Proyecto de Resolución Legislativa N° 4225/2018-PE

Proyecto de Resolución Legislativa N° 234/2021-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
16 ABR 2019
RECIBIDO
Firma Hora 11:48

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad"

Lima, 10 de abril de 2019

OFICIO N° 094-2019-PR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
16 SEP 2021
RECIBIDO
Firma Hora 7:00pm

Señor
DANIEL SALAVERRY VILLA
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 de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur**", suscrito el 16 de octubre de 2018, en la ciudad de Lima, República del Perú.

Con tal finalidad, acompañamos el expediente de perfeccionamiento interno que sustenta el referido tratado, el mismo que atiende a 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

328476 MTD

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 25 de ABRIL del 2019

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N°4225 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de RELACIONES EXTERIORES; TRANSPORTES Y COMUNICACIONES. -

GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

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° 4225/2018-PE, a la comisión (es) de; **Relaciones Exteriores; y Transportes y Comunicaciones** asignándole el **Nª 234/2021-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

Expediente de Perfeccionamiento del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur"

1. **Proyecto de Resolución Legislativa**
2. **Resolución Suprema N° 064-2019-RE**
3. **Informe de Perfeccionamiento**
   - Informe (DGT) N° 012-2019
4. **Instrumento Internacional**

   "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur"
5. **Solicitud de Perfeccionamiento**
   - Memorándum (DSL) N° DSL00396/2018, de 17 de octubre de 2018.
6. **Opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**
   - Oficio N° 463-2018-MTC/12, de 11 de septiembre de 2018, e informe anexo.
7. **Opinión del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)**
   - Oficio N° 2178-2018-EF/13.01, de 3 de julio de 2018, e informe anexo.
8. **Opinión del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)**
   - Carta N° 954-2017/PRE-INDECOPI, de 28 de noviembre de 2017, e informe anexo.
9. **Opinión de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos**
   - Memorándum (DSL) N° DSL00078/2019, de 4 de febrero de 2019.

Proyecto de

Resolución Legislativa

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Resolución Legislativa siguiente:

RESOLUCIÓN LEGISLATIVA QUE APRUEBA EL "ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DE SINGAPUR"

Artículo único. Objeto de la Resolución Legislativa

Apruébase el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur", suscrito el 16 de octubre de 2018, en la ciudad de Lima, República del Perú.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

SALVADOR DEL SOLAR LABARTHE
Presidente del Consejo de Ministros

NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES
Ministro de Relaciones Exteriores

Resolución Suprema Nº 064-2019-RE

Lima, 05 de abril de 2019

CONSIDERANDO:

Que, el "**Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur**" fue suscrito el 16 de octubre de 2018, en la ciudad de Lima, República del Perú;

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

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 de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur**" suscrito el 16 de octubre de 2018, en la ciudad de Lima, República del Perú.

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

SALVADOR DEL SOLAR LABARTHE
Presidente del Consejo de Ministros

Registrado en la Fecha
05 ABR 2019
RS No 064 /.RE

4

3

INFORME (DGT) Nº 012-2019

I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. A través del Memorándum (DSL) N° DSL00396/2018, de 17 de octubre de 2018, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del **"Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur"**, suscrito en la ciudad de Lima, el 16 de octubre de 2018 (en adelante, "el Acuerdo").

II. ANTECEDENTES

2. Las negociaciones bilaterales entre el Perú y Singapur para establecer un acuerdo de servicios aéreos fueron iniciadas en el 2009; sin embargo, solamente se llegó a entendimientos preliminares que sirvieron como base para la elaboración de un proyecto del Acuerdo.

3. Entre los años 2011 y 2015, se produjo un sucesivo intercambio de contrapropuestas entre el Perú y Singapur, en coordinación con los Sectores competentes en los temas abordados en el proyecto del Acuerdo.

4. Luego de un periodo de suspensión en el proceso de negociación, ambos Estados retomaron las comunicaciones en el año 2016 y, con posterioridad a las opiniones favorables vertidas por los Sectores involucrados, el Perú y Singapur suscribieron el Acuerdo en la ciudad de Lima, Perú, el 16 de octubre de 2018.

5. A la fecha, en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" no obra la comunicación de Singapur respecto al cumplimiento de los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico de dicho Estado para su entrada en vigor.

6. El Acuerdo se encuentra registrado en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" con el código B-3991.

III. OBJETO

7. El objeto del Acuerdo es establecer y explotar servicios aéreos entre el Perú y Singapur.[1]

IV. DESCRIPCIÓN

8. El Acuerdo está conformado por un preámbulo, veinticuatro (24) artículos y un (1) anexo, el cual contiene tres secciones.

---

[1] Dentro del texto del Acuerdo, no se encuentra una disposición expresa relativa al objeto del tratado. No obstante, según el Diccionario de la Real Academia Española, se entiende el término "objeto" como fin o intento a que se dirige o encamina una acción u operación. Véase: https://dle.rae.es/?id=QmweHtN (al 7 de febrero de 2019). En ese sentido, teniendo en consideración el preámbulo, el cuerpo principal y el Anexo del Acuerdo, se entiende que las Partes, al otorgarse mutuamente derechos relativos a los servicios aéreos internacionales, buscan establecer y explotar servicios aéreos entre los mismos.

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

5

9. En el **preámbulo** del Acuerdo se identifica como las Partes del mismo a la República del Perú y la República de Singapur. Se señala que los dos Estados están deseosos de promover un sistema aéreo internacional basado en la competencia entre las líneas aéreas del mercado, así como facilitar la expansión de mayores oportunidades de transporte aéreo internacional. A su vez, se reconoce que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio y benefician a los consumidores.

10. Por otro lado, las Partes desean alentar a las líneas aéreas a que desarrollen e implementen precios competitivos. Se indica, también, que las Partes aspiran asegurar el más alto grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional, y que reafirman su preocupación sobre los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves.

Cláusulas generales

11. El Acuerdo se inicia con un glosario que contiene once definiciones, incluyendo 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. Por otro lado, se define como "Capacidad" a la(s) cantidad(es) de servicios brindados, usualmente medida por el número de vuelos o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado o en una ruta durante un periodo específico. A su vez, por "Costo Total" se entiende el costo de proporcionar el servicio, incluyendo una cantidad razonable para los gastos generales administrativos; y por "Tarifas", los precios a ser cobrados por el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y carga, así como las condiciones bajo las cuales estos precios son aplicados, pero que excluye los ingresos y las condiciones para el transporte del correo (artículo 1).

12. Respecto al otorgamiento de derechos (artículo 2), el Acuerdo señala que cada una de las Partes otorga a la otra Parte los derechos especificados en el propio Acuerdo para la realización de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo. Los derechos otorgados en virtud del Acuerdo son diversos. En primer lugar, se otorga el derecho de volar sin aterrizar el territorio de la otra Parte, lo cual se conoce usualmente como la primera libertad del aire.[2] En segundo lugar, se otorga el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales, también conocida como la segunda libertad del aire.[3]

13. En tercer lugar, se otorga el derecho para embarcar y desembarcar pasajeros, equipaje, carga y correo en cualquiera de los puntos especificados de conformidad con el Anexo. En la sección 1 del Anexo, se contempla puntos anteriores a ambos Estados, a través de los mismos y puntos intermedios, hacia un punto o puntos

---

[2] De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (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 7 de febrero de 2019).

[3] 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*.

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

6

en ambos y más allá de sus territorios. En cuanto a los servicios exclusivos de carga, se dispone que es entre uno de los Estados y cualquier punto o puntos.

14. Los numerales 3 y 4 de la sección 2 del Anexo disponen que las líneas aéreas pueden prestar servicios en los puntos especificados en la sección 1, en cualquier combinación u orden; así como también pueden omitir escalas en cualquier punto o puntos, siempre que, con la excepción de los servicios exclusivos de carga, el servicio cubra un punto en el territorio de la Parte que designa a la línea aérea. En tal sentido, el artículo 2 del Acuerdo, el cual remite al Anexo, habilita a que las Partes cuenten con los llamados derechos de tercera libertad del aire,[4] cuarta libertad del aire,[5] quinta libertad del aire[6] y sexta libertad del aire.[7]

15. Respecto a la séptima libertad del aire, esta queda excluida en virtud del último párrafo de la sección 2 del Anexo. Por otro lado, el numeral 2 del artículo 2 dispone que nada se interpretará como la concesión a la línea o las líneas aéreas de una parte de derechos a embarcar, en el territorio de la otra parte, pasajeros, su equipaje, carga o correo, transportados por remuneración y destinados a otro punto en el territorio de esa otra parte. Así, las Partes no se otorgan, a través del Acuerdo, las llamadas octava[8] y novena[9] libertades del aire.

16. En resumen, respecto a las libertades del aire, el Acuerdo permite o no las siguientes:

Libertades del aire	**Lo establecido por el Acuerdo**
Primera libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "a".
Segunda libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "b".
Tercera libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "c", el cual remite al Programa de Rutas (sección 1) del Anexo.

[4] 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.

[5] 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.*

[6] 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.

