Proyecto de Ley N° 3070/2017-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
21 JUN 2018
RECIBIDO
Firma _____ Hora 11:15 M.

Proyecto de Resolución Legislativa N° 222/2021-PE

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Dialogo y la Reconciliación Nacional"

Lima, 18 de junio de 2018

OFICIO N° 110 2018-PR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
16 SEP 2021
RECIBIDO
Firma _____ Hora 6:58 pm

Señor
LUIS GALARRETA VELARDE
Presidente del Congreso de la República
Presente.-

Nos dirigimos a usted, señor Presidente del Congreso de la República, de conformidad con lo estipulado en los artículos 56° y 102°.3 de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Resolución Legislativa que aprueba el *"Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos", firmado el 24 de mayo de 2017.*

Con tal finalidad, acompañamos el expediente de sustento del aludido Acuerdo, que atiende los requisitos dispuestos en los artículos 75° y 76°.1.f) del Reglamento del Congreso de la República.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES
Ministro de Relaciones Exteriores

CESAR VILLANUEVA ARÉVALO
Presidente del Consejo de Ministros

150637

01

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 25 de JUNIO del 2018

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº 3040 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de RELACIONES EXTERIORES.—

.....

.....

.....

.....

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

PERÚ
CONGRESO de la REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **17** de **setiembre** del **2021**

De conformidad con el acuerdo 019-2021-2022/CONSEJO-CR, de fecha 17 de agosto de 2021, pase el Proyecto de Resolución Legislativa N° 3070/2017-PE, a la comisión (es) de**; Relaciones Exteriores;** asignándole el **Nª 222/2021-PE,** para continuar su trámite desde el estado procesal en el que se encontraba al término del período parlamentario 2016-2021.

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Carpeta de Perfeccionamiento del Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos

1. Proyecto de Resolución Legislativa

2. Resolución Suprema N° 117-2018-RE, de fecha 16 de junio de 2018

3. Informe (DGT) N° 044-2017, de fecha 6 de diciembre de 2017

4. Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos

5. Solicitud de Perfeccionamiento

    - Memorándum (AER) N° AER0041/2017, de fecha 20 de junio de 2017

6. Opinión del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

    - Oficio N° 123-2017-MTC/12, de fecha 27 de febrero de 2017
    - Informe N° 007-2017-MTC/12.POA, de fecha 27 de febrero de 2017

7. Opinión del Ministerio de Defensa

    - Oficio N° 0237-2017-VPD/B/b, de fecha 27 de enero de 2017
    - Informe N° NC-16-SGFA-CAAL-N°0055, de fecha 12 de enero de 2017

8. Opinión del Ministerio de Economía y Finanza

    - Oficio N° 977-2017-EF/13.01, de fecha 22 de febrero de 2017
    - Informe N° 076-2017-EF/61.01, de fecha 21 de febrero de 2017

9. Opinión del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)

    - Carta N° 801-2016/PRE-INDECOPI, de fecha 20 de diciembre de 2016
    - Informe N° 057-2016/ST-CLC-INDECOPI, de fecha 12 de diciembre de 2016

10. Opinión del Ministerio de Relaciones Exteriores

    - Memorándum (AER) N° AER00055/2017, de fecha 9 de octubre de 2017

Proyecto de

Resolución Legislativa

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Resolución Legislativa siguiente:

RESOLUCIÓN LEGISLATIVA QUE APRUEBA EL "ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE AUSTRALIA RELATIVO A SERVICIOS AÉREOS".

Artículo único. Objeto de la Resolución Legislativa

Apruébase el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos", firmado el 24 de mayo de 2017.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

CÉSAR VILLANUEVA ARÉVALO
Presidente del Consejo de Ministros

NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES
Ministro de Relaciones Exteriores

Resolución Suprema No 117-2018-RE

Lima, 16 de junio de 2018

CONSIDERANDO:

Que, el **"Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos"** fue firmado el 24 de mayo de 2017, en la ciudad de Canberra, Australia.

Que, es conveniente a los intereses del Perú la aprobación del citado instrumento internacional;

Que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 56° y 102° inciso 3 de la Constitución Política del Perú; y, el primer párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que disponen la aprobación legislativa de los Tratados celebrados por el Estado peruano;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Remítase al Congreso de la República, la documentación relativa al **"Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos"**, firmado el 24 de mayo de 2017 en la ciudad de Canberra, Australia.

Artículo 2°.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el señor Presidente del Consejo de Ministros y el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES
Ministro de Relaciones Exteriores

CESAR VILLANUEVA ARÉVALO
Presidente del Consejo de Ministros

Registrado en la Fecha
16 JUN 2018
RS No 117 /.RE

04

INFORME (DGT) Nº 044-2017

I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. A través del Memorándum (AER) N° AER0041/2017, de 20 de junio de 2017, la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del **"Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos"** (en adelante, el Acuerdo), suscrito el 24 de mayo de 2017 en Canberra, Australia.

II. ANTECEDENTES

2. El 21 y 22 de enero de 2013, en la ciudad de Canberra, Australia, las Autoridades Aeronáuticas del Perú y Australia se reunieron con la intención de negociar un acuerdo bilateral de servicios aéreos y el otorgamiento de derechos aerocomerciales.

3. En el marco de las negociaciones entre ambos países, se inició un proceso de consultas formales con las diversas entidades nacionales competentes en la materia con la finalidad de consensuar un texto final del Acuerdo.

4. En esa línea, el Estado peruano suscribió el Acuerdo el 24 de mayo de 2017. El acto de firma del Acuerdo a nombre del Estado peruano fue realizado por el Ministro de Comercio Exterior y Turismo, Sr. Eduardo Ferreyros Küppers, quien se encontraba premunido de Plenos Poderes, los cuales fueron otorgados por Resolución Suprema Nº 140-2017-RE, publicada el 21 de mayo de 2017, de conformidad con el procedimiento establecido en el Decreto Supremo N° 031-2007-RE, que adecúa las normas nacionales sobre el otorgamiento de Plenos Poderes al derecho internacional contemporáneo.

5. El Acuerdo se encuentra registrado en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" con el código B-3955.

III. OBJETO

6. El objeto del Acuerdo es establecer un marco legal para explotar servicios aéreos entre el Perú y Australia.

IV. DESCRIPCIÓN

7. El Acuerdo está conformado por un preámbulo, veintitrés (23) artículos y dos (2) anexos.

Preámbulo

8. En el preámbulo del Acuerdo las Partes declaran su intención de promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas en el mercado y de alentar a las líneas aéreas a desarrollar e implementar servicios competitivos. Además, establecen que están deseosas de garantizar el más

05

alto grado de seguridad operacional y de seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional.

9. Por otro lado, las Partes manifiestan su gran preocupación por los actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de las personas o de la propiedad, afectan adversamente la operación del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil.

Disposiciones generales

Definiciones utilizadas en el Acuerdo

10. El Acuerdo se inicia con un glosario que contiene catorce definiciones, entre ellas la definición de "autoridades aeronáuticas", que, en el caso del Perú, corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil. A su vez, se define que "transporte aéreo" es el transporte público mediante aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por una remuneración o contrato. Asimismo, se define que "Tarifas" significa el precio a ser cobrado para el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga (sin incluir correo), así como las condiciones bajo las cuales se aplican estos precios, incluyendo el pago de comisiones y cualquier otro ingreso adicional para la agencia o venta de documentos de transporte (artículo 1).

Designación de las líneas aéreas

11. Respecto a la designación de las líneas aéreas, en el Acuerdo se establece que cada Parte tendrá derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para prestar los servicios de transporte aéreo internacional de conformidad con las disposiciones del Acuerdo y, asimismo, a retirar o modificar esas designaciones. Se agrega, además, que tales designaciones se transmitirán por escrito a la otra Parte a través de canales diplomáticos. Asimismo, se establece que no será necesaria una designación para líneas aéreas que ejercen el derecho de volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar y el derecho de efectuar escalas en ese territorio para fines no comerciales.

12. A su vez, se estable que luego de recibir la designación y las solicitudes de una línea aérea designada, en la forma y la manera prescrita para las autorizaciones de operación y permisos técnicos relacionados con la operación y navegación de la aeronave, la otra Parte otorgará las autorizaciones adecuadas sin retraso, a condición que: (a) la línea aérea se haya constituido y mantenga su oficina principal en el territorio de la Parte que designa a la línea aérea o la propiedad sustancial y el control efectivo de esa línea aérea recaiga en esa Parte, nacionales de esa Parte o ambos; y (b) la línea aérea esté calificada para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes, regulaciones y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que evalúa la solicitud o solicitudes, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en adelante, el Convenio de Chicago); y (c) la línea aérea posee los permisos de operación necesarios; y (d) la Parte que designa a la línea aérea mantiene y administra los estándares señalados en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación) del Acuerdo.

13. Con relación a lo anterior, se establece que cuando una línea aérea ha sido así designada y autorizada, puede iniciar la prestación de sus servicios de transporte aéreo internacional, siempre y cuando la línea aérea cumpla con las disposiciones aplicables del Acuerdo.

06

14. Por otra parte, el Acuerdo otorga la facultad a cualquiera de las Partes para denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, en cualquier momento, si no se cumplen las condiciones especificadas en el inciso 2 del Artículo 2 o si la línea aérea deja de operar de conformidad con las condiciones prescritas bajo el Acuerdo.

15. Se agrega, además, que a menos que sea esencial adoptar acciones inmediatas para evitar futuros incumplimientos de los incisos 2(b) a 2(d) del artículo 2, se ejercerán los derechos establecidos en el inciso 4 del artículo 2 (derecho de revocación de las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte) únicamente después de consultar con la otra Parte.

16. El artículo 2 del Acuerdo no limita los derechos de cualquier Parte de denegar, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de operación o permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte de conformidad con las disposiciones del Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación) del Acuerdo (artículo 2).

Libertades del aire otorgados en virtud del Acuerdo

17. Los derechos concedidos en virtud del Acuerdo son diversos. En primer lugar, se otorga el derecho de volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar, lo cual se conoce usualmente como la primera libertad del aire[1]. En segundo lugar, se otorga el derecho de efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales, también conocida como la segunda libertad del aire[2].

18. En tercer lugar, se otorga el derecho para que las líneas aéreas designadas operen servicios en la ruta especificada en el Anexo 1 y para efectuar escalas en su territorio con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo, denominados los "servicios acordados". En tal sentido, se habilita a que las partes cuenten con los llamados derechos de tercera libertad del aire[3] y cuarta libertad del aire[4]. Asimismo, en el Anexo 1, se establece que las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a gozar de la quinta libertad del aire, en tanto podrán partir del territorio de su Estado, realizar una escala comercial en el territorio de la otra Parte y continuar hacia un punto en territorio de un tercer Estado[5].

19. Con relación a lo anterior, el Acuerdo establece que no deberá considerarse como la concesión a la línea o líneas aéreas de una Parte de los derechos de embarcar y desembarcar entre puntos en el territorio de la otra Parte, pasajeros, sus equipajes, carga o correo transportado por compensación. Se agrega que las líneas

---

[1] De acuerdo con la OACI, la primera libertad del aire consiste en "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro u otros de cruzar su territorio sin aterrizar". Organización de Aviación Civil Internacional. *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*, Parte 4, 2a ed. Doc. 9626, 2004, p. 4.1-5. Disponible en: http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf (al 15 de noviembre de 2017).

[2] Según la OACI, la segunda libertad del aire consiste en "el derecho o privilegio otorgado a un Estado de aterrizar en el territorio del Estado otorgante para fines no comerciales, en un servicio aéreo internacional regular o de otra índole". *Ídem.*

[3] Para la OACI, la tercera libertad del aire es "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de desembarcar, en el territorio del primero, tráfico procedente del Estado del transportista". *Ibídem*, p. 4.1-8.

[4] La OACI define la cuarta libertad del aire como "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de embarcar, en el territorio del primero, tráfico destinado al Estado del transportista". *Ídem.*

[5] La quinta libertad del aire consiste en "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de desembarcar o embarcar, en el territorio del primero, tráfico procedente de un tercer Estado o con destino al mismo". *Ibídem*, p. 4.1-10.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores
L.A.M.P.

07

aéreas de cada Parte, distintas de las designadas según el artículo 2 del Acuerdo también gozaran de los derechos especificados en los párrafos 1(a) y 1(b) del artículo 3, es decir de la primera y segunda libertad del aire (artículo 3).

20. En resumen, respecto a las libertades del aire, el Acuerdo permite las siguientes:

Libertades del aire	**Lo establecido por el Acuerdo**
Primera libertad del aire	Permitida por el literal a) del numeral 1 del artículo 3
Segunda libertad del aire	Permitida por el literal b) del numeral 1 del artículo 3
Tercera libertad del aire	Permitida por el literal c) del numeral 1 del artículo 3
Cuarta libertad del aire	Permitida por el literal c) del numeral 1 del artículo 3
Quinta libertad del aire	Permitida por el literal d) del numeral 1 del artículo 3 y por el Anexo 1

Sobre la aplicación de las leyes de las Partes

21. Por otro lado, se indica que al ingreso, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, regulaciones y reglamentos relativos a la operación y navegación de aeronaves, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.

22. Asimismo, al ingreso, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, regulaciones y reglamentos relativos a la admisión, estadía o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o aeronaves (incluyendo los regulaciones y reglamentos relacionados con el ingreso, desaduanaje, seguridad de la aviación, migraciones, pasaportes, información anticipada de los pasajeros, moneda, aduanas, salud y cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

23. A su vez, se establece que ninguna de las Partes dará preferencia a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea sobre una línea aérea de la otra Parte dedicada a similares servicios de transporte aéreo internacionales, en la aplicación de sus reglamentos de ingreso, desaduanaje, seguridad de aviación, migraciones, pasaportes, información anticipada de los pasajeros, moneda, aduanas, salud y cuarentena, postales y similares.

24. Por último, se indica que los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandona el área del aeropuerto reservada para ese fin no serán sometidos a ninguna revisión salvo por razones de seguridad de la aviación, control de narcóticos, prevención de ingreso ilegal o en circunstancias especiales cuando esa revisión sea necesaria teniendo en cuenta las leyes y reglamentos de la Parte relevante y circunstancias particulares. El equipaje y carga en tránsito directo serán exonerados de los derechos aduaneros y otros cargos similares (artículo 4).

Sobre el reconocimiento de certificados y licencias

25. En virtud del Acuerdo una parte deberá reconocer como válidos los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y las licencias emitidos o convalidados por la otra Parte y aún en vigencia, siempre y cuando los requisitos de esos certificados o licencias por lo menos cumplan con los estándares mínimos que puedan establecerse en virtud del Convenio de Chicago. Sin embargo, cada Parte se reserva el derecho de rehusarse a reconocer como válido, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados o convalidados para sus propios connacionales por la otra Parte. Se agrega, además, que si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados referidos, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada o respecto de una aeronave usada en la operación de los servicios acordados, permitieran una diferencia con los estándares mínimos establecidos bajo el Convenio de Chicago, y tal diferencia estuviera registrada ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte puede solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión (artículo 5).

Seguridad operacional y de la aviación

26. En materia de seguridad operacional, el Acuerdo establece la posibilidad de que cada Parte pueda solicitar consultas, en cualquier momento, concernientes a los estándares de seguridad operacional en cualquier área relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulación, aeronaves o su operación adoptados por la otra Parte. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta (30) días de presentada esa solicitud. Si después de tales consultas, una Parte determina que la otra Parte no mantiene ni administra en forma efectiva estándares de seguridad en cualquiera de dichas áreas, que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos en ese momento según el Convenio de Chicago, la primera Parte notificará a la otra Parte acerca de esos hallazgos y de las medidas que considera necesarias para cumplir con tales estándares mínimos y esa otra Parte tomará acciones correctivas adecuadas.

27. Con relación a lo anterior, si la otra Parte no adopta las acciones adecuadas en un plazo de quince (15) días o en un periodo de tiempo más largo que pudieran acordar, ello será sustento para la aplicación del Artículo 2 del Acuerdo.

28. Asimismo, se establece que en virtud del Artículo 16 del Convenio de Chicago, se acuerda además que cualquier aeronave operada por o bajo arrendamiento en nombre de la línea o líneas aéreas de una Parte en servicios hacia o desde el territorio de otra Parte puede, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, estar sujeta a una revisión por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo, siempre que no lleve a un retraso excesivo.

