentra incurso en los presupuestos contenidos en el artículo 419 de la Constitución de la República y, consecuentemente, *no* requiere de aprobación legislativa previa a su ratificación.
2. **Devolver** el “Acuerdo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de Emiratos Árabes Unidos sobre Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios” a la Presidencia de la República del Ecuador para que continúe con el trámite correspondiente de conformidad con el artículo 82.1 del Reglamento de Sustanciación de Procesos de Competencia de la Corte Constitucional.

Jhoel Escudero Soliz
PRESIDENTE

Razón: Siento por tal, que el dictamen que antecede fue aprobado por el Pleno de la Corte Constitucional con siete votos a favor de los jueces constitucionales Karla Andrade Quevedo, Alejandra Cárdenas Reyes, Jhoel Escudero Soliz, Alí Lozada Prado, Raúl Llasag Fernández, Richard Ortiz Ortiz y José Luis Terán Suárez, en sesión jurisdiccional ordinaria de jueves 30 de octubre de 2025; sin contar con la presencia de los jueces constitucionales Jorge Benavides Ordoñez y Claudia Salgado Levy, por uso de licencias por vacaciones.- Lo certifico.

Firmado electrónicamente
Aída García Berni
SECRETARIA GENERAL