[7] En términos de la OACI, la sexta libertad del aire consiste en "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de transportar, pasando por el Estado del transportista, tráfico entre otros dos Estados". *Ídem.*

[8] La OACI define la octava libertad del aire como "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de transportar tráfico de cabotaje entre dos puntos en el territorio del Estado otorgante en un servicio que se inicia o termina en el territorio nacional del transportista extranjero o (en relación con la llamada séptima libertad del aire) fuera del territorio del Estado otorgante". *Ibídem*, p. 4.1-11.

[9] Se entiende por novena liberta del aire, según la OACI, "el derecho o privilegio de transportar tráfico de cabotaje del Estado otorgante en un servicio que se lleva a cabo enteramente dentro de su territorio". *Ídem.*

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

Cuarta libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "c", el cual remite al Programa de Rutas (sección 1) del Anexo.
Quinta libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "d", el cual remite al Programa de Rutas (sección 1) del Anexo.
Sexta libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "e". Dicha disposición permite remitirse al Programa de Rutas (sección 1) y la sección 2 del Anexo
Séptima libertad del aire	No contemplada en el artículo 2. No permitida según el último párrafo de la sección 2 del Anexo.
Octava libertad del aire	No permitida en virtud del Acuerdo, ya que su artículo 2, numeral 4, no permite el cabotaje dentro del territorio de las Partes.
Novena libertad del aire	No permitida en virtud del acuerdo ya que su artículo 2, numeral 4, no permite el cabotaje dentro del territorio de las Partes.

17. Respecto a la designación y autorización de las líneas aéreas, el Acuerdo establece que cada Estado tendrá el derecho de designar una o más líneas aéreas para operar los servicios acordados y para retirar o modificar tales designaciones, y notificarlo al otro Estado por escrito a través de las autoridades aeronáuticas. Las autoridades aeronáuticas de cada Estado, con el menor retraso procedimental, otorgarán a la(s) línea(s) aérea(s) las debidas autorizaciones operativas y permisos técnicos, a menos que no cumplan con ciertos requisitos, entre los que se encuentran que la línea aérea designada tenga su principal lugar de negocios en el territorio del Estado que la designa y que dicho Estado mantenga un control regulador efectivo de la línea aérea. Con la autorización operativa y permisos técnicos antes mencionados, la línea aérea puede operar en cualquier momento los servicios acordados en el Acuerdo, a condición que cumpla con las disposiciones aplicables del mismo (artículo 3).

18. El Acuerdo establece que cada una de las Partes tendrán el derecho de denegar o revocar las autorizaciones operativas y permisos técnicos, así como de suspender o imponer condiciones para el ejercicio de los derechos establecidos en el artículo 2. Para ello, las Partes deberán realizar consultas, a menos que la inmediata revocación, suspensión o limitación sea esencial para evitar incumplimientos adicionales de las leyes y reglamentos, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requiera alguna acción de conformidad con las disposiciones del artículo 7 o del artículo 8 del Acuerdo (artículo 4).

19. Las leyes y regulaciones de una Parte que gobiernan el ingreso y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o la operación y la navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, serán aplicables a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte. Se le aplicarán las leyes y regulaciones relativas al ingreso, permanencia y salida del territorio de una de las Partes de pasajeros, tripulación y carga incluyendo el correo, tales como las referidas a inmigración, aduanas, moneda, salud y cuarentena, a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte, mientras se encuentren en dicho territorio. Las

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

8

Partes no darán preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra línea aérea frente a una línea aérea designada de la otra Parte dedicada a transporte aéreo internacional similar (artículo 5).

20. Por otro lado, el Acuerdo señala que los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el aérea del aeropuerto reservada para dicho propósito, no estarán sujetos a ninguna revisión salvo por razones de seguridad de la aviación, control de narcóticos, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares (artículo 6).

21. En materia de seguridad operacional, el Acuerdo establece la posibilidad que cada Estado pueda pedir consultas con respecto a los estándares de seguridad operacional mantenidos por el otro Estado en áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, aeronaves y operación de las aeronaves. Si, luego de tales consultas, un Estado encuentra que el otro Estado no mantiene y/o administra eficazmente dichos estándares establecidos a esa fecha por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de acuerdo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944[10] (en adelante, "el Convenio de Chicago") informará de tales hallazgos y de los pasos considerados necesarios para adecuarse a dichos estándares.

22. El Acuerdo indica que, sin perjuicio de las obligaciones señaladas en el artículo 33 del Convenio de Chicago, cualquier aeronave operada por o, bajo un contrato de alquiler, a nombre de la línea o líneas aéreas de una Parte, en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, puede ser sujeta a revisión por los representantes autorizados de la otra Parte para verificar la validez de los documentos de la aeronave, como aquellos de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo ("inspección de rampa"), siempre y cuando eso no produzca un retraso injustificado. Si alguna o varias inspecciones conduce de rampa conduce a preocupaciones serias relativas al cumplimiento de los estándares mínimos o a la falta de mantenimiento efectivo y de administración de los estándares de seguridad operacional, la Parte que realice la inspección de rampa estará en libertad de concluir de que los requisitos bajo los que el certificado o las licencias se hubiesen emitido o convalidado, o que los requisitos según los que opera esa aeronave no son iguales o superiores a los estándares mínimos de acuerdo al Convenio de Chicago. Además, se señala que las Partes se reservan el derecho de suspender o variar la autorización operativa de la línea o líneas aéreas inmediatamente, en caso sea esencial para la seguridad de la operación de la línea aérea (artículo 7).

23. Con relación a la seguridad de la aviación, cada Parte puede solicitar consultas con respecto a estándares de seguridad en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves o su operación. A su vez, en el Acuerdo las Partes reafirman sus obligaciones internacionales en virtud de una serie de tratados multilaterales, entre los que se encuentran el Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal

[10] Incluye cualquier Anexo adoptado bajo el artículo 90 del Convenio de Chicago, y cualquier enmienda a los Anexos o al Convenio de Chicago, en la medida que tales Anexos o enmiendas estén vigentes para ambas Partes.

el 23 de septiembre de 1971, y su suplementario, el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicios a la Aviación Civil Internacional, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988, tratados de los cuales el Perú es parte.

24. El Acuerdo también contiene disposiciones sobre asistencia mutua a fin de evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil. De igual forma, en el Acuerdo, las Partes reconocen que deberán actuar de conformidad con lo establecido por la OACI, de la que son miembros, y lo indicado en los Anexos del Convenio de Chicago. En caso de incidentes o amenazas de incidentes de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles o de otros actos ilícitos contra la seguridad, las Partes facilitarán las comunicaciones y tomarán otras medidas para eliminar dicho incidente o amenaza de incidente. Asimismo, se establece un régimen de consultas cuando una Parte tenga fundamentos razonables para creer que la otra no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación (artículo 8).

25. En virtud del Acuerdo, una Parte deberá reconocer como válidos los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y licencias emitidas o convalidadas por la otra Parte, durante el periodo de su vigencia, para fines de operación de los servicios acordados, es decir, de las rutas especificadas en el Anexo, siempre que los requisitos de tales certificados o licencias sean iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo al Convenio de Chicago.

26. El Acuerdo establece la posibilidad que las Partes lleven a cabo consultas cuando las condiciones o privilegios de las licencias o certificados mencionados permitan una diferencia respecto a los estándares mínimos establecidos bajo el Convenio de Chicago y que haya sido registrada ante la OACI. Asimismo, cada Parte podrá negarse a reconocer como válidos para fines de vuelo sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados para sus connacionales por la otra Parte (artículo 9).

27. En cuanto a los cargos al usuario que puedan imponer las autoridades o entidades recaudadoras competentes a las líneas aéreas designadas, estos deberán ser no discriminatorios y equitativamente prorrateados entre las diferentes categorías de usuarios. Por su parte, los cargos pueden reflejar, pero no exceder, el costo total para las autoridades o entidades recaudadoras competentes por brindar las respectivas instalaciones y servicios de aeropuerto, medio ambiente portuario, navegación aérea, seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Las Partes promoverán consultas entre las autoridades o entidades recaudadoras y las líneas aéreas, y procurarán que tales autoridades proporcionen a los usuarios un preaviso razonable de cualquier propuesta de modificación en los cargos, antes de realizar dichos cambios (artículo 10).

28. Sobre el cambio de moneda y remesa de divisas, el Acuerdo dispone que cada Parte deberá permitir a las líneas aéreas designadas de la otra Parte convertir y transferir al exterior, y a su solicitud, todos los ingresos locales por la venta de servicios de transporte aéreo que superen los montos desembolsados localmente. Dicha conversión y remesa deberá permitirse con rapidez, sin restricciones injustificadas, y conforme a la legislación nacional al tipo de cambio aplicable en la fecha en que la conversión y remesa sean efectuadas (artículo 11).

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

10

29. En lo que se refiere a oportunidades comerciales, las líneas aéreas designadas de una Parte podrán mantener representaciones adecuadas en el territorio de la otra Parte. Tales representaciones pueden incluir personal comercial, operacional, técnico y otros especialistas requeridos para la prestación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos al ingreso, residencia y empleo. Cada Parte garantiza a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho a dedicarse a la venta y comercialización del transporte aéreo en su territorio, incluyendo el derecho a establecer oficinas, tanto dentro (*on-line*) como fuera (*off-line*) de línea o ruta. Así, cada línea aérea tendrá el derecho de vender dicho transporte y cualquier persona podrá adquirir dicho transporte en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de cualquier otro Estado. Las líneas aéreas de cada Parte podrán pagar los gastos locales, incluyendo compras de combustible, en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles (artículo 12).