29. Además se establece que, si alguna inspección o serie de inspecciones en rampa diera lugar a: a) serias preocupaciones en cuanto a que la aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos a esa fecha en virtud del Convenio de Chicago; o b) serias preocupaciones de que exista una falta de mantenimiento efectivo y administración efectiva de los estándares de seguridad establecidos a esa fecha en virtud del Convenio de Chicago, la Parte que lleva a cabo la inspección, para los fines del Artículo 33 del Convenio de Chicago, estará en libertad de concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o licencias respecto de esa aeronave o respecto de la tripulación de esa aeronave han sido emitidos o convalidados,

REPUBLICA DEL PERU - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores

REPUBLICA DEL PERU - Dirección General de Tratados - L.A.M.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

09

o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave opera, no son equivalentes o superiores a los estándares mínimos establecidos en virtud del Convenio de Chicago.

30. A su vez, en caso de que el acceso para fines de realizar una inspección en rampa de una aeronave operada por o en representación de la línea o líneas aéreas de una Parte fuera denegado por el representante de esa línea o líneas aéreas, la otra Parte estará en libertad de inferir que existen serias preocupaciones del tipo al que se hace referencia en el inciso 5 del artículo 6 del Acuerdo y de llegar a conclusiones a las que se hace referencia el mismo.

31. Por otra parte, se establece que cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de la línea o líneas aéreas de la otra Parte de inmediato en caso de que la primera Parte concluya, como resultado de una inspección en rampa, de una serie de inspecciones en rampa o de la negativa de acceso para una inspección en rampa, de consultas o de otro modo, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de las operaciones de una línea aérea. Así también, cualquier acción por una Parte de conformidad con los incisos 2 o 7 del artículo 6 del Acuerdo, será descontinuada cuando los motivos para adoptar tales medidas dejen de existir (artículo 6).

32. En materia de seguridad de la aviación, las partes reafirman mutuamente sus obligaciones internacionales de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, adoptado en Tokio el 14 de setiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, adoptado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, adoptado en Montreal el 23 de setiembre de 1971 y su suplementario Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, adoptado en Montreal el 24 de febrero de 1988 así como cualquier otro convenio y protocolo relacionado con la seguridad de la aviación civil al cual ambas Partes se adhieran.

33. Adicionalmente, el Acuerdo establece que las Partes se prestarán, a solicitud, toda la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

34. Así, las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones sobre Seguridad de la Aviación establecidas por la OACI y designadas como Anexos al Convenio de Chicago. Asimismo, exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula u operadores de aeronaves que tengan su domicilio principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con esas disposiciones de seguridad de aviación. Cada Parte comunicará a la otra Parte sobre cualquier diferencia entre sus reglamentos y prácticas nacionales y los estándares de seguridad de la aviación de dichos Anexos. Por otra parte, cualquiera de las Partes puede solicitar consultas con la otra Parte en cualquier momento para discutir tales diferencias.

35. Además, estos operadores de aeronaves pueden ser obligados a acatar las disposiciones de seguridad de la aviación a las que se hace referencia, requeridas por la otra Parte para el ingreso a, salida de o mientras se encuentren en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará que se tomen efectivamente medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los

L.A.M.P.

pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y bodegas de la aeronave antes de y durante el embarque o estiba. Cada Parte también considerará de manera positiva cualquier solicitud de la otra Parte en cuanto a medidas de seguridad especiales para enfrentar una amenaza en particular.

36. Igualmente, el Acuerdo establece normas en caso de incidente o amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, en ese caso, las Partes se apoyarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas destinadas a terminar en forma rápida y segura con tal incidente o amenaza. También, cada Parte brindará consideración favorable a una solicitud de la otra Parte para discutir y celebrar arreglos administrativos recíprocos por los cuales las autoridades aeronáuticas de una Parte puedan efectuar en el territorio de la otra Parte su propia evaluación sobre las medidas de seguridad que se estén adoptando por parte de los operadores de aeronaves con respecto a vuelos procedentes de o con destino al territorio de la Parte que presenta la solicitud. Además, cuando una Parte tenga bases razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones del artículo sobre seguridad de la aviación del Acuerdo, la primera Parte puede solicitar consultas inmediatas, las cuales se iniciarán dentro de los quince (15) días siguientes de recibida la solicitud de cualquiera de las Partes. En caso no se llegue a un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días desde el inicio de las consultas, ello constituirá las bases para denegar, revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte.

37. En caso de emergencia, o para evitar mayores incumplimientos de las disposiciones del artículo 7 del Acuerdo, la primera Parte puede adoptar acciones provisionales en cualquier momento, dichas acciones serán descontinuadas una vez que la otra Parte cumpla con las disposiciones de seguridad contempladas en Acuerdo (artículo 7).

Sobre los cargos efectuados a las líneas aéreas y derechos de aduana

38. El Acuerdo dispone que cada Parte desplegará sus mejores esfuerzos para alentar a los responsables de la provisión de instalaciones y servicios de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, a aplicar tasas a las líneas aéreas únicamente sobre la base de que sean, no discriminatorios y equitativamente prorrateados entre las categorías de usuarios. También dispone que los cargos al usuario reflejan, sin exceder, el costo total, para las autoridades recaudadoras competentes, por proporcionar las instalaciones y servicios, esto puede incluir un rendimiento razonable de activos, después de la depreciación.

39. Igualmente, las instalaciones y servicios por los cuales se impone cargos deben ser proporcionados sobre una base eficiente y económica. Así, para que los cargos no sean discriminatorios, deben imponerse a las líneas aéreas extranjeras a una tasa no mayor de la tasa impuesta a las líneas aéreas de esa Parte que operan servicios internacionales similares. A su vez, las Partes alentarán el intercambio de información entre las autoridades recaudadoras competentes y las líneas aéreas cuando sea necesario para permitir una completa evaluación de la racionalidad, justificación y prorrateo de los cargos.

40. Adicionalmente, se estable que los cargos nuevos o incrementados deben imponerse únicamente después de consultas entre las autoridades recaudadoras competentes y las líneas aéreas. Las Partes establecen que cualquier propuesta de

cambio en los cargos al usuario deberá ser cursada a los usuarios para permitirles expresar sus puntos de vista antes que tales cambios se realicen (artículo 8).

41. Respecto a los derechos aduaneros, el Acuerdo establece que las aeronaves de las líneas aéreas designadas que presten los servicios acordados serán admitidas temporalmente libres de derechos con sujeción a las reglamentaciones aduaneras de cada Parte cuando vuelen a, desde o sobre el territorio de la otra Parte.

42. Por otro lado, el combustible, los lubricantes, otros artículos técnicos de consumo, repuestos (incluyendo motores), equipo fijo y suministros que se encuentran a bordo de las aeronaves de la línea aérea designada, estarán exonerados de los derechos de aduana y otros tributos similares impuestos por la legislación nacional, siempre que este equipo y existencias permanezcan a bordo de la aeronave cuando esta abandone el territorio de llegada, de salida o de vuelo en el territorio de la otra Parte.

43. Asimismo, los artículos que serán usados en el mantenimiento o reparación de la aeronave, el equipo requerido para el embarque y desembarque de pasajeros, los artículos requeridos para el manipuleo de la carga o cualquier otro producto necesario para la operación de aeronaves destinadas al transporte aéreo internacional que ingresen al territorio de la otra Parte estarán exoneradas del pago de aranceles aduaneros y de otros impuestos similares de acuerdo con la legislación nacional, siempre que estos artículos permanezcan bajo control y supervisión de aduanas, dentro de las áreas restringidas específicas de los aeropuertos internacionales y de otras áreas especificadas por la otra Parte, a la espera de su uso, tanto en las aeronave como en los servicios técnicos en tierra.

44. Se establece además que, los artículos señalados anteriormente no se utilizarán para fines distintos de los servicios aéreos. Estos deberán permanecer bajo la supervisión o control de las autoridades pertinentes para ser reexportados o desechados de otro modo, de acuerdo con la legislación nacional de la Parte relevante. De igual manera, la exoneración de los derechos de aduana y demás impuestos a la importación mencionados también será aplicable si las aerolíneas de una Parte hubieran acordado con otra aerolínea un préstamo o transferencia de los artículos mencionados en el territorio de la otra Parte, siempre que esa otra aerolínea o aerolíneas gocen de las mismas exenciones en el territorio de la otra Parte, de conformidad con la legislación nacional (artículo 10).

Sobre la determinación de las tarifas, capacidad y oportunidades comerciales de las líneas aéreas, entre otros

45. Con relación a las tarifas, cada Parte permitirá que cada línea aérea fije sus propias tarifas para los servicios de transporte aéreo internacional (artículo 11).

46. En materia de capacidad, las líneas aéreas designadas de cada Parte deberán gozar de equidad e igualdad de oportunidades para operar los servicios acordados de conformidad con el Acuerdo. Por otro lado, en la operación de los servicios acordados, la capacidad que puedan ofrecer las líneas aéreas designadas de cada Parte será la establecida entre las autoridades aeronáuticas de las Partes antes del inicio de la prestación de tales servicios por las líneas aéreas señaladas y de tiempo en tiempo a partir de ese momento (artículo 12).

47. En lo que se refiere a oportunidades comerciales, las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho de establecer oficinas adecuadas en el territorio de la otra Parte, dichas oficinas pueden incluir personal comercial, operativo y técnico que puede

estar compuesto de personal transferido o contratado en el lugar. Con relación a ello, de conformidad con las leyes y reglamentos relacionados con el ingreso, residencia y contratación de la otra Parte, las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte su propio personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otro personal especializado que la línea aérea considere razonablemente necesario para la prestación de servicios de transporte aéreo. Asimismo, de acuerdo con esas leyes y reglamentos, cada Parte, en el más breve plazo, otorgará las autorizaciones de trabajo, visas u otros documentos similares necesarios, a los representantes y personal al que se hace referencia.

48. A su vez, las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a participar en la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte (directamente, y a su criterio, a través de sus agentes), incluyendo el derecho de establecer oficinas. Cada línea aérea designada tendrá derecho de vender tales servicios de transporte y cualquier persona está en libertad de comprar estos servicios de transporte en la moneda de ese territorio o, con sujeción a las leyes y reglamentos nacionales, en monedas libremente convertibles de otros países. Por otro lado, las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán pagar los cargos locales, incluyendo la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte en moneda local. Así, las líneas aéreas designadas de cada Parte pueden pagar esos gastos en el territorio de la otra Parte en moneda libremente convertible de conformidad con los reglamentos de cambio de monedas de la otra Parte.

49. Se establece además que, las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho de llevar a cabo sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte o contratar a un agente competidor de su elección, incluyendo cualquiera de las líneas aéreas que prestan servicios de asistencia en tierra, total o parcialmente. Cuando las leyes o reglamentos de cualquiera de las Partes limiten o restrinjan la prestación de sus servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte, cada línea aérea designada deberá ser tratada en forma no discriminatoria, en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.

50. De igual forma, las líneas aéreas de cada Parte podrán prestar sus servicios de transporte aéreo internacional usando aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas a otras compañías, incluyendo otras líneas aéreas, a condición que únicamente la aeronave de operación y la tripulación cumplan con los estándares y requisitos operativos y de seguridad aplicables. En el caso de arrendamiento de aeronaves a líneas aéreas de terceros países, tales arreglos no deberán resultar, directa o indirectamente, en el otorgamiento a la arrendadora de acceso a derechos de tráfico que esa línea aérea no dispondría de otra manera (artículo 13).

51. Por otro lado, se establece que al operar o comercializar los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier aerolínea designada de una de las Partes podrá suscribir acuerdos de cooperación comercial tales como bloqueo de espacios y de código compartido o de arrendamiento con: a) una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte; b) una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte; y c) una aerolínea o aerolíneas de un tercer país, siempre y cuando: i) todas las aerolíneas en tales acuerdos estén debidamente autorizadas y cumplan con los requisitos que se aplican normalmente en tales acuerdos; ii) con respecto a cualquier boleto vendido, la aerolínea indique con claridad al comprador, en el punto de venta, qué línea aérea operará cada tramo del servicio y con qué línea o líneas aéreas el comprador está suscribiendo una relación contractual.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - L.A.M.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

52. Con relación a ello, las aerolíneas de cada Parte podrán comercializar servicios de código compartido en vuelos domésticos, operados dentro del territorio de la otra Parte, siempre y cuando estos servicios sean parte de un vuelo internacional directo. Asimismo, el registro y la aprobación de cualquier acuerdo de cooperación comercial estará regulado, en cada territorio, por la legislación nacional de las Partes (artículo 14).

53. El Acuerdo permite, además, que las líneas aéreas designadas de cada Parte empleen, en relación con sus servicios de transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie hacia o desde cualquier punto de los territorios de las Partes o terceros países. Así, las líneas aéreas pueden elegir realizar su propio transporte de superficie u ofrecerlos a través de acuerdos, incluyendo códigos compartidos, con otros transportistas de superficie. Dichos servicios intermodales pueden ser ofrecidos como servicios directos y a un precio único para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que los pasajeros y embarcadores estén informados acerca de los proveedores del transporte involucrado (artículo 15).

54. Se establece en el Acuerdo que las Autoridades Aeronáuticas de una Parte pueden exigir a la línea aérea designada de la otra Parte que entregue declaraciones de las estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por esa línea aérea por servicios prestados bajo este Acuerdo. Asimismo, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte pueden determinar la naturaleza de las estadísticas que deben entregar las líneas aéreas designadas y aplicarán estos requisitos de forma no discriminatoria (artículo 9).

55. Por otro lado, en materia de competencia leal, se establece en el Acuerdo que las leyes sobre competencia de cada Parte se aplicarán a la operación de las líneas aéreas, dentro de la jurisdicción de la respectiva Parte. Así, bajo esas leyes, una Parte o su autoridad sobre competencia puede unilateralmente exceptuar a los acuerdos comerciales entre las líneas aéreas de la aplicación de sus leyes nacionales sobre competencia, ello no obliga a una Parte o a su autoridad sobre competencia a proporcionar una exención recíproca. De igual forma, cada Parte permitirá a cada línea aérea designada determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado, de acuerdo con los arreglos sobre capacidad decididos de conformidad con el numeral 2, artículo 12 del Acuerdo. Con relación a ello, ninguna de las Partes limitará de manera unilateral el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o del tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando pudiera ser requerido por motivos aduaneros, técnicos, operacionales o ambientales, bajo condiciones uniformes consistentes con el artículo 15 del Convenio de Chicago (artículo 16).

56. En materia de consultas, el Acuerdo establece que cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas relativas a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del Acuerdo. Tales consultas, que podrán efectuarse por y entre las autoridades aeronáuticas (salvo casos de interpretación del Acuerdo), comenzarán dentro de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba el requerimiento escrito del solicitante o en un plazo menor como se señala en los Artículos 2, 6 y 7 del Acuerdo, cuando fuere aplicable. De igual forma, en caso de que la Parte solicitante considere necesario realizar consultas inmediatas, para evitar daños inminentes e irreparables a su línea o líneas aéreas, dichas consultas pueden empezar dentro de los treinta (30) días posteriores a la fecha de recepción de la solicitud por la otra Parte (artículo 17).

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - L.A.M.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

Disposiciones finales

Enmienda

57. Con relación a las enmiendas, se ha previsto que el Acuerdo, puede ser enmendado o revisado mediante acuerdo escrito entre las Partes. Así, cualquier enmienda o revisión entrará en vigencia cuando las Partes hayan intercambiado notificaciones escritas, por canales diplomáticos, señalando que se ha cumplido con sus respectivos requisitos para la entrada en vigor de una enmienda o revisión.

58. Por otra parte, si un convenio multilateral respecto al transporte aéreo, entrara en vigencia en lo que se refiere a ambas Partes, el Acuerdo se considerará enmendado en la medida en que sea necesario para cumplir con las disposiciones de ese convenio (artículo 18).

Solución de controversias

59. Se han previsto dos niveles de solución de controversias en el Acuerdo. En primer lugar, se ha contemplado que si surgen controversias producto del Acuerdo, las autoridades tratarán, en primera instancia, de solucionarlas mediante consultas formales y mediación.

60. En segundo lugar, el acuerdo establece que si las partes no llegan a un acuerdo mediante consultas o mediación de conformidad con el Anexo 2 del Acuerdo, la controversia se solucionará por arbitraje bajo los procedimientos estipulados en el mismo Acuerdo (artículo 19).

Registro

61. El Acuerdo prevé expresamente que deberá ser registrado ante la OACI, lo cual también se deberá hacer respecto a sus enmiendas (artículo 20).

Denuncia

62. La denuncia del Acuerdo podrá ser efectuada, en cualquier momento, por una de las partes, dando aviso por escrito a la otra por la vía diplomática. Tal nota deberá enviarse simultáneamente a la OACI. El Acuerdo terminará la medianoche (en el lugar de recepción del aviso a la otra Parte) inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recepción del aviso por la otra Parte, a menos que el aviso sea retirado por decisión mutua de las Partes antes de finalizado ese periodo. Se regula también qué ocurriría si la otra parte no acusa recibo de la nota diplomática, en cuyo caso se considerará que recibió el documento a los 14 días posteriores de la recepción de ese aviso por la OACI (artículo 21).

Duración

63. El Acuerdo estará en vigencia de forma indefinida a menos que sea denunciado de conformidad con el artículo 21 (artículo 22).

Entrada en vigor

64. En cuanto a la fórmula de entrada en vigor, el Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última nota diplomática por medio de la cual una de las partes comunique a la otra el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para tal fin (artículo 23).

15

Anexos

65. El primer Anexo del Acuerdo se divide en tres secciones, la primera sección contiene un cuadro de rutas y tres notas, la segunda sección es sobre la flexibilidad operativa y la tercera sección se refiere al cambio de capacidad.

66. En cuanto a la primera sección del primer Anexo, el cuadro de rutas está dividido en dos partes. Su primera parte contiene las rutas de las líneas aéreas designadas de Perú, en las cuales se especifican puntos en Perú, puntos intermedios, puntos en Australia y puntos más allá; también contiene las rutas de las líneas aéreas designadas de Australia, especificando puntos en Australia, puntos intermedios, puntos en Perú y puntos más allá. Por otro lado, la nota 1 de este Anexo establece que las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán a su elección omitir puntos en cualquiera de las rutas indicadas, siempre y cuando, los servicios comiencen o terminen en el territorio de la Parte que designa a las aerolíneas. La segunda nota del Anexo indica que los puntos, derechos de tráfico y la capacidad serán determinados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes mediante la suscripción de Memoranda de Entendimiento. Y la última nota dispone que entre puntos en el territorio de la otra Parte, las líneas aéreas designadas de cada Parte únicamente pueden ejercer derechos de parada estancia propios.

67. En cuanto a la segunda sección del primer Anexo, se establece que de conformidad con la sección 1 del mismo, las líneas aéreas designadas de cada Parte pueden, en cualquiera o en todos los servicios y a criterio de cada línea aérea: (a) prestar servicios en cualquiera o ambas direcciones; (b) combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una aeronave; (c) transferir tráfico de una aeronave a otra en cualquier punto de la ruta; sin limitaciones geográficas o de dirección y sin pérdida de ningún otro derecho de tráfico permitido contemplado en virtud del Acuerdo.

68. Respecto la última sección del primer Anexo, se dispone que en cualquier sector o sectores de las rutas de la Sección 1 del Anexo, cualquier línea aérea designada tendrá derecho a prestar servicios de transporte aéreo internacional, incluyendo bajo acuerdos de código compartido con otras líneas aéreas, sin ninguna limitación como cambiar en cualquier punto o puntos en la ruta, el tipo, tamaño o número de aeronaves operadas.

69. En el segundo Anexo del Acuerdo se establecen las reglas a seguir cuando las Partes busquen una conciliación amistosa de sus controversias a través de la mediación.

V. CALIFICACIÓN

70. El Acuerdo reúne los requisitos formales exigidos por el Derecho Internacional para ser considerado como un Tratado. Así, se trata de un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, como define a un tratado la Convención de Viena de 1969[6] de la cual, son parte el Perú y Australia.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores

[6] Convención de Viena de 1969, art. 2: *"1. Para los efectos de la presente Convención: (a) se entiende por "tratado" un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular. (...)".*

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - L.A.M.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

71. Esta caracterización es importante dado que sólo aquellos instrumentos internacionales identificados como tratados son sometidos a perfeccionamiento interno en el Derecho peruano.

VI. OPINIONES TÉCNICAS

72. A efectos de sustentar el presente informe, se consideraron las opiniones técnicas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio de Defensa, del Ministerio de Economía y Finanzas, del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) y de la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales, dependencia del Ministerio de Relaciones Exteriores competente en la materia.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

73. En el marco de la suscripción del Acuerdo, por medio del Oficio N° 123-2017-MTC/12, del 27 de febrero de 2017, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones remitió el Informe N° 007-2017-MTC/12.POA, del 27 de febrero de 2017.

74. En dicho Informe, la DGAC indicó que el Acuerdo se enmarca dentro de las modernas tendencias de apertura y liberalización del transporte aéreo, con las limitaciones que impone la relación bilateral y las circunstancias particulares de cada país.

75. Por otro lado, la DGAC señaló que el texto del Acuerdo incorpora lo siguiente: a) la multidesignación de aerolíneas por cada país; b) el libre intercambio y reconocimiento de los derechos de tercera, cuarta y quinta libertad; c) la libre determinación por los operadores aéreos, sin intervención ni previa aprobación de los estados, de los precios o tarifas de pasajes y fletes; d) cláusulas modernas, como aquella que permite realizar los servicios bajo la modalidad de acuerdos de cooperación comercial con empresas aéreas del mismo estado, del otro estado y/o de otros terceros estados, o lo que permite comercializar y prestar servicios de transporte inter o multimodal; entre otros.

76. En dicho Informe, la DGAC concluyó que el Acuerdo cuenta con la conformidad de todos los sectores competentes y recoge las propuestas o textos alternativos propuestos por los mismos. Además, indicó que el Acuerdo es consistente y concordante con las leyes y reglamentos nacionales así como con las normas y prácticas recomendadas de la OACI, de la cual es Perú es país miembro.

77. Por otro lado señaló que, los inversionistas y operadores australianos y peruanos, requieren contar con un instrumento internacional que les garantice la estabilidad jurídica y predictibilidad necesarias para efectuar sus inversiones y desarrollar sus operaciones aerocomerciales en el Perú, constituyendo el Acuerdo el instrumento idóneo para ese propósito.

78. Finalmente, la DGAC señaló que por las ventajas que representa para el Perú, para su turismo y comercio internacional en particular, se recomendó la suscripción del Acuerdo.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - L.A.M.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

17

Ministerio de Defensa

79. Mediante el Oficio N° 0237-2017-VPD/B/b, del 27 de enero de 2017, la Dirección General de Relación Internacionales emitió su opinión favorable sobre el Acuerdo en concordancia con el Oficio N° NC-16-SGFA-CAAL-N°0055, de fecha 12 de enero de 2017, de la Fuerza Aérea del Perú (FAP).

80. En el Oficio de la FAP se indicó que, de la revisión efectuada a la sección 1 del cuadro de rutas del Anexo 1 del Acuerdo, se observa que la misma tiene equivalencia entre los derechos aerocomerciales otorgados por las partes, que incluyen terceras, cuartas y quintas libertades omnidireccionales, sin precisar de frecuencias.

81. Asimismo, en dicho Oficio se consideró que el Acuerdo se ha elaborado en armonía con el Convenio de Chicago, el derecho aeronáutico internacional consuetudinario y las normas legales vigentes en el Perú. En ese sentido, la FAP recomendó que se continúe con el proceso de perfeccionamiento interno del Acuerdo, debido a que su implementación va a generar oportunidades de desarrollo y va propiciar la expansión comercial hacía Australia y el mercado Asia-Pacifico.

Ministerio de Economía y Finanzas

82. Por medio del Oficio N° 977-2017-EF/13.01, del 22 de febrero de 2017, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) remitió el Informe N° 076-2017-EF/61.01, del 21 de febrero de 2017, el mismo que consolida las opiniones de su Dirección General de Política de Ingresos Públicos (DGPIP), de su Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad (DGAEICYP) y de su Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ).

83. En dicho Informe, se realizó un análisis de los artículos del Acuerdo que son competencia del MEF, tales como los que contienen aspectos tributarios.

84. Del análisis efectuado por las dependencias del MEF, en el citado Informe se indicó que la DGAEICYP manifestó que el requisito señalado en el inciso a) del artículo 2 es acorde con la legislación nacional, considerando que en el artículo 83 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú se especifica que la persona jurídica envuelta en servicios de transporte aéreo internacional debe poseer un domicilio y un representante legal con domicilio permanente.

85. Por otro lado, en cuanto el artículo 3 del Acuerdo, en dicho Informe se señaló que la DGAEICYP considera que el mencionado artículo se encuentra alineado con la legislación nacional.

86. De igual forma, en dicho Informe se señaló que la DGAEICYP sostuvo que el artículo 4 del Acuerdo se encuentra alineado al artículo 120 del Reglamento de la Ley General de Aduanas que tipifica que la mercancía en tránsito no estará sujeta a reconocimiento físico cuando esta se transporte a través de contenedores debidamente precintados. Agregó, además, que el artículo 92 de la Ley General de Aduanas señala que las mercancías bajo el régimen de transito serán transportados con suspensión de los derechos arancelarios y otros tributos.

87. Adicionalmente, en el Informe antes referido, se señaló que la DGAEICYP consideró que el artículo 8 del Acuerdo, sobre cargos al usuario, se encuentra alineado al artículo 15 del Convenio de Chicago.

88. Otro artículo que fue materia de análisis en el referido Informe es el artículo 10 del Acuerdo, sobre derechos de aduana. Al respecto, se indicó que la DGAEYCIP manifestó que los incisos 1, 2 y 3 de dicho artículo se encuentran recogidos en la legislación nacional a través de literales f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas y en el artículo 24 del Convenio de Chicago. Se agregó, además, que en el Decreto Supremo N° 064-2004-EF, se encuentran abarcados los bienes mencionados en el mencionado artículo 10 del Acuerdo y además, por medio del mismo, se especifica que estos no estarán afectados a pago alguno por concepto de derechos de importación, consulares, adicionales u otros, impuestos, gravámenes o recargos de cualquier naturaleza, en vista que se trata de materiales que no se internan en el país y permaneces bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, en espera de su utilización.

89. Sobre el artículo mencionado en el punto anterior, la OGAJ también indicó que los literales f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas y el numeral 5 del artículo 33 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, regulan la materia contenida en el artículo 10 del Acuerdo.

90. Finalmente en el citado Informe se concluyó que la DGAEICYP, la DGPIP y la OGAJ, en el marco de sus competencias, no formularon observaciones respecto al Acuerdo.

Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual

91. Mediante Carta N° 801-2016/PRE-INDECOPI, del 20 de diciembre de 2016, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) remitió el Informe N° 057-2016/ST-CLC-INDECOPI. En dicho Informe se emitió opinión sobre las disposiciones del Acuerdo relacionados a la defensa de la libre competencia, tales como: el artículo 15, sobre servicios intermodales y el artículo 16, sobre competencia leal.

92. En cuanto al artículo 15 del Acuerdo, INDECOPI indicó que la posibilidad de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como código compartido, se encuentra reconocida por el artículo 104 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, al señalar que dos o más transportistas aéreos pueden acordar establecer una o más fórmulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales. En ese sentido, INDECOPI consideró que el transporte intermodal, referido al movimiento de mercancías a través de una misma unidad usando sucesivamente dos o más modos de transporte, de manera integrada, puede generar eficiencias para los usuarios, en términos de confianza, seguridad y reducción de costos por el servicio.

93. Respecto al artículo 16 del Acuerdo, INDECOPI señaló que el artículo 3 del Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, establece que se encuentra fuera de la aplicación de sus normas aquella conducta que es consecuencia de lo dispuesto por una norma legal; en consecuencia, la excepción de determinadas conductas respecto a la aplicaciones de las leyes de competencia, siempre que se emita la norma correspondiente, ya se encuentra prevista en nuestro ordenamiento jurídico.

94. Con relación a ello, en el Informe señalado se concluyó que el artículo 16 del Acuerdo contiene disposiciones que se encuentran previstas en nuestro ordenamiento jurídico. Sin perjuicio de ello, INDECOPI sugirió que dicho artículo tenga la siguiente redacción:

"Artículo 16
COMPETENCIA LEAL

1. Las leyes sobre competencia de cada Parte, como sean modificadas de tiempo en tiempo, se aplicarán a la operación de las líneas aéreas, dentro de la jurisdicción de la respectiva Parte. Donde sea permitido bajo esas leyes, una Parte o su autoridad sobre competencia puede, no obstante, unilateralmente, ***y debidamente sustentada****, exceptuar a los acuerdos comerciales entre las líneas aéreas de la aplicación de sus leyes nacionales sobre competencia. Esto no obliga a una Parte o a su autoridad sobre competencia a proporcionar una exención recíproca"* (resaltado agregado).

95. Al respecto, en el Informe N° 007-2017-MTC/12.POA, antes citado, de la DGAC del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se indicó que se consideró innecesario atender la sugerencia del INDECOPI, en el sentido de agregar las palabras "debidamente sustentada". Ello puesto que dicho artículo consigna el mutuo acuerdo de aceptar en cada territorio la aplicación de las normas nacionales vigentes sobre libre competencia, permitiendo igualmente, como ocurre en todo el mundo, la aplicación unilateral de excepciones a las propias leyes sobre competencia sin que ello obligue a la contraparte a hacer lo propio. Agregó, además, que tales excepciones son invariablemente actos administrativos (amplia y debidamente sustentados), como corresponde a todo estado de derecho. Por lo expuesto, la sugerencia propuesta por INDECOPI no fue incorporada.

Ministerio de Relaciones Exteriores

96. Por medio del Memorándum (AER) N° AER00055/2017, del 9 de octubre de 2017, la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales del Ministerio de Relaciones Exteriores emitió su opinión favorable sobre el Acuerdo, debido a que brinda todas las siguientes implicancias positivas:

a) El fortalecimiento de las relaciones político-diplomáticas entre el Perú y Australia;
b) El favorecimiento de la conectividad aérea entre ambos países, de manera directa o a través de acuerdos de cooperación comercial y de código compartido entre líneas aéreas privadas;
c) La promoción del turismo receptivo proveniente de Australia y de Oceanía en general, junto con su efecto multiplicador favorable en nuestra economía;
d) El incremento del intercambio comercial bilateral mediante la exportación e importación de determinados productos que, por sus condiciones y características, requieran la modalidad del transporte aéreo;
e) El fomento del clima de negocios e inversiones con Australia;
f) Mayores posibilidades de conectividad para los nacionales peruanos residentes en Australia y en Oceanía en general, la cual constituye la más alejada región geográfica desde el Perú;
g) El fortalecimiento de la inserción del Perú en la región Asia-Pacífico, acorde con los lineamientos y objetivos de la política exterior peruana.

97. En este sentido, la mencionada Dirección estimó que el Acuerdo coadyuvará a facilitar la conectividad aérea con la región de Oceanía y el Asia-Pacífico en general, junto con dotar de un impacto favorable en nuestra economía.

20

VII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

98. Luego del estudio y análisis del instrumento bajo consideración, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye que el **"Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos"** versa sobre soberanía, por lo que está inmerso en lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 56 de la Constitución Política del Perú.

99. Desde el punto de vista jurídico, la soberanía puede ser entendida como el conjunto de los poderes o competencias del Estado.[7] Se puede afirmar que la soberanía territorial cuenta con tres características: plenitud, exclusividad e inviolabilidad. La soberanía del Estado es plena precisamente porque en su territorio el Estado ejerce la totalidad de sus competencias. Es exclusiva porque un Estado no puede ejercer válidamente sus competencias territoriales en el territorio de otro Estado. Es inviolable porque el Derecho Internacional impone a los Estados la obligación de respetar la soberanía e integridad territorial de los demás Estados.[8]

100. El artículo 54, primer párrafo, de la Constitución Política del Perú establece que el territorio del Estado "es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre". El cuarto párrafo del mismo artículo determina que:

> "El Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado."

101. El referido cuarto párrafo del artículo 54 de la Constitución es claro al precisar que en su espacio aéreo el Perú ejerce soberanía pero, a la vez, reconoce que por medio de tratados ratificados por el Estado se pueden regular las libertades de comunicación internacional que (otros Estados) ejercen en dicho espacio aéreo.

102. Tal y como ha sido descrito ampliamente en el presente informe, en el Acuerdo las partes pactan otorgarse mutuamente las primeras cinco libertades del aire con el propósito de establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios, a través de las aerolíneas designadas. El comercio y el tráfico aéreos no pueden llevarse a cabo sin el uso del espacio aéreo peruano, así como de los aeropuertos ubicados en el territorio nacional, en los cuales el Estado ejerce soberanía de acuerdo con la Constitución Política. Por lo tanto, lo regulado en el Acuerdo versa sobre soberanía nacional, supuesto contemplado en el numeral 2 del artículo 56 de la Constitución.

103. Por las consideraciones expuestas, la Dirección General de Tratados concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno del **"Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos"**, es la agravada, prevista en el artículo 56 de la Constitución Política del Perú y en el primer párrafo del artículo 2 de la Ley N° 26647, Ley que establece las normas que regulan los actos relativos al perfeccionamiento nacional de los tratados celebrados por el Estado peruano.