30. El Acuerdo permite que las líneas aéreas de una Parte celebren acuerdos de cooperación comercial, tales como de bloqueo de espacios y de código compartido, con líneas aéreas de la misma Parte, líneas aéreas de la otra Parte y líneas aéreas de un tercer Estado. Para ello, se debe cumplir una serie de requisitos, entre los que se señala que todas las líneas aéreas en dichos acuerdos deben contar con la autorización respectiva y cumplan con los requisitos normalmente aplicables a estos acuerdos; y que todo acuerdo de cooperación comercial debe ser sometido a la previa aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes (artículo 13).

31. Por otro lado, se autoriza a las líneas aéreas designadas y los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes a emplear en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga hacia o desde cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros Estados. Dicha carga tendrá acceso al procesamiento e instalaciones aduaneras del aeropuerto y las líneas aéreas podrán elegir realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo a través de acuerdos con otros transportistas de superficie, incluyendo al transporte prestado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos. Dichos servicios de carga intermodal podrán ser ofrecidos como un solo servicio a un precio que incluya el transporte aéreo y el de superficie combinados, siempre que no se confunda a los embarcadores sobre las circunstancias de dicho transporte (artículo 14).

32. Las líneas aéreas podrán utilizar aeronaves arrendadas de cualquier empresa, incluso de otras líneas aéreas, siempre que ello no produzca que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene conferidos. Se podrá impedir el uso de aeronaves arrendadas para los servicios que no cumplan con los artículos 7 y 8 del Acuerdo (artículo 15).

33. Respecto a los derechos de aduana, el Acuerdo establece que cada Parte exonerará a la línea aérea designada de la otra Parte, en toda la extensión posible bajo sus leyes, normas y reglamentos de los derechos de aduanas, impuestos al consumo, derechos de inspección, otros derechos y cargos nacionales sobre la aeronave, combustible, equipo en tierra, aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos incluyendo motores, equipo regular para aeronaves, suministros de aeronaves y otros artículos, tales como guías de carga aérea impresas, cualquier material impreso que lleve el logotipo de la compañía impresa en el mismo y el material de publicidad usual distribuido libre de cargos por esa línea aérea y que se

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores - J.R.C.

encuentren aún a bordo, con el fin de usarse o usarse únicamente en conexión con la operación o servicios de la aeronave de la línea aérea designada de la otra Parte que opera los servicios acordados. El Acuerdo también se refiere a los casos en los que las exoneraciones se aplicarán a los bienes mencionados anteriormente, ya sea que sean usados o consumidos o no en su totalidad dentro del territorio de la Parte que concede la exoneración, siempre que la propiedad de esos bienes no se transfiera. Asimismo, dispone que las exoneraciones de los derechos de aduanas, impuestos al consumo, derechos de inspección y otros derechos y cargos nacionales, referidos a la importación, serán aplicables en la celebración de acuerdos entre una línea aérea de una Parte y otra línea aérea para el préstamo o transferencia de tales bienes, siempre que esa otra línea goce de la misma exoneración en la otra Parte (artículo 16).

34. En materia de capacidad, cada Parte brindará justas e iguales oportunidades para que las líneas aéreas designadas compitan en la provisión del transporte aéreo internacional. Se permitirá a cada línea aérea determinar la frecuencia y la capacidad, basadas en consideraciones comerciales del mercado. En ese sentido, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves, excepto cuando sea requerido por motivos aduaneros, técnicos, operativos o ambientales bajo condiciones uniformes que sean concordantes con el artículo 15 del Convenio de Chicago. Tampoco se impondrá a las líneas aéreas un requisito de primera opción, distribución de tráfico o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico (artículo 17).

35. Respecto a las tarifas, el Acuerdo señala que las mismas podrán ser establecidas libremente por cada línea aérea designada. Tampoco requerirán solicitud de autorización o aprobación de ninguna de las Partes (artículo 18).

Disposiciones finales

Aplicabilidad de los Acuerdos y Acuerdos Multilaterales

36. El Acuerdo dispone que, salvo se disponga algo distinto, el mismo o cualquier acción adoptada en virtud del mismo no afectará los derechos y obligaciones de las Partes bajo el Convenio de Chicago. Asimismo, el Acuerdo dispone que, si un acuerdo multilateral relativo a transporte aéreo entrase en vigor en relación con ambas Partes, cualquier inconsistencia entre las obligaciones bajo el Acuerdo y ese acuerdo multilateral, será resuelta entre las Partes, en favor de las disposiciones que brinden a las líneas aéreas designadas el mayor (i) ejercicio de derechos, (ii) seguridad de la aviación o (iii) seguridad operacional, salvo acuerdo distinto o que el contexto lo requiera de otra forma (artículo 19).

Consultas

37. El Acuerdo dispone que los Estados podrán, en cualquier momento, solicitar consultas relativas a la puesta en práctica, interpretación, aplicación o enmienda del Acuerdo o su cumplimiento. Las mismas pueden ser realizadas directamente entre las autoridades aeronáuticas de los Estados, salvo en los casos de interpretación, los cuales pueden ser a través de canales diplomáticos. Las consultas comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, salvo acuerdo distinto de ambos Estados (artículo 20).

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

12

Solución de controversias

38. Se ha previsto que cualquier controversia que surja del Acuerdo y que no pueda ser solucionada a través de consultas directas después de seis (6) meses del inicio de tales consultas, podrá ser sometida, por cualquiera de las Partes, a arbitraje a cargo de un tribunal de tres árbitros. Salvo que se convenga de otra manera, dicho tribunal fijará los límites de su jurisdicción y establecerá su propio reglamento, así como también podrá recomendar medidas de alivio provisionales a la espera de su determinación final. Asimismo, el tribunal tratará de entregar una decisión por escrito dentro de los treinta (30) días siguientes a la culminación de la audiencia o desde la fecha de entrega de las dos respuestas. En caso que alguna de las Partes deje de cumplir con cualquier decisión del tribunal, la otra Parte podrá limitar, denegar o revocar los derechos o privilegios que haya otorgado en virtud de este Acuerdo (artículo 21).

Enmiendas

39. Se han previsto dos formas distintas de enmendar el Acuerdo, según se trate de su texto, con exclusión del Anexo, o del referido Anexo. La enmienda del texto del Acuerdo, salvo el Anexo, se podrá realizar mediante un acuerdo escrito entre los dos Estados, el cual entrará en vigencia en la fecha en que las partes se informen mutuamente, a través de los canales diplomáticos, de haber cumplido los procedimientos exigidos por sus respectivos ordenamientos jurídicos.

40. Para la modificación del Anexo del Acuerdo, esta puede realizarse por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de los dos Estados. Se añade que tales modificaciones serán efectivas mediante canje de notas, hecho a través de canales diplomáticos, en el que ambos Estados confirmen mutuamente que se han cumplido sus respectivos procedimientos internos (artículo 22).

41. Al respecto, es importante tener en cuenta que, adicionalmente al texto principal en el cuerpo del Acuerdo, el Anexo también contiene disposiciones de fondo, como se ha indicado previamente en este informe. No obstante, las modificaciones que las autoridades aeronáuticas de los dos Estados eventualmente realicen del Anexo requieren de un canje de notas diplomáticas de ambos Estados.

Denuncia

42. La denuncia del Acuerdo podrá ser efectuada, en cualquier momento, mediante notas cursadas por el conducto diplomático con, al menos, seis meses de anticipación.

Registro ante la OACI

43. El Acuerdo prevé expresamente que deberá ser registrado ante la OACI, así como toda enmienda al mismo, a partir de su entrada en vigor (artículo 24).

Entrada en vigor

44. El Acuerdo entrará en vigor a partir de la fecha de recepción de la última de las notificaciones mediante las cuales las Partes se comuniquen, por canales diplomáticos, el cumplimiento de los procedimientos exigidos por sus respectivos ordenamientos jurídicos (artículo 23).

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - O.A.J.C. - Ministerio de Relaciones Exteriores

13

Idiomas y textos auténticos

45. El último párrafo del Acuerdo establece que este ha sido suscrito en dos ejemplares originales en idiomas castellano e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

Sobre el Anexo

46. Como se ha indicado ya, el Acuerdo cuenta con un Anexo dividido en tres secciones. La Sección 1 contiene el programa de rutas designado por Singapur y el Perú. En este programa se especifican, para servicio(s) combinados de pasajeros y carga, puntos anteriores al territorio de cada Estado, a través de ambos Estados y puntos intermedios, hacia un punto o puntos en el territorio de cada Estado y más allá de dicho territorio. Para servicio(s) exclusivo(s) de carga, será entre el territorio de cualquiera de los Estados y cualquier punto o puntos.

47. La Sección 2 establece una serie de derechos para las líneas aéreas de ambos Estados, tales como la combinación de diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave (numeral 2) y la omisión de cualquier punto o puntos (numeral 5). De conformidad con el último párrafo de esta sección, se señala que, salvo en los servicios exclusivos de carga, las líneas aéreas pueden ejercer cualquiera de estos derechos, siempre que el servicio incluya un punto en el territorio del Estado que designa a la línea aérea.