---

[7] Pastor Ridruejo, José A. *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 18a ed. Madrid: Tecnos, 2014, p. 296.
[8] *Ibídem*, pp. 329-330.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores
L.A.M.P.

104. En consecuencia, corresponde que el Acuerdo, sea, en primer término, aprobado por el Congreso mediante resolución legislativa y luego ratificado internamente por el Presidente de la República mediante decreto supremo.

Lima, 6 de diciembre de 2017.

Luis Armando Monteagudo Pacheco
Ministro Consejero
Encargado de la Dirección General de Tratados

22

ACUERDO

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Y

EL GOBIERNO DE AUSTRALIA

RELATIVO A SERVICIOS AÉREOS

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ÍNDICE DEL ACUERDO

Preámbulo

1. Definiciones
2. Designación, Autorización y Revocación
3. Otorgamiento de Derechos
4. Aplicación de las Leyes
5. Reconocimiento de Certificados y Licencias
6. Seguridad Operacional
7. Seguridad de la Aviación
8. Cargos al Usuario
9. Estadísticas
10. Derechos de Aduana
11. Tarifas
12. Capacidad
13. Oportunidades Comerciales
14. Código Compartido
15. Servicios Intermodales
16. Competencia Justa
17. Consultas
18. Enmienda al Acuerdo
19. Solución de Controversias
20. Registro ante OACI
21. Denuncia
22. Duración
23. Entrada en Vigor

ANEXO 1

Sección 1 Cuadro de Rutas
Sección 2 Flexibilidad Operacional
Sección 3 Cambio de Capacidad

ANEXO 2

Proceso de Mediación

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
L.A.M.R.

ACUERDO
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
Y EL GOBIERNO DE AUSTRALIA
RELATIVO A SERVICIOS AÉREOS

El Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia (en adelante denominados "las Partes");

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas en el mercado y deseosos de alentar a las líneas aéreas a desarrollar e implementar servicios competitivos;

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad operacional y de seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran preocupación por los actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de las personas o de la propiedad, afectan adversamente la operación del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Acuerdan lo siguiente:

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 1
DEFINICIONES

Para los fines de este Acuerdo, a menos que se señale de otra manera, el término:

(a) "autoridades aeronáuticas" significa, para el Gobierno de Australia, el Departamento de Infraestructura y Desarrollo Regional y, para el Gobierno de la República del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil o en cualquiera de los casos, cualquier persona o entidad autorizada para cumplir cualesquiera funciones que en la actualidad ejercen tales autoridades;

(b) "servicios acordados" significa los servicios de embarque y desembarque de tráfico como se define en al Artículo 3, inciso 1 (c);

(c) "Acuerdo" significa este Instrumento, sus Anexos y cualquier enmienda a los mismos;

(d) "transporte aéreo" significa el transporte público mediante aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por una remuneración o contrato;

(e) "línea aérea" significa cualquier empresa de transporte aéreo que comercialice u opere transporte aéreo;

(f) "capacidad" es la cantidad de servicios prestados bajo el Acuerdo, usualmente medidos por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un periodo específico, tal como diario, semanal, estacional o anual;

(g) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

  (i) cualquier Anexo o enmienda al mismo adoptado bajo el Artículo 90 del Convenio, en la medida en que ese Anexo o enmienda se encuentre en un momento dado vigente para ambas Partes; y

  (ii) cualquier enmienda que haya entrado en vigencia bajo el Artículo 94(a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes;

(h) "línea aérea designada" significa una línea o líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 2 (Designación, Autorización y Revocación) de este Acuerdo;

(i) "asistencia en tierra" incluye pero no está limitado a instalaciones y servicios de pasajeros, manipuleo de carga y equipaje y la prestación de servicios a bordo;

(j) "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional;

(k) "transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre territorio de más de un Estado;

(l) "tarifas" significa el precio a ser cobrado para el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga (sin incluir correo), así como las condiciones bajo las cuales se aplican

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

estos precios, incluyendo el pago de comisiones y cualquier otro ingreso adicional para la agencia o venta de documentos de transporte;

(m) "territorio", se entenderá en el presente Acuerdo, sin perjuicio de la soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción de las Partes, de conformidad con el Derecho Internacional y sus respectivas Constituciones;

(n) "cargos al usuario" significa un cobro hecho a las líneas aéreas por un proveedor de servicios para la provisión de instalaciones y servicios de aeropuerto, de medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y de seguridad de la aviación.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
L.A.M.R.

ARTÍCULO 2
DESIGNACIÓN, AUTORIZACIÓN Y REVOCACIÓN

1. Cada Parte tendrá derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para prestar los servicios de transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y a retirar o modificar esas designaciones. Tales designaciones se transmitirán por escrito a la otra Parte a través de canales diplomáticos. No será necesaria una designación para líneas aéreas que ejercen los derechos previstos en el Artículo 3, incisos 1(a) y 1(b).

2. Luego de recibir la designación y las solicitudes de una línea aérea designada, en la forma y la manera prescrita para las autorizaciones de operación y permisos técnicos relacionados con la operación y navegación de la aeronave, la otra Parte otorgará las autorizaciones adecuadas sin retraso, a condición que:

   (a) la línea aérea se haya constituido y mantenga su oficina principal en el territorio de la Parte que designa a la línea aérea o la propiedad sustancial y el control efectivo de esa línea aérea recaiga en esa Parte, nacionales de esa Parte o ambos; y

   (b) la línea aérea esté calificada para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes, regulaciones y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que evalúa la solicitud o solicitudes, de conformidad con las disposiciones del Convenio; y

   (c) la línea aérea posee los permisos de operación necesarios; y

   (d) la Parte que designa a la línea aérea mantiene y administra los estándares señalados en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.

3. Cuando una línea aérea ha sido así designada y autorizada, puede iniciar la prestación de sus servicios de transporte aéreo internacional, siempre y cuando la línea aérea cumpla con las disposiciones aplicables de este Acuerdo.

4. Cualquiera de las Partes puede denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, en cualquier momento, si no se cumplen las condiciones especificadas en el inciso 2 de este Artículo o si la línea aérea deja de operar de conformidad con las condiciones prescritas bajo este Acuerdo.

5. A menos que sea esencial adoptar acciones inmediatas para evitar futuros incumplimientos de los incisos 2(b) a 2(d) de este Artículo, se ejercerán los derechos establecidos en el inciso 4 de este Artículo únicamente después de consultar con la otra Parte.

6. Este Artículo no limita los derechos de cualquier Parte de denegar, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de operación o permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte de conformidad con las disposiciones del Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores - L.A.M.P.

ARTÍCULO 3
OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de la otra Parte:

   (a) el derecho de volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;

   (b) el derecho de efectuar escalas en ese territorio para fines no comerciales;

   (c) el derecho para que las líneas aéreas designadas operen servicios en la ruta especificada en el Anexo 1 y para efectuar escalas en su territorio con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo, en adelante denominados los "servicios acordados", y

   (d) los derechos especificados de otro modo en este Acuerdo.

2. Nada en este Artículo se considerará como la concesión a la línea o líneas aéreas de una Parte de los derechos de embarcar y desembarcar entre puntos en el territorio de la otra Parte, pasajeros, sus equipajes, carga o correo transportado por compensación.

3. Las líneas aéreas de cada Parte, distintas de las designadas según el Artículo 2 (Designación, Autorización y Revocación) de este Acuerdo también gozarán de los derechos especificados en los párrafos 1(a) y 1 (b) de este Artículo.



ARTÍCULO 4
APLICACIÓN DE LAS LEYES

1. Al ingreso, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, regulaciones y reglamentos relativos a la operación y navegación de aeronaves, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.

2. Al ingreso, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, regulaciones y reglamentos relativos a la admisión, estadía o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o aeronaves (incluyendo los regulaciones y reglamentos relacionados con el ingreso, desaduanaje, seguridad de la aviación, migraciones, pasaportes, información anticipada de los pasajeros, moneda, aduanas, salud y cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

3. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea sobre una línea aérea de la otra Parte dedicada a similares servicios de transporte aéreo internacionales, en la aplicación de sus reglamentos de ingreso, desaduanaje, seguridad de aviación, migraciones, pasaportes, información anticipada de los pasajeros, moneda, aduanas, salud y cuarentena, postales y similares.

4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandona el área del aeropuerto reservada para ese fin no serán sometidos a ninguna revisión salvo por razones de seguridad de la aviación, control de narcóticos, prevención de ingreso ilegal o en circunstancias especiales cuando esa revisión sea necesaria teniendo en cuenta las leyes y reglamentos de la Parte relevante y circunstancias particulares. El equipaje y carga en tránsito directo serán exonerados de los derechos aduaneros y otros cargos similares.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 5
RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Cada Parte reconocerá como válido, para los fines de operar el transporte aéreo internacional contemplado en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y las licencias emitidos o convalidados por la otra Parte y aún en vigencia, siempre y cuando los requisitos de esos certificados o licencias por lo menos cumplan con los estándares mínimos que puedan establecerse en virtud del Convenio. Sin embargo, cada Parte se reserva el derecho de rehusarse a reconocer como válido, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados o convalidados para sus propios connacionales por la otra Parte.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados referidos en el inciso 1, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada o respecto de una aeronave usada en la operación de los servicios acordados, permitieran una diferencia con los estándares mínimos establecidos bajo el Convenio, y tal diferencia estuviera registrada ante OACI, la otra Parte puede solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 6
SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte puede solicitar consultas, en cualquier momento, concernientes a los estándares de seguridad operacional en cualquier área relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulación, aeronaves o su operación adoptados por la otra Parte. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta (30) días de presentada esa solicitud.

2. Si después de tales consultas, una Parte determina que la otra Parte no mantiene ni administra en forma efectiva estándares de seguridad en cualquiera de dichas áreas, que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos en ese momento según el Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte acerca de esos hallazgos y de las medidas que considera necesarias para cumplir con tales estándares mínimos y esa otra Parte tomará acciones correctivas adecuadas. Si la otra Parte no adopta las acciones adecuadas en un plazo de quince (15) días o en un periodo de tiempo más largo que pudieran acordar, ello será sustento para la aplicación del Artículo 2 (Designación, Autorización y Revocación).

3. Los incisos 4 - 7 de este Artículo complementan los incisos 1 - 2 de este Artículo y las obligaciones de las Partes bajo el Artículo 33 del Convenio.

4. En virtud del Artículo 16 del Convenio, se acuerda además que cualquier aeronave operada por o bajo arrendamiento en nombre de la línea o líneas aéreas de una Parte en servicios hacia o desde el territorio de otra Parte puede, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, estar sujeta a una revisión por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo (en este Artículo denominado "inspección en rampa"), siempre que no lleve a un retraso excesivo.

5. Si alguna inspección o serie de inspecciones en rampa diera lugar a:

   (a) serias preocupaciones en cuanto a que la aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos a esa fecha en virtud del Convenio; o

   (b) serias preocupaciones de que exista una falta de mantenimiento efectivo y administración efectiva de los estándares de seguridad establecidos a esa fecha en virtud del Convenio,

   la Parte que lleva a cabo la inspección, para los fines del Artículo 33 del Convenio, estará en libertad de concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o licencias respecto de esa aeronave o respecto de la tripulación de esa aeronave han sido emitidos o convalidados, o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave opera, no son equivalentes o superiores a los estándares mínimos establecidos en virtud del Convenio.

6. En caso de que el acceso para fines de realizar una inspección en rampa de una aeronave operada por o en representación de la línea o líneas aéreas de una Parte de conformidad con el inciso 4 anterior fuera denegado por el representante

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.R.
Ministerio de Relaciones Exteriores

de esa línea o líneas aéreas, la otra Parte estará en libertad de inferir que existen serias preocupaciones del tipo al que se hace referencia en el inciso 5 anterior y de llegar a conclusiones a las que se hace referencia en ese inciso.

7. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de la línea o líneas aéreas de la otra Parte de inmediato en caso de que la primera Parte concluya, como resultado de una inspección en rampa, de una serie de inspecciones en rampa o de la negativa de acceso para una inspección en rampa, de consultas o de otro modo, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de las operaciones de una línea aérea.

8. Cualquier acción por una Parte de conformidad con los incisos 2 o 7 anteriores, será descontinuada cuando los motivos para adoptar tales medidas dejen de existir.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 7
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Consistente con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación para con la otra Parte de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de setiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de setiembre de 1971 y su suplementario Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988 así como cualquier otro convenio y protocolo relacionado con la seguridad de la aviación civil al cual ambas Partes se adhieran.

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

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones sobre Seguridad de la Aviación establecidas por OACI y designadas como Anexos al Convenio. Exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula u operadores de aeronaves que tengan su domicilio principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con esas disposiciones de seguridad de aviación. Cada Parte comunicará a la otra Parte sobre cualquier diferencia entre sus reglamentos y prácticas nacionales y los estándares de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes puede solicitar consultas con la otra Parte en cualquier momento para discutir tales diferencias.

4. Estos operadores de aeronaves pueden ser obligados a acatar las disposiciones de seguridad de la aviación a las que se hace referencia en el inciso 3 arriba, requeridas por la otra Parte para el ingreso a, salida de o mientras se encuentren en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará que se tomen efectivamente medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y bodegas de la aeronave antes de y durante el embarque o estiba. Cada Parte también considerará de manera positiva cualquier solicitud de la otra Parte en cuanto a medidas de seguridad especiales para enfrentar una amenaza en particular.

5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra de la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se apoyarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.R.
Ministerio de Relaciones Exteriores

adecuadas destinadas a terminar en forma rápida y segura con tal incidente o amenaza.

6. Cada Parte brindará consideración favorable a una solicitud de la otra Parte para discutir y celebrar arreglos administrativos recíprocos por los cuales las autoridades aeronáuticas de una Parte puedan efectuar en el territorio de la otra Parte su propia evaluación sobre las medidas de seguridad que se estén adoptando por parte de los operadores de aeronaves con respecto a vuelos procedentes de o con destino al territorio de la Parte que presenta la solicitud.

7. Cuando una Parte tenga bases razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte puede solicitar consultas inmediatas. Esas consultas se iniciarán dentro de los quince (15) días siguientes de recibida la solicitud de cualquiera de las Partes. En caso no se llegue a un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días desde el inicio de las consultas, ello constituirá las bases para denegar, revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte. Cuando se justifique por una emergencia, o para evitar mayores incumplimientos de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte puede adoptar acciones provisionales en cualquier momento. Cualquier acción tomada de conformidad con este inciso será descontinuada una vez que la otra Parte cumpla con las disposiciones de seguridad de este Artículo.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 8
CARGOS AL USUARIO

1. Cada Parte desplegará sus mejores esfuerzos para alentar a los responsables de la provisión de instalaciones y servicios de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, a aplicar tasas a las líneas aéreas únicamente sobre la base de que sean, no discriminatorios y equitativamente prorrateados entre las categorías de usuarios.

2. Los cargos al usuario reflejan, sin exceder, el costo total, para las autoridades recaudadoras competentes, por proporcionar las instalaciones y servicios. Esto puede incluir un rendimiento razonable de activos, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los cuales se impone cargos deben ser proporcionados sobre una base eficiente y económica. Para que los cargos no sean discriminatorios, deben imponerse a las líneas aéreas extranjeras a una tasa no mayor de la tasa impuesta a las líneas aéreas de esa Parte que operan servicios internacionales similares.

3. Las Partes alentarán el intercambio de información entre las autoridades recaudadoras competentes y las líneas aéreas cuando sea necesario para permitir una completa evaluación de la racionalidad, justificación y prorrateo de los cargos de conformidad con los incisos 1 y 2 de este Artículo.

4. Los cargos nuevos o incrementados deben imponerse únicamente después de consultas entre las autoridades recaudadoras competentes y las líneas aéreas. Una notificación razonable de cualquier propuesta de cambio en los cargos al usuario deberá ser cursada a los usuarios para permitirles expresar sus puntos de vista antes que tales cambios se realicen.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
L.A.M.R.

ARTÍCULO 9
ESTADÍSTICAS

1. Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte pueden exigir a la línea aérea designada de la otra Parte que entregue declaraciones de las estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por esa línea aérea por servicios prestados bajo este Acuerdo.

2. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte pueden determinar la naturaleza de las estadísticas que deben entregar las líneas aéreas designadas bajo el inciso anterior y aplicarán estos requisitos de forma no discriminatoria.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 10
DERECHOS DE ADUANA

1. Las aeronaves de las líneas aéreas designadas que presten los servicios acordados serán admitidas temporalmente libres de derechos con sujeción a las reglamentaciones aduaneras de cada Parte cuando vuelen a, desde o sobre el territorio de la otra Parte.

2. El combustible, los lubricantes, otros artículos técnicos de consumo, repuestos (incluyendo motores), equipo fijo y suministros que se encuentran a bordo de las aeronaves de la línea aérea designada, estarán exonerados de los derechos de aduana y otros tributos similares impuestos por la legislación nacional, siempre que este equipo y existencias permanezcan a bordo de la aeronave cuando esta abandone el territorio de llegada, de salida o de vuelo en el territorio de la otra Parte.

3. Los artículos que serán usados en el mantenimiento o reparación de la aeronave, el equipo requerido para el embarque y desembarque de pasajeros, los artículos requeridos para el manipuleo de la carga o cualquier otro producto necesario para la operación de aeronaves destinadas al transporte aéreo internacional que ingresen al territorio de la otra Parte estarán exoneradas del pago de aranceles aduaneros y de otros impuestos similares de acuerdo con la legislación nacional, siempre que estos artículos permanezcan bajo control y supervisión de aduanas, dentro de las áreas restringidas específicas de los aeropuertos internacionales y de otras áreas especificadas por la otra Parte, a la espera de su uso, tanto en las aeronave como en los servicios técnicos en tierra.

4. Los bienes señalados en los incisos 2 - 3 de este Artículo no se utilizará para fines distintos de los servicios aéreos. Estos deberán permanecer bajo la supervisión o control de las autoridades pertinentes para ser reexportados o desechados de otro modo, de acuerdo con la legislación nacional de la Parte relevante.

5. La exoneración de los derechos de aduana y demás impuestos a la importación mencionados en este Artículo también será aplicable si las aerolíneas de una Parte hubieran acordado con otra aerolínea un préstamo o transferencia de los artículos mencionados en los incisos 1-2 de este Artículo en el territorio de la otra Parte, siempre que esa otra aerolínea o aerolíneas gocen de las mismas exenciones en el territorio de la otra Parte, de conformidad con la legislación nacional.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
LAMP

ARTÍCULO 11
TARIFAS

Cada Parte permitirá que cada línea aérea fije sus propias tarifas para los servicios de transporte aéreo internacional.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
L.A.M.P.

ARTÍCULO 12
CAPACIDAD

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte deberán gozar de equidad e igualdad de oportunidades para operar los servicios acordados de conformidad con este Acuerdo.

2. En la operación de los servicios acordados, la capacidad que puedan ofrecer las líneas aéreas designadas de cada Parte será la establecida entre las autoridades aeronáuticas de las Partes antes del inicio de la prestación de tales servicios por las líneas aéreas señaladas y de tiempo en tiempo a partir de ese momento.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
L.A.M.R

ARTÍCULO 13
OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho de establecer oficinas adecuadas en el territorio de la otra Parte. Estas oficinas pueden incluir personal comercial, operativo y técnico que puede estar compuesto de personal transferido o contratado en el lugar.

2. De conformidad con las leyes y reglamentos relacionados con el ingreso, residencia y contratación de la otra Parte, las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte su propio personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otro personal especializado que la línea aérea considere razonablemente necesario para la prestación de servicios de transporte aéreo. De acuerdo con esas leyes y reglamentos, cada Parte, en el más breve plazo, otorgará las autorizaciones de trabajo, visas u otros documentos similares necesarios, a los representantes y personal al que se hace referencia en este inciso.

3. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a participar en la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte (directamente, y a su criterio, a través de sus agentes), incluyendo el derecho de establecer oficinas. Cada línea aérea designada tendrá derecho de vender tales servicios de transporte y cualquier persona está en libertad de comprar estos servicios de transporte en la moneda de ese territorio o, con sujeción a las leyes y reglamentos nacionales, en monedas libremente convertibles de otros países.

4. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán pagar los cargos locales, incluyendo la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte en moneda local. A su criterio, las líneas aéreas designadas de cada Parte pueden pagar esos gastos en el territorio de la otra Parte en moneda libremente convertible de conformidad con los reglamentos de cambio de monedas de la otra Parte.

5. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho de llevar a cabo sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte o contratar a un agente competidor de su elección, incluyendo cualquiera de las líneas aéreas que prestan servicios de asistencia en tierra, total o parcialmente. Cuando las leyes o reglamentos de cualquiera de las Partes limiten o restrinjan la prestación de sus servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte, cada línea aérea designada deberá ser tratada en forma no discriminatoria, en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.

6. Las líneas aéreas de cada Parte podrán prestar sus servicios de transporte aéreo internacional usando aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas a otras compañías, incluyendo otras líneas aéreas, a condición que únicamente la aeronave de operación y la tripulación cumplan con los estándares y requisitos operativos y de seguridad aplicables. En el caso de arrendamiento de aeronaves a líneas aéreas de terceros países, tales arreglos no deberán resultar, directa o indirectamente, en el otorgamiento a la arrendadora de acceso a derechos de tráfico que esa línea aérea no dispondría de otra manera.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 14
CÓDIGO COMPARTIDO

1. Al operar o comercializar los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier aerolínea designada de una de las Partes podrá suscribir acuerdos de cooperación comercial tales como bloqueo de espacios y de código compartido o de arrendamiento con:

    a. una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte;

    b. una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte; y

    c. una aerolínea o aerolíneas de un tercer país,

    siempre y cuando

    i. todas las aerolíneas en tales acuerdos estén debidamente autorizadas y cumplan con los requisitos que se aplican normalmente en tales acuerdos;

    ii. con respecto a cualquier boleto vendido, la aerolínea indique con claridad al comprador, en el punto de venta, qué línea aérea operará cada tramo del servicio y con qué línea o líneas aéreas el comprador está suscribiendo una relación contractual.

2. Las aerolíneas de cada Parte podrán comercializar servicios de código compartido en vuelos domésticos, operados dentro del territorio de la otra Parte, siempre y cuando estos servicios sean parte de un vuelo internacional directo.

3. El registro y la aprobación de cualquier acuerdo de cooperación comercial estará regulado, en cada territorio, por la legislación nacional de las Partes.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
L.A.M.P.

ARTÍCULO 15
SERVICIOS INTERMODALES

Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán emplear en relación con sus servicios de transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie hacia o desde cualquier punto de los territorios de las Partes o terceros países. Las líneas aéreas pueden elegir realizar su propio transporte de superficie u ofrecerlos a través de acuerdos, incluyendo códigos compartidos, con otros transportistas de superficie. Tales servicios intermodales pueden ser ofrecidos como servicios directos y a un precio único para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que los pasajeros y embarcadores estén informados acerca de los proveedores del transporte involucrado.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 16
COMPETENCIA LEAL

1. Las leyes sobre competencia de cada Parte, como sean modificadas de tiempo en tiempo, se aplicarán a la operación de las líneas aéreas, dentro de la jurisdicción de la respectiva Parte. Donde sea permitido bajo esas leyes, una Parte o su autoridad sobre competencia puede, no obstante, unilateralmente exceptuar a los acuerdos comerciales entre las líneas aéreas de la aplicación de sus leyes nacionales sobre competencia. Esto no obliga a una Parte o a su autoridad sobre competencia a proporcionar una exención recíproca.

2. Cada Parte permitirá a cada línea aérea designada determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado, de acuerdo con los arreglos sobre capacidad decididos de conformidad con el Artículo 12, inciso 2. En consonancia con este derecho, ninguna de las Partes limitará de manera unilateral el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o del tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando pudiera ser requerido por motivos aduaneros, técnicos, operacionales o ambientales, bajo condiciones uniformes consistentes con el Artículo 15 del Convenio.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 17
CONSULTAS

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas relativas a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo. Tales consultas, que podrán efectuarse por y entre las autoridades aeronáuticas (salvo casos de interpretación), comenzarán dentro de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba el requerimiento escrito del solicitante -salvo acuerdo distinto- o en un plazo menor como se señala en los Artículos 2 (Designación, Autorización y Revocación), 6 (Seguridad Operacional) y 7 (Seguridad de la Aviación), cuando fuere aplicable.

2. En caso de que la Parte solicitante considere necesario realizar consultas inmediatas, para evitar daños inminentes e irreparables a su línea o líneas aéreas, esas consultas pueden empezar dentro de los treinta (30) días posteriores a la fecha de recepción de la solicitud por la otra Parte.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 18
ENMIENDA AL ACUERDO

1. Este Acuerdo, puede ser enmendado o revisado mediante acuerdo escrito entre las Partes.

2. Cualquier enmienda o revisión entrará en vigencia cuando las Partes hayan intercambiado notificaciones escritas, por canales diplomáticos, señalando que se ha cumplido con sus respectivos requisitos para la entrada en vigor de una enmienda o revisión.

3. Si un convenio multilateral respecto al transporte aéreo, entrara en vigencia en lo que se refiere a ambas Partes, el presente Acuerdo se considerará enmendado en la medida en que sea necesario para cumplir con las disposiciones de ese convenio.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 19
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Cualquier controversia producto de este Acuerdo, que no se resuelva mediante una primera ronda de consultas formales o, cuando así sea acordado, a través de mediación de conformidad con el Anexo 2, puede remitirse, por acuerdo de las Partes, para su solución a un tribunal arbitral. Si las Partes no acuerdan en lo señalado, la controversia, a solicitud de cualquiera de las Partes, será sometida a arbitraje de conformidad con los procedimientos que se describen a continuación.

2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal conformado por tres árbitros, nombrados de la siguiente manera:

   i. dentro de los treinta (30) días después de la recepción de una solicitud de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro. Dentro de los sesenta (60) días después de haber nombrado a estos dos árbitros, ellos mediante acuerdo designarán a un tercer árbitro que actuará como Presidente del tribunal; y

   ii. si alguna de las Partes no nombrara a un árbitro, o si el tercer árbitro no fuera designado de conformidad con el inciso 2 (a) de este Artículo, cualquiera de las Partes puede solicitar al Presidente del Consejo de la OACI, que designe al árbitro o árbitros necesarios en un plazo de treinta (30) días. Si el Presidente del Consejo fuera de la misma nacionalidad que una de las Partes, el vicepresidente de mayor antigüedad, que no se encuentre descalificado por ese motivo, se encargará del nombramiento.

3. Salvo que se acuerde lo contrario, el tribunal determinará los límites de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo y establecerá sus propias normas procesales. A criterio del tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes, se celebrará una conferencia, respecto de los asuntos precisos que serán sometidos a arbitraje y los procedimientos específicos a seguir, en una fecha que determine el tribunal, pero no más de quince (15) días después del nombramiento del tercer árbitro. Si las Partes en controversia no pudieran llegar a un acuerdo en estos temas, el tribunal determinará los asuntos precisos que serán sometidos a arbitraje y los procedimientos específicos a seguir.

4. Salvo que se acuerde algo diferente, o como lo disponga el tribunal, cada Parte presentará un memorando dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes al nombramiento del tercer arbitro y las respuestas se presentarán como máximo sesenta (60) días después que el tercer árbitro sea designado. El tribunal llevará a cabo una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes o por iniciativa propia dentro de los quince (15) días después de vencido el plazo de respuesta.

5. El tribunal procurará dictar resolución escrita en el plazo de treinta (30) días desde la conclusión de la audiencia o, de no celebrarse una audiencia, desde la fecha de presentación de ambas réplicas. La decisión de la mayoría del tribunal prevalecerá.

6. Las Partes pueden presentar solicitudes de aclaración de la decisión dentro de los quince (15) días después de emitida y cualquier aclaración se emitirá dentro de los quince (15) días de recibida esa solicitud.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

7. El laudo del tribunal será definitivo y vinculante para las partes en controversia. Cada Parte cumplirá plenamente con cualquier decisión o laudo del tribunal.

8. Si y En tanto, una Parte no cumple con un laudo bajo el inciso 7 de este Artículo, la otra Parte puede limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado, en virtud de este Acuerdo, a la Parte que haya incumplido.

9. Las Partes compartirán, en partes iguales, los gastos del tribunal, incluyendo los honorarios y gastos de los árbitros. Cualquier gasto incurrido por el Presidente del Consejo de la OACI en relación con los procedimientos del inciso 2(b) de este Artículo será considerado parte de los gastos del tribunal.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 20
REGISTRO ANTE OACI

Este Acuerdo y cualquier enmienda al mismo se registrarán ante la OACI.



ARTÍCULO 21
DENUNCIA

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, dar aviso escrito a la otra Parte sobre su decisión de denunciar este Acuerdo. Esa notificación se enviará en forma simultánea a la OACI. El Acuerdo terminará a la medianoche (en el lugar de recepción del aviso a la otra Parte) inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recepción del aviso por la otra Parte, a menos que el aviso sea retirado por decisión mutua de las Partes antes de finalizado este periodo.

2. En ausencia de un acuse de recibo del aviso de denuncia por la otra Parte, esa notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de ese aviso por la OACI.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
L.A.M.P.

ARTÍCULO 22
DURACIÓN

Este Acuerdo estará en vigencia de forma indefinida a menos que sea denunciado de conformidad con las disposiciones del Artículo 21 (Denuncia).

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 23
ENTRADA EN VIGOR

Cada una de las Partes informará a la otra Parte por escrito mediante Nota Diplomática el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo. El Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última Nota Diplomática.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han suscrito este Acuerdo.

HECHO en duplicado en Canberra, en idioma inglés y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

El 24 del mes de mayo de 2017.

Por el Gobierno de la República del Perú

Eduardo Ferreyros Küppers
Ministro de Comercio Exterior y Turismo

Por el Gobierno de Australia

The Hon Darren Chester MP
Ministro de Infraestructuras y Transportes

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - L.G.M.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

52

ANEXO 1
SECCIÓN 1
CUADRO DE RUTAS

Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a prestar servicios de transporte aéreo internacional entre puntos en las siguientes rutas:

Ruta de las líneas aéreas designadas de Perú:

Puntos en Perú	Puntos intermedios	Puntos en Australia	Puntos más allá
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Ruta de las líneas aéreas designadas de Australia:

Puntos en Australia	Puntos intermedios	Puntos en Perú	Puntos más allá
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Notas:

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán a su elección omitir puntos en cualquiera de las rutas arriba indicadas, siempre y cuando, los servicios comiencen o terminen en el territorio de la Parte que designa a las aerolíneas.

2. Los puntos, derechos de tráfico y la capacidad serán determinados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes mediante la suscripción de Memorandas de Entendimiento.

3. Entre puntos en el territorio de la otra Parte, las líneas aéreas designadas de cada Parte únicamente pueden ejercer derechos de parada estancia propios.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

SECCIÓN 2
FLEXIBILIDAD OPERATIVA

Con sujeción a la Sección 1 de este Anexo, las líneas aéreas designadas de cada Parte pueden, en cualquiera o en todos los servicios y a criterio de cada línea aérea:

(a) prestar servicios en cualquiera o ambas direcciones;

(b) combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una aeronave;

(c) transferir tráfico de una aeronave a otra en cualquier punto de la ruta,

Sin limitaciones geográficas o de dirección y sin pérdida de ningún otro derecho de tráfico permitido contemplado en virtud del presente Acuerdo

SECCIÓN 3
CAMBIO DE CAPACIDAD

En cualquier sector o sectores de las rutas de la Sección 1 de este Anexo, cualquier línea aérea designada tendrá derecho a prestar servicios de transporte aéreo internacional, incluyendo bajo acuerdos de código compartido con otras líneas aéreas, sin ninguna limitación como cambiar en cualquier punto o puntos en la ruta, el tipo, tamaño o número de aeronaves operadas.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ANEXO 2
PROCESO DE MEDIACIÓN

1. Las reglas establecidas en este Anexo se aplican cuando las Partes que buscan una conciliación amistosa de sus controversias han acordado someter las mismas a mediación. Las Partes en controversia pueden acordar excluir, complementar o variar cualquiera de las reglas contenidas en este Anexo en cualquier momento.

   La Parte que inicia la mediación enviará a la otra Parte una invitación escrita para mediación bajo este Anexo. La mediación se inicia luego de la recepción por la Parte que pide la mediación recibe una notificación escrita de la otra Parte aceptando la oferta de mediación.

2. Habrá un mediador a menos que las Partes acuerden que debe haber dos o tres mediadores. Cuando exista más de un mediador, tratarán como regla general, de actuar conjuntamente.

   Las Partes en controversia tratarán de ponerse de acuerdo en cuanto al nombramiento de un único mediador o de mediadores, que serán elegidos de preferencia de la relación de expertos en aviación debidamente calificados que mantiene la OACI. El nombramiento de mediadores culminará dentro de los veintiún (21) días de recibida la notificación a la que se hace referencia en el inciso 1. Cuando las Partes no llegan a un acuerdo en cuanto al nombramiento del mediador o mediadores durante ese periodo, la Parte que inicia el proceso de mediación puede dar por terminado este proceso notificando a la otra Parte o solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que efectúe los nombramientos.