48. En la Sección 3, se dispone que las líneas aéreas podrán efectuar el transporte aéreo internacional sin limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o el número de aeronaves en servicio, siempre que, con excepción de los servicios exclusivos de carga, tanto en la dirección de ida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y viceversa.

V. CALIFICACIÓN

49. El Acuerdo tiene la naturaleza jurídica de tratado, toda vez que cumple con los elementos de la definición consuetudinaria del mismo. Algunos elementos de esta definición general se encuentran reflejados en el artículo 2, numeral 1, literal a), de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.[11] Se hace mención a la costumbre internacional reflejada en dicha Convención, toda vez que Singapur no es parte de la misma.

50. En efecto, se trata de un acuerdo entre dos sujetos de Derechos Internacional, destinado a crear, regular o modificar derechos y obligaciones entre los mismos (por ejemplo, el artículo 2 señala las libertades del aire que los Estados se otorgan para la realización de los servicios aéreos internacionales), y que se encuentra

[11] Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969. Artículo 2, numeral 1, literal "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".

regido por el Derecho Internacional, en la medida que este el ordenamiento jurídico llamado a regular las relaciones entre tales sujetos de Derecho.

51. Sobre la definición consuetudinario de tratado en el Derecho Internacional, Anthony Aust ha señalado lo siguiente:

> "Como con la mayor parte de la Convención [de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969], aunque la definición sea expresada solo para los propósitos de aquella Convención, y está limitada a los tratados entre Estados, sus elementos, ahora reflejan el Derecho Consuetudinario. Como con diversas interrogantes legales, la dificultad no es la definición en sí misma, sino si un instrumento en particular o una determinada transacción puede estar contenida en dicha definición".[12]

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

VI. OPINIONES TÉCNICAS

53. A efectos de sustentar el presente informe, se consideraron las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 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 General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, dependencia del Ministerio de Relaciones Exteriores competente en la materia.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

54. A través del Oficio N° 463-2018-MTC/12, de 11 de septiembre de 2018, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) trasmitió el Informe N° 029-2018-MTC/12.POA de la Coordinación Técnica de Política Aérea de dicha Dirección General, de fecha 5 de septiembre de 2013.

55. En el párrafo 1 del punto II del referido informe, se señala que el Acuerdo se enmarca dentro de las modernas tendencias de apertura y liberalización del transporte aéreo, en concordancia con los lineamientos de política internacional y comercial del Perú, la política aérea general adoptada por el Perú, así como la "Visión de Largo Plazo" declarada oficialmente por la OACI.

56. En el párrafo 2 del punto anteriormente mencionado, el MTC indica, a manera de ejemplo, que el texto del Acuerdo incorpora la multidesignación de aerolíneas (literal a), el libre intercambio y reconocimiento de derechos de la tercera, cuarta y quinta

---

[12] Traducción libre del inglés: "*As with most of the Convention, although the definition is expressed to be for the purposes of that Convention, and is limited to treaties between states, its elements now represent customary international law. As with so many legal questions, the difficulty is not the definition itself, but whether a particular instrument or transaction falls within it*". Austy, Anthony. *Modern Treaty Law and Practice*, 3a ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2014, p.14.

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

libertad (literal b), la libre determinación por los operadores aéreos de los precios o tarifas de pasajes y fletes (literal c), y la libre determinación de capacidad (literal d).

57. De igual manera, el MTC señala que el texto del Acuerdo incorpora 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 otros terceros Estados, o la que permite comercializar y prestar servicios de transporte inter o multimodal (literal e).

58. El MTC añade que las cláusulas referidas a la seguridad de la Aviación, a la Seguridad Operacional, a la presentación de estadísticas, a los cargos al usuario, al reconocimiento recíproco de certificados y licencias, a la competencia leal, a las exenciones aduaneras, remesas y a la solución de controversias, se encuentran de conformidad con nuestra legislación y con el Convenio de Chicago (literal g).

59. El MTC deja constancia que las disposiciones referidas a las consultas, enmiendas, entrada en vigor y otras similares cumplen con los requerimientos del Ministerio de Relaciones Exteriores (literal f), y que el texto en sus versiones en los idiomas inglés y castellano incorpora totalmente las recomendaciones de los Sectores involucrados (párrafo 3 del punto II).

60. Debido a todo lo anterior, en el punto III del informe, el MTC concluye que el Acuerdo es concordante y consistente con lo dispuesto en la legislación peruana en materia aeronáutica, así como con las normas y prácticas recomendadas de la OACI. Además, el Acuerdo constituye un instrumento internacional que garantiza la estabilidad jurídica a los inversionistas y operadores aéreos singapurenses y peruanos para que estos efectúen sus inversiones y desarrollen sus operaciones aerocomerciales en el Perú.

Ministerio de Economía y Finanzas

61. Por medio del Oficio N° 2178-2018-EF/13.01, de 3 de julio de 2018, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) remitió el Informe N° 140-2018-EF/61.01, de 4 de mayo de 2018, elaborado por la Dirección General de Política de Ingresos Públicos de ese Ministerio. En dicho informe se evaluó el sexto considerando y los artículos 2 ("otorgamiento de derechos"), 3 ("designación y autorización"), 6 ("tránsito directo"), 10 ("cargos al usuario"), 11 ("cambio de moneda y remesa de divisas"), 16 ("derechos de aduana") y 18 ("tarifas") del texto del Acuerdo.

62. Para la elaboración del Informe N° 140-2018-EF/61.01, el MEF tomó en consideración el Informe N° 073-2018-SUNAT/340000 de la SUNAT, toda vez que, en virtud del artículo 3 de la Ley N° 29816, Ley de Fortalecimiento de la SUNAT, dicha entidad es un Organismo Técnico Especializado adscrito al MEF. En ese sentido, el MEF es el Sector responsable de emitir la opinión favorable al Acuerdo.

63. En el informe del MEF, se formuló comentarios sobre el sexto considerando y el artículo 16 del texto. Con respecto al considerando sexto, sugirió la eliminación del término "innovadores", toda vez que cada Parte podría tener diferentes consideraciones de lo que califica como un precio "innovador" (véase la sección de comentarios del punto 2.A en la página 3 del informe).

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

16

64. Sobre los artículos 2, 3, 6, 10, 11 y 18 del Acuerdo, el MEF señaló que estos se encuentran de conformidad con la normativa nacional vigente. Por ejemplo, el MEF señaló que lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 (la exención de derechos de aduana y otros impuestos similares al equipaje y la carga en tránsito directo) se encuentra en armonía con el artículo 92 de la Ley General de Aduanas, toda vez que el equipaje y la carga en tránsito directo no ingresan al Estado peruano. En ese sentido, concluye que, para efectos del Impuesto General a las Ventas, Impuesto de Promoción Municipal e Impuesto Selectivo al Consumo, tales bienes en tránsito se encuentran fuera del ámbito de aplicación de los impuestos señalados.

65. Con relación al artículo 16, tanto el MEF como la SUNAT consideran que el párrafo 1 del referido artículo (relativo a la exención de los derechos de aduanas, impuestos al consumo, derechos de inspección, otros derechos y cargos nacionales sobre la aeronave, combustible, equipo en tierra, y otros artículos) no excede lo dispuesto por el ordenamiento jurídico peruano,[13] toda vez que las exenciones no se aplicarán de forma automática, sino que otorgarán de acuerdo con las leyes, normas y reglamentos de cada Estado.

66. En adición a ello, en el referido artículo, se recomendó reemplazar los términos "artículos" y "objetos" por el término "bienes", en el último párrafo del párrafo 2 y en la última parte del párrafo 3 del artículo bajo análisis. Dicha recomendación tiene como objetivo el otorgarle coherencia al referido artículo (véase el cuarto párrafo de la sección de comentarios en la página 8 del informe). En ese sentido, formuló una propuesta de texto alternativo.

67. Por las razones expuestas, el MEF recomienda la supresión del término "innovadores" en el sexto considerando, y el reemplazo de los términos "artículos" y "bienes" del artículo 16 por el término "bienes".

68. Todas las recomendaciones del MEF a las disposiciones citadas fueron finalmente incorporadas en el texto final del Acuerdo.

INDECOPI

69. Con Carta N° 954-2017/PRE-INDECOPI, de fecha 28 de noviembre de 2017, el Presidente del Consejo Directivo del INDECOPI remitió el Informe 088-2017-INDECOPI/ST-CLC-INDECOPI, de la Secretaría Técnica de Comisión de Defensa de la Libre Competencia, de 13 de noviembre de 2017.

70. Mediante dicho informe, el INDECOPI señaló que las recomendaciones sugeridas anteriormente a través del Informe Técnico 008-2011-INDECOPI/ST-CLC fueron recogidas en el texto final del Acuerdo. A modo de ejemplo, en una versión anterior al texto final del Acuerdo, se hacía referencia a cobros justos y razonables en el numeral 1 del artículo 10 (cargos al usuario); sin embargo, en el texto final, dicha frase ha sido suprimida.

---

[13] Se hace referencia al Convenio de Chicago, a la Ley N° 263555 – Ley que establece que los equipos y materiales que lleguen al país y permanezcan bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca gozan de los beneficios del Convenio de Chicago –, a la Ley General de Aduanas, Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, entre otras.