3. El mediador escuchará a las Partes, examinará sus reclamaciones y planteará propuestas a las Partes con miras a llegar a un acuerdo amistoso. El mediador puede llamar la atención de las Partes sobre cualquier medida que pudiera facilitar la solución amistosa de la controversia.

4. Las Partes cooperarán de buena fe con el mediador y, en especial, se esforzarán por cumplir con las solicitudes del mediador de presentar materiales escritos, suministrar evidencias y asistir a reuniones.

5. El costo de la mediación será asumido a prorrata por las Partes en controversia.

6. Este mecanismo de mediación no perjudica el uso continuo del proceso de consultas, del subsecuente uso del arbitraje o la denuncia bajo el Artículo 21 (Denuncia).

7. El proceso de mediación concluye cuando se llega a un acuerdo o cuando una de las partes en controversia da por terminado el proceso de mediación notificando por escrito a la otra Parte.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
L.A.M.P.
Ministerio de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS

Se autentica el presente documento, que es

"COPIA FIEL DEL ORIGINAL"

Que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados "Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", registrado con el código B-3955 y que consta de 33 páginas.

Lima, 07-12-2017

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores

Luis Armando Monteagudo Pacheco
Ministro Consejero
Subdirector de Registro y Archivo
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

REPUBLICA DEL PERU
RECIBIDO
20 JUN. 2017
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

1,399/2017

MUY URGENTE

MEMORÁNDUM (AER) Nº AER0041/2017

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN DE ASUNTOS AÉREOS Y ESPACIALES
Asunto	:	Remite originales del Acuerdo de Servicios Aéreos Perú Australia y expediente técnico
Referencia	:	Memorándum Nº REA0223/2017, REA209/2017, REA0192/2017 y REA0161/2017

Se cumple con remitir a esa Dirección General el original del Acuerdo de Servicios Aéreos y Espaciales Perú Australia (en sus versiones en español e inglés) suscrito el 24 de mayo pasado en la ciudad de Canberra, entre el Ministro de Comercio Exterior y Turismo, señor Eduardo Ferreyros y el Ministro para Infraestructura y Transporte de Australia, señor Darren Chester, en ceremonia llevada a cabo en la sede del Parlamento australiano. Se acompaña a dichos ejemplares, el expediente técnico remitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), con anterioridad a la suscripción del Acuerdo. Toda la documentación se está haciendo llegar en físico.

Teniendo el cuenta lo anterior, mucho se agradecerá disponer las acciones correspondientes para el inicio del proceso de perfeccionamiento interno del referido Acuerdo de Servicios Aéreos.

De otra parte, se devuelve tres (03) carpetas de cuero, doscientos cincuenta (250) hojas no usadas y cuarenta y cinco (45) hojas desechadas.

Lima, 20 de junio del 2017

Gustavo Alonso Figueroa Navarro
Ministro
Director de Asuntos Aéreos y Espaciales

C.C:DGT; DSL; GAC
VKLD

57

ABR
01/03/17

PERÚ | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Viceministerio de Transportes | Dirección General de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Lima, 27 FEB. 2017

OFICIO N° 123-2017-MTC/12

- 1 MAR. 2017 RECIBIDO 1258

Señor Ministro SDR
GUSTAVO FIGUEROA NAVARRO
Director de Asuntos Aéreos y Espaciales
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Lampa N° 545
Lima.-

Asunto : Suscripción del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia Relativo a Servicios Aéreos"

Ref. : Informe N° 007-2017-MTC/12.POA de 27feb2017

Tengo a bien dirigirme a usted para informarle que, habiendo concluido satisfactoriamente la negociación bilateral con la Autoridad Aeronáutica Civil de Australia para la celebración de un Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) con ese país, resulta pertinente y necesario proceder, a través de nuestra Cancillería y en coordinación con la de la contraparte, a acordar lugar y fecha para la suscripción de este importante acuerdo que vincula aerocomercialmente al Perú con Australia, por primera vez mediante un Tratado.

En consecuencia, agradeceré a su Despacho realizar las gestiones y coordinaciones respectivas, a fin de disponer la suscripción del mencionado "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia Relativo a servicios Aéreos". Para tal efecto, adjunto sírvase encontrar el Informe de la referencia emitido por nuestro Coordinador Técnico de Política Aérea, que esta Dirección General hace suyo, acompañado de copia de los textos en idiomas castellano e inglés del ASA y de los documentos anexos al referido Informe.

Agradeciendo la especial atención que se sirva dispensar al presente y quedando a su disposición para este fin, me reitero de usted.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Dirección General de Aeronáutica Civil

JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

MESA DE PARTES (MRE) RECIBIDO
CODIGO
Trámite a cargo de 2-15-4125
- 1 MAR 2017
Copias para información
1
2
Observaciones

Para trámite

REPUBLICA DEL PERU RECIBIDO 01 MAR. 2017 Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos Ministerio de Relaciones Exteriores

REPUBLICA DEL PERU RECIBIDO 01 MAR. 2017 Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos Ministerio de Relaciones Exteriores

0713
58

I-053532-2017

PERÚ | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Viceministerio de Transportes | Dirección General de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES
Fecha: 27 FEB. 2017 Hora: 17:10
Reg.: I-053532-2017 Pasa A:

DCA	☐	Conoc. y Fines	☐
DRP	☐	Acción	☐
DSA	☐	Atención	☑
ADM	☐	Opinión	☐
CPO.....	☐	Respuesta	☐
LEG	☐	Informe	☐
MPD.....	☐	Evaluación	☐
POA.....	☑	Devolución	☐
SIG.....	☐	Coord. Conmigo	☐
SOP.....	☐	Archivo	☐
		.....	☐

Obs. Oficio N° 123-2017

INFORME No. 007-2017-MTC/12.POA

A : SR. JUAN CARLOS PAVIC
Director General de Aeronáutica Civil

DE : SR. LUIS HÉCTOR ARCE ESPINOZA
Coordinador Técnico de Política Aérea

ASUNTO : Suscripción "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia Relativo a Servicios Aéreos"

Ref. : a) "Memorándum de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas Civiles de Australia y de la República del Perú"
b) R.M. N° 354-2013-MTC/02
c) Oficios Nos. 1550, 1551, 1552, 1553, 1554-2016-MTC/12 de 23nov16
d) Carta N° 801-2016/PRE-INDECOPI de 20dic16
e) Oficio RE (DSL-AER) N° 2-15-B/970 de 21dic16
f) Oficio N° 0237-2017-VPD/B/b de 27ene17
g) Oficio N° 977-2017-EF/13.01 de 22feb17

FECHA : Lima, 27 de febrero de 2017

Tengo a bien informar a su Despacho que el proceso de negociación bilateral entre las Autoridades Aeronáuticas Civiles de nuestro país y de Australia para la celebración de un Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA), se encuentra a la fecha en el estado de proceder a la suscripción del referido instrumento internacional.

Un primer texto preliminar inicialado por dichas autoridades figura anexo al "Memorándum de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas Civiles de Australia y de la República del Perú" suscrito en Canberra, Australia el 22 de enero de 2013, ratificado en Perú con R.M. N° 354-2013-MTC/02 (en adelante "MdE"). Dicho texto, luego de nuevas consultas y pronunciamientos internos y de intensas negociaciones por correspondencia electrónica, se encuentra concluido a satisfacción de las Partes.

Estando la etapa de suscripción de este ASA a cargo de nuestra Cancillería, mediante el presente Informe, damos cuenta sumaria del mencionado proceso de negociación y de sus resultados, sustentado en los documentos de la referencia que en copia se acompañan anexos al mismo; a fin de que se sirva hacer llegar este expediente a la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales del MINRE.

I.- ANTECEDENTES.-

1. A inicios de 2008, por iniciativa MINRE (Embajada de Perú en Australia) y con ocasión del Foro APEC – sede Perú, se comenzaron gestiones en DGAC para negociar un ASA.

2. Luego de un Primer encuentro bilateral entre Autoridades Aeronáuticas Civiles (AACs) celebrado en Lima el 3-4nov2008, se realiza un segundo encuentro de AACs entre el 21 y 22ene2013 en Canberra; al término del cual se suscribe el MdE, en cuyo "Adjunto 2" aparece inicialado un texto preliminar –con algunas frases o artículos encorchetados- para su ulterior definición mediante negociaciones por correspondencia.

3. El referido texto preliminar fue luego sometido a pronunciamiento de los diversos sectores competentes, recibiendo sus respuestas de acuerdo al siguiente detalle:

   Pedidos de Opinión y Respuestas recibidas de los diversos sectores:

   A. **MINRE-DSL** –con oficio DGAC N° 532-13 de 30abr13.
   Respuesta con oficio No. 143 de 26feb14. Propone modificaciones a los Artículos 1-Definiciones (sobre "Territorio"), 18-Enmiendas, 20-Registro en OACI, 22-Duración y 23-Entrada en Vigor; así como a aspectos varios de redacción.
   B. **MINRE –DGT** – con oficio DGAC N° 533-13 de 30abr13
   Respuesta a través de DSL con el oficio arriba indicado.
   C. **MINDEF** – con oficios DGAC N° 534-13 de 30abr13 y 144-14 de 13feb14
   Respuesta con oficio N° 795-2014-VPD/B/b de 14abr14. Sin observaciones.
   D. **SUNAT** – con oficio DGAC N° 535-13 de 30abr13
   Respuesta con oficio N° 146-13-15jul13 indican su informe 129-13 fue derivado a MEF.
   E. **MEF** – DGPIP – con oficio DGAC N° 536-13 de 30abr13
   Respuesta consolidada del sector con oficio N° 271-2013-EF/15.01 del VME e Informe Técnico 320-13-EF/61.01 de 15nov13. Propone textos alternativos a Art. 10 inc. 2 y Art. 10 inc. 5.

4. Con los insumos recibidos esta DGAC elaboró en marzo 2014 un texto consolidado de "Contrapropuesta Peruana". Sin embargo, su envío a la contraparte fue retenido a pedido de Cancillería, para permitir un proceso de revisión multisectorial de un "ASA Modelo" para esta y futuras negociaciones, desarrollado entre marzo y julio de 2014.

5. Enriquecido así el texto de "Contrapropuesta Peruana de ASA", el mismo fue remitido –a través de Cancillería- a Australia con Nota Diplomática DSL-AER N° B-49/16 de 28ago14. La AAC de Australia formuló sus comentarios y observaciones en forma de Contrapropuesta, recibida a través de MINRE con oficio N° (DSL-AER) 945 de 22oct14.

6. Solicitadas las opiniones de MINRE y MEF con oficios DGAC Nos. 1037 y 1038 de 31oct14, estas se recibieron en febrero 2015 (MEF) y julio 2015 (MINRE).

7. Luego de una nueva suspensión del proceso por disposición de Cancillería (Oficio DSL-AER N° 960 de 13oct2015) hasta la presentación conjunta de los ministros de Transportes de Relaciones Exteriores ante la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso en mayo 2016, esta DGAC reinició las negociaciones remitiendo directamente a Australia una nueva Contrapropuesta con oficio N° 579 de 10may2016, remitido por correo electrónico. Esta nueva contrapropuesta incorpora los textos coordinados intersectorialmente a esa fecha.

8. Gracias a un fluido intercambio y negociación por correspondencia electrónica, ambas Partes concluyeron consensuadamente un texto final de ASA, sobre el que esta DGAC comunicó a Australia su conformidad con oficio DGAC N° 1253 de 14oct16.

9. A solicitud de Cancilleria, esta DGAC requirió y finalmente ha recibido de todos los sectores involucrados su conformidad con el texto final consensuado bilateralmente, de acuerdo al siguiente detalle:

Pedidos y Respuestas con conformidad de los diversos sectores al texto final de ASA:

A. MINRE –con oficio DGAC N° 1554 de 23nov16.
Respuesta con oficio No. N° (DSL-AER) 970 de 21dic16.
B. MEF – con oficio DGAC N° 1550 de 23nov16
Respuesta consolidada con oficio N° 977-2017-EF/13.01 de 22feb17.
C. MINDEF – con oficio DGAC N° 1551 de 23nov16
Respuesta con oficio N° 0237-2017-VPD/B/b de 27ene17
D. SUNAT – con oficio DGAC N° 1553 de 23nov16
Respuesta –como es su práctica- presumiblemente dirigida al MEF
E. INDECOPI – con oficio DGAC N° 1552 de 23nov16
Respuesta con carta N° 801-2016/PRE-INDECOPI de 20dic16

II.- ANALISIS DEL ACUERDO.-

1. En concordancia con los lineamientos de política internacional y comercial adoptados por nuestro Gobierno y de la política aérea general adoptada por el Perú, destinados en ambos casos a facilitar y fomentar su conectividad, comercio y turismo, en particular con paises de Medio Oriente y Asia-Pacífico con los que no existen aún operaciones aéreas directas, el ASA se enmarca dentro de las modernas tendencias de apertura y liberalización del transporte aéreo, con las limitaciones que impone la relación bilateral y las ciscuntancias particulares de cada pais.

   Es pertinente resaltar que esta misma política constituye la "Visión de Largo Plazo" oficialmente declarada por la propia OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), con el fin de alcanzar progresivamente la liberalización total del transporte aéreo internacional; visión que ha sido ratificada y reiterada en su reciente 39ª Asamblea, llevada a cabo en su sede de Montreal el pasado mes de octubre y que el Perú ha respaldado como país Miembro de dicho organismo.

2. Así, su texto incorpora:

   a) La multidesignación de aerolíneas por cada país (cualquier número de aerolíneas puede explotar los servicios regulares);
   b) Eliminación de la exigencia inicial para dichas designaciones –aún mayoritariamente aplicada en el mundo- de que la "propiedad sustancial" (51%) de la aerolínea recaiga en nacionales del estado designante; sustituyéndola por la doble opción de aplicar dicho

requerimiento ó únicamente el de "constitución y domicilio principal" en territorio de la Parte designante, en consonancia con nuestra legislación nacional;

c) El libre intercambio y reconocimiento de derechos de 3ª y 4ª libertad. En 5ª libertad, se acuerda para cada Parte operar bajo este régimen hacia/deasde puntos intermedios en Sudamérica y en el Pacífico Sur –a ser acordados por las autoridades aeronáuticas-, tanto para la explotación del servicio regular combinado (pasajeros y carga) como del servicio regular exclusivo de carga, como ya ha sido anticipoado en el MdE, en términos de estricta reciprocidad e igualdad de oportunidades para los transportistas de ambos estados, de acuerdo a ley peruana;
d) La libre determinación por los operadores aéreos, sin intervención ni previa aprobación de los estados, de los precios o tarifas de pasajes y fletes;
e) A pedido de Australia, se mantiene un régimen de "predeterminación de capacidad" a ofertar por las aerolíneas designadas en los servicios acordados, mediante acuerdos periódicos entre autoridades aeronáuticas. El MdE ha fijado la capacidad inicial en siete (7) frecuencias semanales por cada Parte;
f) Cláusulas modernas hoy incorporadas a los ASAs, como aquella que permite realizar los servicios bajo la modalidad de acuerdos de cooperación comercial con empresas aéreas del mismo estado, del otro estado y/o de otros terceros estados, o la que permite comercializar y prestar servicios de transporte inter o multimodal (combinación de transporte aéreo y de superficie para las mercancías);
g) Las estipulaciones referidas a Consultas, Enmienda del Acuerdo y del Anexo, Entrada en Vigor y otras similares, de acuerdo con lo requerido por nuestra Cancillería; y
h) Las demás estipulaciones y cláusulas "estandar" en este tipo de acuerdos, tales como las referidas a Seguridad de la Aviación, Seguridad Operacional, presentación de Estadísticas, Cargos al Usuario de aeropuertos, reconocimiento recíproco de Certificados y Licencias, Competencia Leal, Exenciones Aduaneras (consistentes con nuestra legislación y con el Convenio de Chicago), Remesas y Solución de Controversias.

3. El texto íntegro del proyecto que se adjunta en sus versiones en idiomas Inglés y Castellano incorpora totalmente las sugerencias y recomendaciones de todos los sectores involucrados. Sobre el particular, es pertinente precisar que, dada la circunstancia de haberse consensuado ya el texto final luego de extensas negociaciones, se ha considerado innecesario y redundante "reabrir" la negociación sólo para atender la última sugerencia de INDECOPI, en el sentido de incluir solamente las palabras "*y debidamente sustentada*" en el inciso 1 del Artículo 16 – "Competencia Leal" (Informe 057-2016-ST/CLC-INDECOPI). Ello es así por cuanto dicho inciso consigna el mutuo acuerdo de aceptar en cada territorio la aplicación de las normas nacionales vigentes sobre libre competencia, permitiendo igualmente –como ocurre en todo el mundo- la aplicación unilateral de excepciones a las propias leyes sobre competencia ("antirust inmunity") sin que ello obligue a la contraparte a hacer lo propio. Habida cuenta de que tales excepciones son invariablemente, por su propia naturaleza, actos administrativos "amplia y debidamente sustentados" –como corresponde a todo estado de derecho-, la sugerencia de incorporar una palabra en tal sentido, resulta innecesario por redundante, al no alterar el sentido del acuerdo de voluntades en tal sentido.

III.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. El texto del proyecto de ASA que se adjunta en versiones en Español e Inglés, consensuado entre las Autoridades Aeronáuticas de Perú y de Australia, cuenta con el pronunciamiento y conformidad de todos los sectores competentes de nuestro Gobierno y recoge las propuestas o textos alternativos propuestos por los mismos.

2. Los términos y condiciones acordados en el proyecto consensuado de ASA que se eleva para su suscripción, son en su totalidad consistentes y concordantes con las leyes y reglamentos nacionales así como con las normas y prácticas recomendadas de OACI de la que el Perú es País Miembro.

3. Los inversionistas y operadores aéreos australianos y peruanos, requieren contar con un instrumento internacional que les garantice la estabilidad jurídica y predictibilidad necesarias para efectuar sus inversiones y desarrollar sus operaciones aerocomerciales en el Perú, constituyendo el ASA el instrumento idóneo para este propósito.

4. Por las razones expuestas y por las ventajas que representa para el Perú en general y para su turismo y comercio internacional en particular, recomendamos estimar favorablemente la suscripción del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia Relativo a servicios Aéreos" que se acompaña adjunto al presente en idioma español e inglés; solicitándole que el mismo sea remitido a nuestra Cancillería para ese fin.

Para los fines indicados en el presente Informe, conjuntamente con las precitadas versiones del ASA consensuado, agregamos al expediente que se remitiría a MINRE, copia de todos los documentos citados como referencia en el presente Informe.

Atentamente,

Dr. LUIS HÉCTOR ARCE ESPINOZA
Coordinador Técnico de Política Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"

Lima, 27 ENE. 2017

Oficio N° 0237 2017-VPD/B/b

Señor : **CARLOS PAVIC MORENO**
Director General de Aeronáutica Civil del
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Asunto : Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Australia (ASA)

Referencia : Oficio N° 1551-2016-MTC/12.POA (23.11.2016)

Anexo. : Oficio NC-16-SGFA-CAAL-N°0055 (12.01.2017)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación al documento de la referencia, mediante el cual solicita la conformidad del Sector Defensa respecto al proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Australia, que vienen negociando con el Gobierno de Australia.

Al respecto, esta Dirección General emite opinión favorable, en concordancia con el Oficio que se adjunta por anexo, que fuera emitido por la Fuerza Aérea del Perú.

Dios guarde a Ud.

MINISTERIO DE DEFENSA - DGRIN -

HUGO PEREYRA PLASENCIA
Ministro
Director General de Relaciones Internacionales
Ministerio de Defensa

.....
JUAN AGUSTÍN JORDAN ALTAMIRANO
Coronel FAP
Director de Cooperación Internacional
Dirección General de Relaciones Internacionales
MINISTERIO DE DEFENSA

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

MINISTERIO DE DEFENSA
Fuerza Aérea del Perú

Lima, 12 ENE. 2017

NC-16-SGFA-CAAL-Nº 0055

PERÚ Ministerio de Defensa Unidad de Trámite Documentario
0000605497
13/01/2017 10:46

Señora
SANDRA ROSSI RAMIREZ
Secretaria General del Ministerio de Defensa
CIUDAD

Ref.: Oficio Nº 2219-2016-VPD/B/b del 12-12-16

Por especial encargo del señor General del Aire, Comandante General de la Fuerza Aérea y de acuerdo a lo evaluado por el Comandante de Control Aeroespacial, tengo el agrado de dirigirme a esa Secretaría General, con relación al documento de referencia, mediante el cual el Director General de Relaciones Internacionales del Ministerio de Defensa, solicitó opinión actualizada respecto al proyecto de "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia Relativo a Servicios Aéreos".

Al respecto, el Comandante de Control Aeroespacial considera que en toda negociación de acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo se debe tomar en consideración lo establecido en la Sección 1.1, de la Parte 1, del Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional - Segunda Edición 2004, aprobado por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, respecto a la reciprocidad en el otorgamiento de derechos de tráfico, el cual señala que "la reciprocidad consiste en que un Estado otorgue un derecho o beneficio a una entidad extranjera, como un transportista aéreo, sin tener obligación internacional alguna de hacerlo, a condición de que el Estado de dicha entidad conceda el mismo trato a la propia entidad equivalente.

En tal sentido, de la revisión efectuada a la Sección 1 – Cuadro de Rutas, del ANEXO 1 del proyecto de "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia Relativo a Servicios Aéreos" se puede observar que existe equivalencia entre los derechos aerocomerciales otorgados por las partes, que incluyen terceras, cuartas y quintas libertades omnidireccionales, sin precisar limitaciones de frecuencias.

Por lo anteriormente expuesto, el Comandante de Control Aeroespacial considera que el proyecto de "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia Relativo a Servicios Aéreos", se ha elaborado en armonía con el convenio de Chicago,

SECRETARIA GENERAL

65
01

del derecho aeronáutico internacional consuetudinario y las normas legales vigentes en la República del Perú y recomienda que se continúe con el proceso de perfeccionamiento interno del aludido Acuerdo Bilateral, debido a que su implementación va a generar oportunidades de desarrollo y propiciar la expansión comercial hacia Australia y el mercado Asia-Pacífico.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi consideración y deferente estima.

Dios guarde a Ud.
El Mayor General FAP
RICARDO COLINA ROJAS

SECRETARIO GENERAL DE LA FAP

66
02

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

Lima, 22 FEB. 2017

OFICIO Nº 917 -2017-EF/13.01

049930 - 2017

23 FEB. 2017

Señor
JULIO CÉSAR ZAVALA HERNÁNDEZ
Secretario General
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES 10:40 am
Jr. Zorritos 1203, Lima 1
Presente.-

Asunto : Acuerdo de Servicios Aéreos Perú - Australia

Referencia : OFICIO N° 1550-2016-MTC/12.POA

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación al documento de la referencia, mediante el cual el Director General de Aeronáutica Civil remite para opinión de este Ministerio, el Proyecto de Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos.

Al respecto, se adjunta el Informe Nº 076-2017-EF/61.01 que consolida las opiniones de las Direcciones Generales de Política de Ingresos Públicos y de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad y de la Oficina General de Asesoría Jurídica de este Ministerio, para su conocimiento y fines.

Hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

MTC
Oficina de Coordinación Administrativa
SECRETARÍA GENERAL
23 FEB 2017
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA 11:25

ANGELA GROSSHEIM BARRIENTOS
Secretaria General

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA DE INGRESOS PÚBLICOS

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

INFORME N° 076 -2017-EF/61.01

Para	:	Señora **CLAUDIA COOPER FORT** Viceministra de Economía
Asunto	:	Opinión respecto al proyecto de Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos
Referencia	:	a) Oficio N° 1550-2016-MTC/12 de 25.11.2016 (HR N° 217515-2016) b) Informe N° 033-2017-EF/62.01 de 26.01.2017 c) Informe N° 226-2017-EF/42.01 de 17.02.2017
Fecha	:	21 FEB. 2017

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación con el oficio de la referencia, a fin de poner en su conocimiento el presente informe que consolida la opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ), de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad (DGAEICYP) y de esta Dirección General.

I. ANTECEDENTES

Mediante el oficio de la referencia el Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicita opinión a este Ministerio respecto del proyecto de Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos (en adelante el ASA Australia).

II. ANÁLISIS

1. Respecto de los aspectos tributarios contenidos en el ASA Australia, la legislación nacional vigente prevé el siguiente tratamiento:

1.1. El Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, aprobado por Resolución Legislativa N° 10358[1], dispone en su artículo 24 lo siguiente:

i. Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio del otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a la reglamentación de aduanas de tal Estado.

ii. El combustible, aceites, lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales.

iii. Las piezas de repuesto y el equipo que se importe al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la

[1] Publicada el 8 de febrero de 1946.

68

navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos objetos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

1.2. La Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1053[2], establece en su artículo 98 lo siguiente:

i. Las mercancías destinadas para el uso y consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de los medios de transporte de tráfico internacional, ya sean objeto de venta o no y las mercancías necesarias para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de éstos, serán considerados como rancho de nave o provisiones de a bordo y se admitirán exentas del pago de derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación para el consumo (inciso f).

ii. El material para uso aeronáutico destinado para la reparación o mantenimiento, los equipos para la recepción de pasajeros, manipuleo de la carga y demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves nacionales o internacionales ingresa libre de derechos de aduana y demás tributos, siempre que se trate de materiales que no se internen al país y que permanezcan bajo control aduanero, dentro de los límites de las zonas que se señale en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra (inciso h).

1.3. El Decreto Supremo N° 064-2004-EF[3] aprueba la relación de material para uso aeronáutico a que se refiere el Decreto Supremo N° 429-H, la Ley N° 26355 y el inciso h) del artículo 83 de la Ley General de Aduanas[4]. En dicha relación se encuentran:

i. Equipo y material de reparación, mantenimiento y servicio tales como combustibles, aceites y lubricantes para aeronaves, provisiones y suministros que se lleven a bordo, material de reparación, entre otros,
ii. Equipo y material para pasajeros como las escaleras de embarque, básculas especiales, sillas de ruedas, entre otros,
iii. Equipo y material para mercancías tales como, dispositivos especiales para carga y descarga, básculas especiales, carretas de transporte de equipaje, entre otros,
iv. Documentación diversa como por ejemplo, equipo y material didáctico para instrucción aeronáutica, libro de a bordo o bitácora de vuelo, boletos o billetes de pasaje, manuales técnicos de aeronaves y etiquetas para el equipaje, entre otros, y
v. Equipos de seguridad tales como dispositivos detectores de armas, drogas y explosivos, equipos de circuito cerrado, etc.

1.4. El artículo 1 del Decreto Supremo N° 074-98-EF señala que debe entenderse por Material para Uso Aeronáutico sujeto a los beneficios del Convenio Aviación Civil Internacional de Chicago, Ley N° 26355 e inciso h) del artículo 83 del Decreto Legislativo N° 809, Ley General de Aduanas a los siguientes bienes:

a) Combustible, aceites lubricantes, piezas de repuestos, equipo corriente y provisiones que se lleven a bordo de las aeronaves nacionales o extranjeras.

Publicado el 27 de junio de 2008.
Publicado el 20 de mayo de 2004.
El referido artículo corresponde a la ley que fue derogada. El texto del citado artículo se encuentra recogido en el inciso h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas vigente.

b) Equipos para la recepción de pasajeros en rampa, manipuleo de carga y demás mercancías necesarias para la prestación de servicios técnicos en tierra que se efectúen a las aeronaves.

Agrega el citado dispositivo que lo dispuesto en este artículo es de aplicación siempre que se trate de materiales que no se internen al país y permanezcan bajo vigilancia y control aduanero en espera de su utilización, dentro de los límites que se señalen en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados.

1.5. El numeral 5 del artículo 33 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo[5] considera como exportación la venta de los bienes destinados al uso o consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de las naves de transporte marítimo o aéreo, así como de los bienes que sean necesarios para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de los referidos medios de transporte, incluyendo, entre otros bienes, combustibles, lubricantes y carburantes.

2. DGAEICYP y DGPIP:

A. Propuesta

"ARTÍCULO 2
DESIGNACION, AUTORIZACIÓN Y REVOCACION

(...)

2. *Luego de recibir la designación y las solicitudes de una línea aérea designada, en la forma y manera prescrita para las autorizaciones de operación y permisos técnicos relacionados con la operación y navegación de la aeronave, la otra Parte otorgará las autorizaciones adecuadas sin retraso, siempre y cuando:*

   (a) la línea aérea se haya constituido y mantenga su oficina principal en el territorio de la Parte que designa a la línea aérea o la propiedad sustancial y el control efectivo de esa línea aérea recaiga en esa Parte, nacionales de esa Parte o ambos; y

(...)"

Comentarios

2.1. Respecto al requisito señalado en el inciso a), la DGAEICYP indica que está acorde con la legislación nacional, considerando que en el artículo 83 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, se especifica que la persona jurídica envuelta en servicios de transporte aéreo internacional debe poseer un domicilio y un representante legal con domicilio permanente.

B. Propuesta

"ARTÍCULO 3
OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. *Cada Parte otorga a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de la otra Parte:*
   (a) el derecho de volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;
   (b) el derecho de efectuar escalas en ese territorio para fines no comerciales;
   (c) el derecho para que las líneas aéreas designadas operen servicios en la ruta especificada en el Anexo 1 y para efectuar escalas en su territorio con el fin de embarcar y

[5] Aprobado por el Decreto Supremo Nº 055-99-EF.

70

desembarcar pasajeros, carga y correo, en adelante denominados los "servicios acordados", y

(d) los derechos especificados de otro modo en este Acuerdo.

2. *Nada en este Artículo se considerará como la concesión a la línea o líneas aéreas de una Parte de los derechos de embarcar y desembarcar entre puntos en el territorio de la otra Parte, pasajeros, sus equipajes, carga o correo transportado por compensación.*

3. *Las líneas aéreas de cada Parte, distintas de las designadas según el Artículo 2 (Designación, Autorización y Revocación) de este Acuerdo también gozarán de los derechos especificados en los párrafos 1(a) y 1 (b) de este artículo."*

Comentarios

2.2 La DGAEICYP señala que el artículo 79 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú estipula que para llevar a cabo las operaciones de Aviación Comercial Nacional, los participantes deben ser personas naturales o jurídicas peruana. En ese sentido, dicha Dirección General evidencia que el artículo 3 del ASA Australia se encuentra alineada con la legislación nacional.

C. Propuesta

"ARTÍCULO 4
APLICACIÓN DE LAS LEYES

1. *Al ingreso, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, regulaciones y reglamentos relativos a la operación y navegación de aeronaves, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.*

2. *Al ingreso, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, regulaciones y reglamentos relativos a la admisión, estadía o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o aeronaves (incluyendo los regulaciones y reglamentos relacionados con el ingreso, desaduanaje, seguridad de la aviación, migraciones, pasaportes, información anticipada de los pasajeros, moneda, aduanas, salud y cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por la aeronave de las líneas aéreas designadas de la otra Parte.*

3. *Ninguna Parte dará preferencia a su propias líneas aéreas o a cualquier línea aérea sobre una línea aérea de la otra Parte dedicada a similares servicios de transporte aéreo internacionales, en la aplicación de sus reglamentos de ingreso, desaduanaje, seguridad de aviación, migraciones, pasaportes, información anticipada de los pasajeros, moneda, aduanas, salud y cuarentena, postales y similares.*

4. *Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandona el área del aeropuerto reservada para ese fin no serán sometidos a ninguna revisión salvo por razones de seguridad de la aviación, control de narcóticos, prevención de ingreso ilegal o en circunstancias especiales cuando esa revisión sea necesaria teniendo en cuenta las leyes y reglamentos de la Parte relevante y circunstancias particulares. El equipaje y carga en tránsito directo serán exonerados de los derechos aduaneros y otros cargos similares."*

Comentarios

2.3. La DGAEICYP menciona que dicha disposición se encuentra alineada al artículo 120 del Reglamento de la Ley General de Aduanas que tipifica que la mercancía en tránsito no estará sujeta a reconocimiento físico cuando ésta se transporte a través de contenedores debidamente precintados. Asimismo, el artículo 92 de la Ley General de Aduanas señala que

las mercancías bajo el régimen de tránsito serán transportadas con suspensión de los derechos arancelarios y otros tributos.

2.4. Respecto al párrafo 4, esta Dirección General señala que el equipaje y la carga en tránsito no ingresan al país[6]. En ese sentido, para efectos del Impuesto General a las Ventas, Impuesto de Promoción Municipal e Impuesto Selectivo al Consumo dichos bienes se encuentran fuera del campo de aplicación de los citados impuestos.