71. Asimismo, en el Informe 008-2011-INDECOPI/ST-CLC, el INDECOPI propuso que, en el numeral 1 del artículo 13 del Acuerdo, se haga referencia al cumplimiento de las normas de libre competencia en los acuerdos de cooperación comercial que celebren las líneas aéreas. Dicha recomendación fue recogida en el actual numeral 1 del artículo 13 del Acuerdo.

72. Por todo lo expuesto, el INDECOPI es de opinión favorable al texto final del Acuerdo.

Ministerio de Relaciones Exteriores

73. Por medio del Memorándum (DSL) N° DSL00078/2019, de 4 de febrero de 2019, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos emitió su opinión favorable al Acuerdo, teniendo en consideración diversos factores. En primer lugar, el Acuerdo busca fomentar las relaciones aerocomerciales bilaterales entre el Perú y Singapur, promoviendo la competencia en el sector y la expansión de mayores oportunidades del transporte aéreo internacional.

74. Asimismo, dicho Acuerdo incide positivamente en la promoción de una mayor competitividad en el sistema aéreo internacional y en el crecimiento económico, lo cual termina por beneficiar a los consumidores, así como a la infraestructura aérea nacional. También se indica que el Acuerdo permite a las líneas aéreas hacer ofertas a los consumidores y a los embarcadores, por lo que existe un incentivo en la implementación de precios competitivos.

75. En esa misma línea, el Acuerdo permite una mejora de las oportunidades comerciales para las Partes, toda vez que, de conformidad con las disposiciones del artículo 12 del mismo, se permite a las líneas aéreas designadas a mantener representaciones adecuadas en el territorio de la otra Parte, se garantiza el derecho a la comercialización del transporte aéreo en los territorios de las Partes y se establece el derecho a operar oficinas.

76. Otro fundamento indicado por la Dirección General se debe a la especial atención a los estándares de la seguridad de la Aviación. En el Acuerdo, se permite que cada Parte pueda solicitar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves o su operación, adoptados por la otra Parte. De igual manera, las Partes se han comprometido en proteger la seguridad de la Aviación contra actos de interferencia ilícita, de conformidad con determinados tratados tales como el "Convenio sobre Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves" y el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil". En ese aspecto, la aplicación eficaz de medidas adecuadas para la protección de la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y compartimentos de las aeronaves antes y durante el abordaje o la estiba incide, de manera positiva, en la seguridad aerocomercial del Estado peruano.

77. Teniendo en cuenta todo lo anterior, la referida Dirección General expresa su conformidad con respecto a la conveniencia de la ratificación del Acuerdo.

VII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

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

79. Desde el punto de vista jurídico y de manera general, la soberanía es entendida en la doctrina como el conjunto de competencias del Estado.[14] 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.[15]

80. 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."

81. El referido cuarto párrafo del artículo 54 de la Constitución es claro al reconocer 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.

82. Tal y como ha sido descrito ampliamente en el presente informe, en el Acuerdo, las partes pactan otorgarse mutuamente ciertas libertades del aire con el propósito de establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios, a través de las líneas aéreas 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 y con el Derecho Internacional. Por lo tanto, lo regulado en el Acuerdo versa sobre soberanía nacional, supuesto contemplado en el numeral 2 del artículo 56 de la Constitución.

83. En materia de las exenciones tributarias contempladas en el artículo 16 del Acuerdo, se debe tener en cuenta lo afirmado en el Informe N° 140-2018-EF/61.0 del MEF, toda vez que señala que las exenciones se otorgarán de acuerdo con las leyes, normas y reglamentos de cada Estado, es decir, que dichas exenciones no operarán de forma automática, sino que dependen de que estén recogidas en ordenamiento interno de cada Estado. En ese sentido, si a futuro se establece una exención de derechos de

---

[14] Pastor Ridruejo, José A. *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 20a ed. Madrid: Tecnos, 2016, p. 300.
[15] *Ibídem*, pp. 347-348.

19

aduana sobre artículos contemplados en el artículo 16, pero que no se encuentran regulados en la legislación vigente el día de hoy, se tendrá que tomar en cuenta lo señalado en el artículo 74 de la Constitución Política, según el cual los tributos se crean, modifican o derogan, o se establece una exoneración, exclusivamente por ley o decreto legislativo en caso de delegación de facultades, salvo los aranceles o tasas, los cuales se regulan mediante decreto supremo.

84. En atención a lo expuesto y siendo función de la Dirección General de Tratados emitir opinión respecto al perfeccionamiento interno de los tratados, determinando la vía constitucional aplicable, se concluye que el Acuerdo versa sobre soberanía.

85. Por las consideraciones expuestas, la Dirección General de Tratados concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno del **"Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur"**, 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.

86. 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, 8 de febrero de 2019

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

Jorge A. Raffo Carbajal
Embajador
Director General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DE SINGAPUR

La República del Perú y la República de Singapur (en adelante identificadas en singular como "Perú" y "Singapur" y colectivamente como "las Partes"),

DESEANDO promover un sistema aéreo internacional basado en la competencia entre las líneas aéreas en el mercado;

DESEANDO facilitar la expansión de mayores oportunidades de transporte aéreo internacional;

RECONOCIENDO que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio, benefician a los consumidores y promueven el crecimiento económico;

DESEANDO hacer posible para las líneas aéreas el ofertar al público viajero y a los embarcadores una variedad de opciones de servicios y deseando alentar a las líneas aéreas a que desarrollen e implementen precios competitivos;

DESEANDO asegurar el más alto grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran preocupación sobre los actos o amenazas contra 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 pública en la aviación civil; y

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

Han acordado lo siguiente:

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Asuntos Económicos
J.R.C.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 1

Definiciones

Para los fines de este Acuerdo, el término:

1. "Autoridades Aeronáuticas", significa, para la República del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronaútica Civil y, para la República de Singapur, el Ministerio de Transportes y la Autoridad de Aviación Civil de Singapur; o, en ambos casos, cualquier persona o entidad autorizada a desempeñar cualesquiera funciones ejercidas a la fecha por dichas Autoridades;

2. "Acuerdo", significa este Acuerdo y, salvo que se señale de otra forma, sus Anexos y cualquier enmienda a los mismos;

3. "Transporte Aéreo", significa el transporte público por aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o contrato;

4. "Capacidad", significa la(s) cantidad(es) de servicios brindados bajo este Acuerdo, usualmente medida por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (par de ciudades o de país a país) o en una ruta durante un período específico, ya sea diaria, semanal, estacional o anualmente;

5. "Convenio", significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de ese Convenio, y cualquier enmienda a los Anexos o al Convenio según los Artículos 90 y 94, en la medida que tales Anexos o enmiendas estén vigentes para ambas Partes;

6. "Línea Aérea Designada", significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada según el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;

7. "Costo Total", significa el costo de proporcionar el servicio, incluyendo una cantidad razonable para los gastos generales administrativos;

8. "OACI", significa la Organización de Aviación Civil Internacional creada en virtud del Convenio;

9. "Tarifas", significa los precios a ser cobrados por el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y carga, así como las condiciones bajo las cuales estos precios son aplicados, pero excluye los ingresos y las condiciones para el transporte del correo;

10. "Cargo al usuario", significa un cobro impuesto a las líneas aéreas por las autoridades competentes, o que éstas permiten que se aplique, para la provisión de instalaciones o servicios de aeropuerto, navegación aérea o seguridad de la aviación, incluyendo servicios e instalaciones relacionados; y

11. "Servicio aéreo","servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales", tienen los significados que se les asigna en el Artículo 96 del Convenio.

REPUBLICA DEL PERU - Dirección General de Asuntos Consulares - Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada una de las Partes otorga a la otra Parte los derechos que se especifican en este Acuerdo para la realización de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo de este Acuerdo. Tales servicios y las rutas se denominarán respectivamente en adelante "servicios acordados" y "rutas especificadas".

2. Sujeto a las disposiciones de este Acuerdo, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes gozarán de los siguientes derechos:

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

   b. el derecho a hacer escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales;

   c. el derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de una Parte, en los puntos especificados en el Anexo de este Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo con destino a o provenientes de puntos en el territorio de la otra Parte;

   d. el derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de un tercer estado, en los puntos especificados en el Anexo de este Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo con destino a o provenientes de puntos del territorio de la otra Parte, como se especifica en el precitado Anexo; y

   e. los derechos especificados de otra manera en este Acuerdo.

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

4. Ninguna expresión en este Artículo será considerada como el otorgamiento a la línea aérea designada de una Parte de los derechos a embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga y correo por remuneración y con destino a otro punto en el territorio de esa otra Parte.

5. Si debido a un conflicto armado, desastres naturales, disturbios políticos o acontecimientos conflictivos, la(s) línea aérea(s) designada(s) de una de las Partes está(n) imposibilitada(s) para operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte desplegará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continua de dicho servicio a través del adecuado reordenamiento de dichas rutas.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.R.C.

Artículo 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho a designar una o más líneas aéreas de su propio país, para operar los servicios acordados en las rutas especificadas, con las frecuencias y capacidad ahí establecidas y para retirar o modificar tales designaciones, y notificarlo a la otra Parte por escrito a través de las autoridades aeronáuticas.

2. A la recepción de tal designación y de las solicitudes de las líneas aéreas designadas, en la forma y modo prescritos para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, las autoridades aeronáuticas de cada Parte, con el menor retraso procedimental, otorgarán a la(s) línea(s) aérea(s) las debidas autorizaciones operativas y permisos técnicos, a menos de que no esté satisfecha con:

   a. que la línea aérea designada tenga su principal lugar de negocios en el territorio de la Parte que designa; o

   b. La Parte que designa a la línea aérea tiene y mantiene un control regulador efectivo de la línea aérea según las leyes, regulaciones y las normas de la Parte que designa la línea aérea; o

   c. La línea aérea está capacitada para cumplir con las condiciones prescritas según las leyes, normas y reglas que se aplican normalmente a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación; o

   d. La Parte que designa la línea aérea está manteniendo y administrando los estándares establecidos en el Artículo 7 (Seguridad Operacional) y Artículo 8 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.

3. Al haber recibido la autorización operativa y permisos técnicos prevista bajo el párrafo 2 de este Artículo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) puede(n) operar en cualquier momento los servicios acordados, siempre que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) cumpla(n) con las disposiciones aplicables de este Acuerdo.

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

Artículo 4

Denegación, Revocación, Suspensión y Limitación de la Autorización

1. Cada una de las Partes tendrá el derecho de denegar o revocar las autorizaciones operativas y permisos técnicos indicados en el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte o a suspender o imponer tales condiciones como estime necesario para el ejercicio de los derechos establecidos en el Artículo 2 (Otorgamiento de Derechos) de este Acuerdo por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte, en el caso que;

a. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) deje(n) de reunir las otras condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones normalmente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que recibe la designación; o,

b. no le satisfaga que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) tenga(n) su principal lugar de negocios en el territorio de la Parte que la ha designado; o,

c. no le satisfaga que la Parte que designa la(s) línea(s) aérea(s) tenga o mantenga un control regulador efectivo de la línea aérea según las leyes, regulaciones y normas de la Parte que designa la(s) línea(s) aérea(s); o

d. la Parte que designa la(s) línea(s) aérea(s) no cumpla con las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad Operacional) y en el Artículo 8 (Seguridad de la Aviación).

2. Dicho derecho se ejercerá solamente tras la consulta con la otra Parte de conformidad con el Artículo 20 (Consultas) de este Acuerdo, a menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones previstas bajo el inciso 1 de este Artículo, sea esencial para evitar incumplimientos adicionales de las leyes y reglamentos, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requiera alguna acción de conformidad con las disposiciones del Artículo 7 (Seguridad Operacional) o del Artículo 8 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.A.P.C.

Artículo 5

Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y regulaciones de una Parte que gobiernan el ingreso y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o la operación y la navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, serán aplicables a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte.

2. Las leyes y regulaciones de una Parte relativas al ingreso, permanencia y salida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga incluyendo el correo, tales como aquellas referidas a inmigración, aduanas, moneda, salud y cuarentena, aplicarán a los pasajeros, a la tripulación, a la carga y al correo transportados por las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte, mientras se encuentren en dicho territorio.

3. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra línea aérea frente a una línea aérea designada de la otra Parte dedicada a transporte aéreo internacional similar, en la aplicación de sus leyes y regulaciones contempladas en este Artículo.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 6

Tránsito Directo

1. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dicho propósito, no estarán sujetos a ninguna revisión salvo por razones de seguridad de la aviación, control de narcóticos, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales.

2. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.R.O.

Artículo 7

Seguridad Operacional

1. Cada Parte puede pedir consultas, en cualquier momento, con respecto a los estándares de seguridad operacional mantenidos por la otra Parte en áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, aeronaves y operación de la aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta (30) días posteriores a esa petición.

2. Si, luego de tales consultas, una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene y/o administra eficazmente estándares de seguridad operacioonal establecidos a esa fecha por la OACI de acuerdo al Convenio, la otra Parte será informada de tales hallazgos y de los pasos considerados necesarios para adecuarse a dichos estándares OACI. La otra Parte deberá entonces tomar una medida correctiva apropiada en un período de tiempo acordado.

3. Sin perjuicio de las obligaciones indicadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por o, bajo un contrato de alquiler, a nombre de la línea o líneas aéreas de una Parte, en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, puede, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser sujeta a revisión por 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 aquellos de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo (en este Artículo denominada "inspección de rampa"), siempre y cuando eso no produzca un retraso injustificado.

4. Si alguna o varias inspecciones de rampa conduce a:

   a. Preocupaciones serias de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en ese momento de acuerdo al Convenio; o

   b. Preocupaciones serias de que existe una falta de mantenimiento efectivo y de administración de los estándares de seguridad operacional establecidos en ese momento de acuerdo al Convenio;

La Parte que realice la inspección de rampa, para los fines del Artículo 33 del Convenio, estará en libertad de concluir de que los requisitos bajo los que el certificado o las licencias, que con relación a la aeronave o a la tripulación de la aeronave, se hubiesen emitido o convalidado, o que los requisitos según los que opera esa aeronave, no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo al Convenio.

5. En el caso de que el acceso para realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por o en nombre de la línea aérea o líneas aéreas de una Parte, según el párrafo 3 de este Artículo fuera denegado por un representante de esa línea o líneas aéreas, la otra Parte estará libre de inferir que han surgido serias preocupaciones del tipo al que se hace referencia en el párrafo 4 de este Artículo y llegar a las conclusiones indicadas en ese párrafo.

REPÚBLICA DEL PERU
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.R.C.

6. Cada una de las Partes se reserva el derecho de suspender o variar la autorización operativa de la línea o líneas aéreas de la otra Parte inmediatamente en el caso de que la primera Parte concluya que, ya sea debido a una inspección de la rampa, a una serie de inspecciones de la rampa, a una denegación de acceso para inspección de rampa, a consultas o de otra forma, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de una línea aérea.

7. Cualquier acción de una Parte en conformidad con los parrafos 2 o 6 de este Artículo cesará una vez que la causa que la motivó, desaparezca.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección General de Tratados
U.R.C.

Artículo 8

Seguridad de la Aviación

1. Cada Parte puede solicitar consultas en cualquier momento con respecto a estándares de seguridad en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves o su operación, adoptada por la otra Parte. Dichas consultas se desarrollarán dentro de los treinta días (30) posteriores a tal solicitud.

2. Consistente con sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, cada Parte reafirma que su obligación con la otra Parte de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, forma parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, cada Parte deberá en particular actuar 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; 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 los Aeropuertos que presten servicios a la Aviación Civil Internacional", hecho en Montreal el 24 de Febrero de 1988; y cualquier otro acuerdo que regule la seguridad de la aviación civil, vinculante para ambas Partes.

3. Cada una de las Partes brindará, a solicitud, toda ayuda factible a la otra Parte, para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

4. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y designadas como Anexos al Convenio en la medida de que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Ellas exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula u operadores de aeronaves que tienen su oficina principal ó residencia permanente en sus territorios y que los operadores de aeropuertos en su territorio, cumplan con tales disposiciones de seguridad aérea.

5. Cada Parte conviene que, a tales operadores de aeronaves se les exigirá el cumplimiento de las disposiciones de seguridad de la aviación indicadas en el párrafo 4 de este Artículo, requerido por la otra Parte para su ingreso, salida o mientras se encuentre dentro del territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que se apliquen eficazmente las medidas adecuadas en su territorio para proteger a la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y compartimentos de las aeronaves antes de y durante el abordaje o la estiba. Cada Parte brindará atención favorable a cualquier solicitud de la otra Parte, sobre medidas especiales razonables de seguridad para afrontar una amenaza en particular.

REPUBLICA DEL PERU - Dirección General de Tratados - J.R.C. - Ministerio de Relaciones Exteriores

6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, de aeropuertos o de instalaciones de navegación, las Partes se brindarán mutua asistencia, mediante la facilitación de las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a eliminar de manera rápida y segura tal incidente o amenaza, en la medida de lo posible y de acuerdo a las circunstancias.

7. Cuando una Parte tenga fundamentos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. La falta de un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha de dicha petición, constituirá causal para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización operativa y permisos técnicos de una línea aérea o líneas aéreas de esa Parte. Cuando se requiera por alguna emergencia o para evitar mayores incumplimientos de las disposiciones de este Artículo, una Parte puede tomar medidas provisionales antes de cumplirse los quince (15) días. Cualquier acción tomada de acuerdo con este párrafo cesará una vez que la otra Parte dé cumplimiento a las disposiciones sobre seguridad de este Artículo.

- REPÚBLICA DEL PERÚ -
Dirección General de Asuntos Económicos
J.R.C.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 9

Reconocimiento de Certificados y Licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o convalidadas por una Parte, durante el período de su vigencia, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para fines de operación de los servicios acordados, siempre que los requisitos según los cuales dichos certificados o licencias fueron emitidos o convalidados, sean iguales o superiores a los estándares mínimos que estuvieran establecidos de acuerdo al Convenio.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el inciso 1 de este Articulo, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada o con respecto a una aeronave utilizada en la operación de los servicios acordados, permitieran una diferencia respecto de los estándares mínimos establecidos en virtud del Convenio y dicha diferencia hubiera sido registrada ante la OACI, la otra Parte podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión.