D. Propuesta

"ARTÍCULO 8
CARGOS AL USUARIO

1. *Cada Parte desplegará sus mejores esfuerzos para alentar a los responsables de la provisión de instalaciones y servicios de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, a aplicar tasas a las líneas aéreas únicamente sobre la base de que sean, no discriminatorios y equitativamente prorrateados entre las categorías de usuarios.*

2. *Los cargos al Usuario reflejan, sin exceder, el costo total, para las autoridades recaudadoras competentes, por proporcionar las instalaciones y servicios. Esto puede incluir un rendimiento razonable de activos, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los cuales se impone cargos deben ser proporcionados sobre una base eficiente y económica. Para que los cargos no sean discriminatorios, deben imponerse a las líneas aéreas extranjeras a una tasa no mayor de la tasa impuesta a las líneas aéreas de esa Parte que operan servicios internacionales similares.*

(...)"

Comentarios

2.5. Al respecto, la DGAEICYP considera que lo anterior se encuentra alineado al artículo 15 del Convenio de Aviación Civil Internacional (Acuerdo de Chicago) que tipifica que:

"(...) Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:
a) Respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares
b) Respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares. (...)"

E. Propuesta

"ARTÍCULO 10
DERECHOS DE ADUANA

1. *Las aeronaves de las líneas aéreas designadas que brinden los servicios acordados serán admitidas temporalmente libres de derechos con sujeción a las reglamentaciones aduaneras de cada Parte cuando vuelen hacia, desde o sobre el territorio de la otra Parte.*

De acuerdo con el Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, el IGV grava la importación de bienes. En ese sentido, en medida que los bienes provenientes del exterior no se sometan a dicho régimen aduanero no se encontrarán sujetos al pago de dicho tributo.

2. *El combustible, lubricantes, otros artículos técnicos de consumo, repuestos (incluyendo motores), equipo fijo y suministros que se encuentran a bordo de las aeronaves de la línea aérea designada, estarán exonerados de los derechos de aduana y otros tributos similares impuestos por la legislación nacional, siempre que este equipo y existencias permanezcan a bordo de la aeronave cuando esta abandone el territorio de llegada, de salida o de vuelo en el territorio de la otra Parte Contratante.*

3. *Los artículos que serán usados en el mantenimiento o reparación de la aeronave, el equipo requerido para el embarque y desembarque de pasajeros, los artículos requeridos para el manipuleo de la carga o cualquier otro producto necesario para la operación de aeronaves destinadas al transporte aéreo internacional que ingresen al territorio de la otra Parte estarán exoneradas del pago de aranceles aduaneros y de otros impuestos similares de acuerdo con la legislación nacional, siempre que estos artículos permanezcan bajo control y supervisión de aduanas, dentro de las áreas específicas restringidas de los aeropuertos internacionales y de otras áreas especificadas por la otra Parte, a la espera de su uso, tanto en las aeronave como en los servicios técnicos en tierra.*

4. *La mercadería señalada en los incisos 2 - 3 de este Artículo no se utilizará para fines distintos de los servicios aéreos. Estos deberán permanecer bajo la supervisión o control de las autoridades pertinentes para ser reexportados o dispuestos de otro modo, de acuerdo con la legislación nacional de la Parte relevante.*

5. *La exoneración de los derechos de aduana y demás impuestos a la importación mencionados en este Artículo también será aplicable si las aerolíneas de una Parte hubieran acordado con otra aerolínea un préstamo o transferencia de los artículos mencionados en los incisos 1-2 de este Artículo en el territorio de la otra Parte, siempre que esa otra aerolínea o aerolíneas gocen de las mismas exenciones en el territorio de la otra Parte, de conformidad con la legislación nacional."*

Comentarios

2.6. Respecto a los párrafos 1, 2 y 3 del artículo en comentario, la DGAEYCIP señala que los puntos anteriores se encuentran recogidos en la legislación nacional a través de los incisos f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas. Además, también se encuentran acordes con lo dispuesto en el artículo 24 del Convenio de Aviación Civil Internacional:

"Artículo 24. Derechos de aduana:

a) Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.

b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros."

Además, la DGAEICYP agrega que mediante el Decreto Supremo N° 064-2004-EF, se aprobó la relación de material para uso aeronáutico y demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves, explotadores aéreos y talleres de mantenimiento. Cabe señalar que en dicho Decreto Supremo se encuentran abarcados los bienes mencionados en el artículo 10 y además, por medio del mismo, se especifica que estos no estarán afectos a

pago alguno por concepto de derechos de importación, consulares, adicionales u otros, impuestos, gravámenes o recargos de cualquier naturaleza, en vista que se trata de materiales que no se internan al país y permanecen bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, en espera de su utilización.

En cuanto al párrafo 5 del artículo en comentario, la DGAEICYP comenta que esta disposición se encuentra contemplada en la legislación nacional por medio del procedimiento INTA PG -19 que permite el préstamo de Material de Uso Aeronáutico.

2.7. En cuanto a los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo, esta Dirección General no presenta observaciones, pues se encuentran acorde a lo establecido en el artículo 24 del Convenio de Aviación Civil Internacional y demás legislación nacional.

3. OGAJ:

3.1. Respecto a temas de competencia de este Ministerio, se precisa que los incisos f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas[7] regulan la materia contenida en el artículo 10 del ASA Australia.

3.2. Por su parte el numeral 5 del artículo 33 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo[8], aprobado mediante Decreto Supremo N° 055-99-EF, regula la materia contenida en el artículo 10 del ASA Australia.

3.3. Como se verifica en la legislación nacional la mercancía detallada en el artículo 10 del ASA Australia materia de análisis está exonerada del pago de derechos de aduanas y otros derechos aplicables a la importación, por lo que en temas de competencia de este Ministerio no se presentan observaciones legales.

3.4. Respecto a lo acordado en el artículo 16 del ASA Australia se debe mencionar que el artículo 61 de la Constitución Política del Perú establece lo siguiente:

> *"Libre competencia*
> *Artículo 61.- El Estado facilita y vigila la libre competencia. Combate toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas. Ninguna ley ni concertación puede autorizar ni establecer monopolios.*
>
> *La prensa, la radio, la televisión y los demás medios de expresión y comunicación social; y, en general, las empresas, los bienes y servicios relacionados con la libertad de expresión y de comunicación, no pueden ser objeto de exclusividad, monopolio ni acaparamiento, directa ni indirectamente, por parte del Estado ni de particulares."*

3.5. Respecto a la cita constitucional se debe precisar que la libre competencia es la concurrencia de oferta y demanda en el mercado con la menor interferencia de situaciones extrañas a ellas, a fin que los valores de mercado reflejen el punto de equilibrio entre una y otra, y sean entonces estas condiciones las que rijan las relaciones económicas. Es así que el Estado tiene el deber de facilitar y vigilar la libre competencia estableciendo normas condiciones y procedimientos en lo que la libre competencia pueda desarrollarse de la mejor manera.

3.6. El desarrollo legal de la indicada norma constitucional se encuentra en el Decreto Legislativo N° 1034, cuyo objeto es prohibir y sancionar las conductas anticompetitivas, bajo esta normativa, se define como conductas anticompetitivas al abuso de posición de dominio y a las

[7] Incisos citados en el punto 1.2 del presente informe.
[8] Numeral citado en el punto 1.5 del presente informe.

prácticas colusorias horizontales y verticales como se aprecia en artículos 10, 11 y 12 del decreto mencionado.

3.7. En ese sentido, se debe entender que el ASA Australia se ciñe a lo dispuesto en las normas nacionales indicadas, por lo que no se formulan observaciones legales al respecto.

III. CONCLUSIONES

La Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad y esta Dirección General no presentan observaciones al proyecto de Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia relativo a Servicios Aéreos en los temas materia de sus competencias. Asimismo, la Oficina General de Asesoría Jurídica no formula observaciones legales respecto del citado proyecto de acuerdo.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente

MARCO ANTONIO CAMACHO SANDOVAL
Director General
Dirección General de Política de Ingresos Públicos

PERÚ | Presidencia del Consejo de Ministros | INDECOPI

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

M.T.C.
MESA DE PARTES
E- 340785-2016
21 DIC. 2016
HORA 12:27
FIRMA

Presidencia
Anexo 1101

CARTA N° 801 -2016/PRE-INDECOPI

Lima, 20 de diciembre de 2016

Señor
Carlos Pavic Moreno
Director General de Aeronáutica Civil
Viceministerio de Transportes
Presente.-

Referencia: Oficio N° 1552-2016-MTC/12.POA

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y referirme al Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) que su representada vienen negociando con la Autoridad Aeronáutica de Australia.

Sobre el particular, y dado el texto consensuado con la parte australiana, hacemos llegar nuestro informe técnico referido a los Artículos 15: Servicios Intermodales y Articulo 16: Competencia Leal, emitido por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de mi mayor consideración.

Atentamente,

Ivo Gagliuffi Piercechi
Presidente del Consejo Directivo

Adj. Informe N° 057-2016/ST-CLC-INDECOPI

RCL/zpr

INFORME 057-2016/ST-CLC-INDECOPI

Indecopi
PRESIDENCIA
14 DIC 2016
RECIBIDO
Hora: 10:34 Por:

A : **Ivo Gagliuffi Piercechi**
Presidente del Consejo Directivo

DE : **Jesús Eloy Espinoza Lozada**
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

REFERENCIA : Oficio 1552-2016-MTC/12.POA – Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y el Gobierno de Australia

FECHA : 12 de diciembre de 2016

I. ANTECEDENTES

1. Mediante Oficio 1552-2016-MTC/12.POA, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones remitió al Indecopi el Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y el Gobierno de Australia (en adelante, el Acuerdo), a fin de que emita un pronunciamiento sobre los temas de su competencia.

II. OBJETO DEL INFORME

2. El presente informe tiene por objeto emitir opinión sobre los dispositivos del Acuerdo en los temas relativos a la defensa de la libre competencia.

III. ANÁLISIS

3. El artículo 15 del Acuerdo señala lo siguiente:

> *Artículo 15*
> *SERVICIOS INTERMODALES*
> *Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán emplear en relación con sus servicios de transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie hacia o desde cualquier punto de los territorios de las Partes o terceros países. Las líneas aéreas pueden elegir realizar su propio transporte de superficie u ofrecerlos a través de acuerdos, incluyendo códigos compartidos, con otros transportistas de superficie. Tales servicios intermodales pueden ser ofrecidos como servicios directos y aun precio único para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que los pasajeros y embarcaciones estén informados acerca de los proveedores del transporte involucrado.*

4. Sobre el particular, la posibilidad de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como código compartido, se encuentra reconocida por el artículo 104 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, al señalar que dos o más

transportistas aéreos pueden acordar establecer una o más fórmulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales[1].

5. Consideramos que el transporte intermodal, referido al movimiento de mercancías a través de una misma unidad, usando sucesivamente dos o más modos de transporte, de manera integrada[2], puede generar eficiencias para los usuarios, en términos de confianza, seguridad y reducción de costos por el servicio.

6. Sin perjuicio de lo anterior, si bien estamos de acuerdo con el referido artículo, manifestamos que este tipo de acuerdos no exime a las líneas aéreas o agentes económicos de respetar las normas sobre libre competencia durante la celebración de sus tratos comerciales, evitando, de esta manera, la realización de conductas destinadas, por ejemplo, a la fijación de precios, reparto de mercado, u obstaculización del acceso al mercado.

7. Por otro lado, el artículo 16 del Acuerdo indica lo siguiente:

> *Artículo 16*
> *COMPETENCIA LEAL*
>
> 1. *Las leyes sobre competencia de cada Parte, como sean modificadas de tiempo en tiempo, se aplicarán a la operación de las líneas aéreas, dentro de la jurisdicción de la respectiva Parte. Donde sea permitido bajo esas leyes, una Parte o su autoridad sobre competencia puede, no obstante, unilateralmente exceptuar a los acuerdos comerciales entre las líneas aéreas de la aplicación de sus leyes nacionales sobre competencia. Esto no obliga a una Parte o a su autoridad sobre competencia a proporcionar una excepción recíproca.*
>
> *(...)*

8. En esa misma línea, el artículo 3 del Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, establece que se encuentra fuera de la aplicación de sus normas aquella conducta que es consecuencia de lo dispuesto por una norma legal. En consecuencia, la excepción de determinadas conductas respecto de la aplicación de las leyes de competencia, siempre que se emita la norma correspondiente, ya se encuentra prevista en nuestro ordenamiento jurídico.

9. De esta manera, queda claro que esta excepción, para el caso peruano, requiere de una norma con rango de ley en la que el Estado justifique, de manera clara, las razones por las cuales tomó la decisión excepcional de limitar la aplicación

---

[1] **Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú**
Artículo 104°.- De los Acuerdos de Cooperación Comercial y de Código Compartido
104.1 El Acuerdo de Cooperación Comercial es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos acuerdan
establecer una o más fórmulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

104.2 El Acuerdo de Código Compartido es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.

[2] Mayor información en "El lenguaje del transporte intermodal. Vocabulario ilustrado" del Ministerio de Fomento de España: Disponible en: http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/17FBCF00-91E0-4761-A11C-88A16277D8A4/1550/01_lenguaje_transporte_intermodal.pdf

de las normas de competencia a determinadas conductas, como los acuerdos comerciales entre líneas aéreas. Por ello, esta Secretaría Técnica propone que el artículo 16 del Acuerdo tenga la siguiente redacción:

Artículo 16
COMPETENCIA LEAL

1. *Las leyes sobre competencia de cada Parte, como sean modificadas de tiempo en tiempo, se aplicarán a la operación de las líneas aéreas, dentro de la jurisdicción de la respectiva Parte. Donde sea permitido bajo esas leyes, una Parte o su autoridad sobre competencia puede, no obstante, unilateralmente, y debidamente sustentada, exceptuar a los acuerdos comerciales entre las líneas aéreas de la aplicación de sus leyes nacionales sobre competencia. Esto no obliga a una Parte o a su autoridad sobre competencia a proporcionar una excepción recíproca.*
(...)

IV. CONCLUSIONES

Esta Secretaría Técnica concluye lo siguiente:

a) El artículo 15 del Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y el Gobierno de Australia contiene disposiciones sobre acuerdos que podrían generar eficiencias en temas de competencia. Sin perjuicio de estar de acuerdo con este artículo, manifestamos que este tipo de acuerdos no exime a las líneas aéreas o agentes económicos de respetar las normas sobre libre competencia en sus tratos comerciales.

b) El artículo 16 del Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y el Gobierno de Australia contiene disposiciones que se encuentran previstas en nuestro ordenamiento jurídico. Sin perjuicio de ello, proponemos la modificación del referido artículo 16, por las razones antes expuestas.

Jesús Eloy Espinoza Lozada
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

Este documento ha sido impreso por Secigra201707, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 11/6/17 3:02 PM

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MUY URGENTE

MEMORÁNDUM (AER) N° AER00055/2017

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN DE ASUNTOS AÉREOS Y ESPACIALES
Asunto	:	Emite opinión favorable sobre Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Australia
Referencia	:	Memoranda DGT01539/2017, AER0041/2017

1. En atención a lo solicitado con el Memorándum de la referencia, esta Dirección tiene a bien confirmar su opinión favorable sobre el Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) Perú-Australia, suscrito el 24 de mayo del presente año en la ciudad de Canberra, Australia.

2. Sobre el particular, esta Dirección tiene a bien resaltar las siguientes implicancias de la aprobación y ulterior vigencia de dicho instrumento bilateral:

- Fortalecimiento de las relaciones político-diplomáticas entre el Perú y Australia;
- Favorecimiento de la conectividad aérea entre ambos países, de manera directa o a través de acuerdos de cooperación comercial y de código compartido entre líneas aéreas privadas;
- Promoción del turismo receptivo proveniente de Australia y de Oceanía en general, junto con su efecto multiplicador favorable en nuestra economía;
- Incremento del intercambio comercial bilateral mediante la exportación e importación de determinados productos que, por sus condiciones y características, requieran la modalidad del transporte aéreo;
- Fomento del clima de negocios e inversiones con Australia;
- Mayores posibilidades de conectividad para los nacionales peruanos residentes en Australia y en Oceanía en general, la cual constituye la más alejada región geográfica desde el Perú;
- Fortalecimiento de la inserción del Perú en la región Asia-Pacífico, acorde con los lineamientos y objetivos de la política exterior peruana.

3. En este contexto, esta Dirección estima que el ASA suscrito con Australia coadyuvará a facilitar la conectividad aérea con la región de Oceanía y el Asia-Pacífico en general, junto con dotar de un impacto favorable en nuestra economía.

Lima, 9 de octubre del 2017

Gustavo Alonso Figueroa Navarro
Ministro
Director de Asuntos Aéreos y Espaciales

C.C: DGT,EPT,DAO,GAC
GFN

Este documento ha sido impreso por Secigra201707, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 11/6/17 3:02 PM

Anexos

Proveidos