3. Cada Parte, podrá, no obstante, negarse a reconocer como válidos para fines de vuelo sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados o convalidados, para sus connacionales por la otra Parte.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.R.C.

Artículo 10

Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades o entidades recaudadoras competentes de cada Parte, a las líneas aéreas designadas de la otra Parte serán no discriminatorios y equitativamente prorrateados entre las diferentes categorías de usuarios. En cualquier caso, cualesquiera cargos al usuario serán impuestos a las líneas aéreas designadas de la otra Parte en términos no menos favorables disponibles para cualquier otra línea aérea designada que preste servicios aéreos similares en el momento en que sean impuestos dichos cargos.

2. Los cargos al usuario impuestos a las líneas aéreas designadas de la otra Parte pueden reflejar, pero no exceder, el costo total para las autoridades o entidades recaudadoras competentes por brindar las respectivas instalaciones y servicios de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea, seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos cargos pueden incluir un razonable retorno sobre activos, luego de su depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se aplican los cargos, serán proporcionados sobre bases eficientes y económicas.

3. Cada Parte promoverá consultas entre las autoridades o entidades recaudadoras competentes en su territorio y las líneas aéreas designadas que usan los servicios e instalaciones, y promoverá que las autoridades o entidades recaudadoras competentes y las líneas aéreas designadas intercambien tal información según sea necesario para permitir una revisión adecuada de la razonabilidad de los cargos, de acuerdo con los principios de los incisos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte procurará que las autoridades recaudadoras competentes proporcionen a los usuarios un preaviso razonable de cualquier propuesta de modificación en los cargos al usuario a fin de permitirles expresar sus puntos de vista, antes de realizar dichos cambios.

4. Ninguna Parte, en los procedimientos de solución de controversias de acuerdo al Artículo 21 (Solución de Controversias), será considerada en incumplimiento de una disposición de este Artículo, a no ser que (i) no realice una revisión del cargo o la práctica que es materia de reclamo por la otra Parte dentro del periodo legal establecido o, en su defecto, dentro de un periodo de tiempo razonable; o (ii) si luego de esa revisión no tome todas las medidas dentro de sus facultades para subsanar cualquier cargo o práctica que fuera inconsistente con este Artículo.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.R.C.

Artículo 11

Cambio de moneda y Remesa de divisas

Cada Parte deberá permitir a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte convertir y transferir al exterior, y a su solicitud, todos los ingresos locales luego de impuestos, por la venta de servicios de transporte aéreo que superen los montos desembolsados localmente. Dicha conversión y remesa deberá permitirse con rápidez, sin restricciones injustificadas, y conforme a la legislación nacional al tipo de cambio aplicable en la fecha en que la conversión y remesa sean efectuadas.

REPÚBLICA DEL PERU
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.R.C.

Artículo 12

Oportunidades Comerciales

1. A la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte se les permitirá mantener representaciones adecuadas en el territorio de la otra Parte. Dichas representaciones pueden incluir personal comercial, operacional, técnico y otros especialistas, que puede ser transferido o contratado localmente, requerido para la prestación de servicios aéreos internacionales, de manera consistente con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos al ingreso, residencia y empleo.

2. Las autoridades competentes de cada Parte tomarán todas las medidas necesarias para asegurarse que los representantes de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte estén en condiciones de realizar correctamente sus actividades.

3. Particularmente cada Parte garantiza a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho a dedicarse a la venta y comercialización del transporte aéreo en su territorio (directamente y a discreción de las líneas aéreas designadas a través de sus agentes), incluyendo el derecho a establecer oficinas, tanto dentro (*on-line*) como fuera (*off-line*) de línea o ruta. Cada línea aérea designada tendrá el derecho de vender dicho transporte, y cualquier persona podrá adquirir dicho transporte en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de cualquier otro país.

4. La línea o líneas aéreas designadas de cada Parte estarán autorizadas a pagar los gastos locales, incluyendo compras de combustible, en el territorio de la otra Parte, en la moneda local. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán, a su discreción, pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles de conformidad con la regulación aplicable de la otra Parte.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.R.C.

Artículo 13

Acuerdos de cooperación comercial

1. Al operar u ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial consistentes con las normas sobre libre competencia de cada Parte, tales como de bloqueo de espacios y de código compartido, con:

   a. una línea aérea o líneas aéreas de la misma Parte ;

   b. una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte ; y

   c. una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país.

Siempre que:

i. Todas las líneas aéreas en dichos acuerdos cuenten con la autorización respectiva y cumplan con los requisitos que normalmente se aplican a dichos acuerdos; y

ii. En relación a la venta de cualquier boleto, la línea aérea informe claramente al comprador en el punto de venta, qué línea aérea operará cada sector del servicio y con qué línea(s) aérea(s) el comprador está celebrando una relación contractual.

2. Las líneas aéreas 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. Todo acuerdo de cooperación comercial deberá ser sometido a la previa aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

REPUBLICA DEL PERU
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
R.C.

Artículo 14

Servicios Intermodales

1. Sin perjuicio de cualquier otra disposición de este Acuerdo, las líneas aéreas designadas y proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes estarán autorizados, sin restricciones, a emplear en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga hacia o desde cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros países, incluyendo el transporte hacia y desde cualquier aeropuerto con instalaciones aduaneras, e incluso, en cuanto sea aplicable, el derecho a transportar la carga de un almacén aduanero según las leyes y regulaciones aplicables.

2. Dicha carga, ya sea que se mueva por tierra o por aire, tendrá acceso al procesamiento e instalaciones aduaneras del aeropuerto. Las líneas aéreas designadas podrán elegir realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo a través de acuerdos con otros transportistas de superficie, incluso el transporte de superficie prestado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Dichos servicios de carga intermodal podrán ser ofrecidos como un solo servicio a un precio que incluya el transporte aéreo y el de superficie combinados, siempre que no se confunda a los embarcadores sobre las circunstancias de dicho transporte.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
J.R.C.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 15

Arrendamiento de Aeronaves

1. Cualquier Parte- podrá impedir el uso de aeronaves arrendadas para los servicios que no cumplan con los Artículos 7 (Seguridad Operacional) y 8 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.

2. Con sujeción al inciso 1 de este Artículo, las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán utilizar aeronaves arrendadas de cualquier empresa, incluso de otras líneas aéreas, siempre que esto no produzca que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene conferidos.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
J.R.C.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 16

Derechos de aduana

1. Cada Parte exonerará a la línea aérea designada de la otra Parte, en toda la extensión posible bajo sus leyes, normas y reglamentos de los derechos de aduanas, impuestos al consumo, derechos de inspección, otros derechos y cargos nacionales sobre la aeronave, combustible, equipo en tierra, aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos incluyendo motores, equipo regular para aeronaves, suministros de aeronaves y otros artículos, tales como guías de carga aérea impresas, cualquier material impreso que lleve el logotipo de la compañía impresa en el mismo y el material de publicidad usual distribuído libre de cargos por esa línea aérea designada y que se encuentren aún a bordo, con el fin de usarse o usarse unicamente en conexión con la operación o servicios de la aeronave de la línea aérea designada de la otra Parte que opera los servicios acordados.

2. Las exoneraciones otorgadas por este Artículo se aplicarán a los bienes a los que se hace referencia en el parrafo 1 de este Artículo, que sean:

   a. introducidos en el territorio de una Parte, por o en representación de la línea aérea designada de la otra Parte, siempre que se mantengan esos bienes bajo el control de aduanas y permanezcan en las zonas que se señalen en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados; o

   b. retenidos a bordo de la aeronave para uso por la línea aérea designada de una Parte a su arribo o partida del territorio de la otra Parte; o

   c. tomados a bordo de la aeronave por la línea aérea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte y con fines de usarse en la operación de los servicios acordados;

ya sea que esos bienes sean usados o consumidos o no en su totalidad dentro del territorio de la Parte que concede la exoneración, siempre que la propiedad de esos bienes no se transfiera en el territorio de la citada Parte .

3. Las exoneraciones de los derechos de aduanas, impuestos al consumo, derechos de inspección y otros derechos y cargos nacionales, referidos a la importación, contemplados en este Artículo serán también aplicables en situaciones donde la línea aérea designada de una Parte haya celebrado acuerdos con otra línea aérea para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los bienes especificados en el parrafo 1 de este Artículo, siempre que esa otra línea aérea goce de la misma exoneración en la otra Parte.

REPUBLICA DEL PERU
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.R.C.

Artículo 17

Capacidad

1. Cada Parte brindará justas e iguales oportunidades para que las líneas aéreas designadas de ambas Partes compitan en la provisión del transporte aéreo internacional regulado por este Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá a cada línea aérea designada determinar la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, basadas en consideraciones comerciales en el mercado. Consistente con este derecho, ninguna de las Partes en este Acuerdo, limitará unilateralmente el volumén de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea requerido por motivos aduaneros, técnicos, operativos o ambientales bajo condiciones uniformes en concordancia con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna Parte impondrá a las líneas aéreas designadas por la otra Parte, un requisito de primera opción, distribución de tráfico, derecho por(de) no objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.P.C.

Artículo 18

Tarifas

1. Cada Parte permitirá que las tarifas de servicios aéreos sean establecidas libremente por cada línea aérea designada.

2. Las tarifas cobradas por las líneas aéreas no requerirán solicitud de autorización o aprobación de ninguna de las Partes.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
J. R. C.

Artículo 19

Aplicabilidad de los Acuerdos y Acuerdos Multilaterales

1. Salvo que se disponga otra cosa en este Acuerdo, este Acuerdo o cualquier acción adoptada en virtud del mismo, no afectará los derechos y obligaciones de las Partes bajo el Convenio.

2. Si un acuerdo multilateral relativo a transporte aéreo entrase en vigor en relación a ambas Partes, cualquier inconsistencia entre las obligaciones de las Partes bajo este Acuerdo y ese otro acuerdo será resuelta, entre ambas Partes, en favor de las disposiciones que brinden a las líneas aéreas designadas el mayor (i) ejercicio de derechos, (ii) seguridad de la aviación o (iii) seguridad operacional, salvo acuerdo distinto de las Partes o que el contexto lo requiera de otra forma.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.R.C.

Artículo 20

Consultas

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas relativas a la puesta en práctica, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo o su cumplimiento.

2. Tales consultas pueden ser realizadas directamente entre las autoridades aeronáuticas de las Partes, salvo las consultas sobre interpretación de este Acuerdo que pueden ser realizadas a través de canales diplomáticos.

3. Las consultas mencionadas bajo este Artículo comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, salvo acuerdo distinto de las Partes.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 21

Solución de Controversias

1. Cualquier controversia que surja bajo este Acuerdo podrá ser solucionada a través de consultas directas entre las Partes. Si después de seis (6) meses de dichas consultas las Partes no llegasen a tal acuerdo, la controversia podrá ser sometida, a pedido de cualquiera de las Partes, a arbitraje de acuerdo con los procedimientos establecidos en este Artículo.

2. El arbitraje se realizará por un tribunal de tres árbitros que se integrará de la siguiente manera:

   a. Dentro de los treinta (30) días posteriores a la recepción de una petición de arbitraje, cada Parte nombrará a un árbitro. Dentro de los sesenta (60) días posteriores a la designación de estos dos árbitros, ellos designarán por acuerdo a un tercer árbitro que actuará como Presidente del tribunal;

   b. Si cualquiera de las Partes no logra designar a un árbitro, o si no designan al tercer árbitro según el subpárrafo (a) de este párrafo, cualquiera de las Partes puede solicitar al Presidente del Consejo de la OACI designar al árbitro o árbitros necesarios en un plazo de treinta (30) días. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad que una de las Partes s, el Vicepresidente más antiguo que no esté descalificado por ese motivo hará la designación.

3. Salvo que se convenga de otra manera, el tribunal determinará los límites de su jurisdicción conforme a este Acuerdo y establecerá su propio reglamento. El tribunal, una vez constituido, podrá recomendar medidas de alivio provisionales a la espera de su determinación final. Por indicación del tribunal ó a petición de cualquiera de las Partes, una conferencia con respecto a las materias precisas a ser arbitradas y los procedimientos específicos a seguir se celebrará en una fecha determinada por el tribunal, en ningún caso más tarde de quince (15) días después de que el tercer árbitro haya sido designado. Si las Partes no logran arribar a un acuerdo respecto a estas materias, el tribunal determinará los las materias precisas a ser arbitradas y los procedimientos específicos a ser observados.

4. Salvo que se convenga de otra manera o como lo indique el tribunal, cada una de las Partes deberá presentar un memorándum dentro de cuarenta y cinco (45) días contados desde la designación del tercer árbitro y las respuestas tendrán un plazo de sesenta (60) días. El tribunal celebrará una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes ó por su propia iniciativa en un plazo de quince (15) días después de la fecha de vencimiento para la entrega de las respuestas.

5. El tribunal tratará de entregar una decisión por escrito dentro de treinta (30) días siguientes a la culminación de la audiencia o, si ésta no se realiza, a la fecha de entrega de las dos respuestas. La decisión de la mayoría del tribunal prevalecerá.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Asuntos Consulares - Ministerio de Relaciones Exteriores
J.R.C.

6. Las Partes s podrán presentar solicitudes de aclaración de la decisión dentro de los quince (15) días siguientes a su entrega y cualquier aclaración hecha será emitida dentro de los quince (15) días de tal solicitud.

7. Cada Parte dará plenos efectos a cualquier decisión ó resolución del tribunal.

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

9. En el caso y por el tiempo que cualquiera de las Partes deje de cumplir con cualquier decisión adoptada bajo el inciso 7 de este Artículo, la otra Parte podrá limitar, denegar o revocar cualesquiera derechos o privilegios que haya otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte en incumplimiento o a la o las líneas aéreas designadas en incumplimiento.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Asuntos Jurídicos
J.R.C.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 22

Enmiendas

1. Cualquier enmienda al presente Acuerdo, a excepción del Anexo, fruto de un acuerdo escrito de las Partes, entrará en vigor en la forma dispuesta en el Artículo 23 (Entrada en Vigor y Denuncia).

2. Cualquier modificación del Anexo del presente Acuerdo, puede ser hecha por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes. Dichas modificaciones serán efectivas mediante canje de notas, hecho a través de canales diplomáticos, en el que las Partes confirmen mutuamente que sus correspondientes procedimientos internos para este fin han sido cumplidos.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
J.R.C.

Artículo 23

Entrada en Vigor y Denuncia

1. El presente Acuerdo tendrá una duración indefinida y entrará en vigor en la fecha de recepción de la última de las notificaciones mediante las cuales las Partes se comuniquen mutuamente, por canales diplomáticos, el cumplimiento de los procedimientos exigidos por sus respectivos ordenamientos jurídicos.

2. Sin perjuicio de lo anterior, las Partes podrán denunciar el presente Acuerdo en cualquier momento mediante notas cursadas por el conducto diplomático con, al menos, seis meses de anticipación.

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

Artículo 24

Registro ante OACI

Este Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados a partir de su entrada en vigor ante OACI.

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

HECHO en Lima, Peru, a los 16 días del mes de Octubre de 2018, en dos ejemplares originales en idiomas castellano e inglés, ambos textos igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

POR EL GOBIERNO DE
LA REPÚBLICA DEL PERÚ

CARLOS CÉSAR ARTURO
ESTREMADOYRO MORY
VICE MINISTRO DE TRANSPORTES
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
COMUNICACIONES

POR EL GOBIERNO DE
LA REPÚBLICA DE SINGAPUR

BERNARD LIM
DIRECTOR SUPERIOR
RELACIONES INTERNACIONALES Y
SEGURIDAD
MINISTERIO DE TRANSPORTE

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

47

48

ANEXO

Sección 1
Programa de Rutas

Las líneas aéreas designadas de cada Parte, de acuerdo con los términos de su designación, estarán facultadas a realizar servicios aéreos internacionales regulares, entre los puntos de las siguientes rutas:

A. Para las líneas aéreas designadas de Singapur:

1. Para servicio(s) combinados de pasajeros y carga, desde puntos anteriores a Singapur, a través de Singapur y puntos intermedios, a un punto o puntos en Perú y más allá.
2. Para servicio(s) exclusivo(s) de carga, entre Perú y cualquier punto o puntos.

B. Para las líneas aéreas designadas del Perú:

1. Para servicio(s) combinados de pasajeros y carga, desde puntos anteriores al Perú, a través de Perú y puntos intermedios, a un punto o puntos en Singapur y más allá.
2. Para servicio(s) exclusivo(s) de carga, entre Singapur y cualquier punto o puntos.

Sección 2
Flexibilidad Operacional

Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o todos los vuelos, y a su discreción:

1. Operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones;
2. Combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una aeronave;
3. Brindar servicios en puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en la rutas en cualquier combinación y en cualquier orden;
4. Omitir escalas en cualquier punto o puntos;
5. Transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto en las rutas; y,
6. Brindar servicios en cualquier punto anterior a su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y podrá ofrecer y publicitar dichos servicios al público como servicios directos;

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho para llevar tráfico de otra manera permisible bajo este Acuerdo, siempre que, con la excepción de servicios exclusivos de carga, el servicio cubra un punto en el territorio de la Parte que designa a la línea aérea.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
J.R.C.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Sección 3
Cambio de Material

En cualquier segmento de las rutas antedichas, cualquier línea aérea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, a condición que, con excepción de los servicios exclusivos de carga, en la dirección de ida el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y que, en la dirección de venida, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

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 - 3991 y que consta de 30 páginas.

Lima, 07-02-2019

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

Jorge A. Raffo Carbajal
Embajador
Director General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00396/2018

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto	:	SUSCRIPCIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS PERÚ-SINGAPUR

Se remiten los textos originales (en inglés y español) del Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Perú y Singapur que ha sido suscrito el día de ayer. Mucho agradeceré tenga a bien disponer su perfeccionamiento interno.

A fin de que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mantenga sus archivos actualizados, mucho agradeceré facilitar a esta Dirección General una copia autenticada del acuerdo en cada idioma.

Asimismo, se devuelven los materiales no utilizados en la impresión del texto del Acuerdo.

Lima, 17 de October del 2018

Roberto Hernán Seminario Portocarrero
Embajador
Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

Lima, 11 SET. 2018

AER 12/9/18

OFICIO N° 463 - 2018-MTC/12

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Oficina de Gestión Documental y Archivo
MESA DE PARTES
12 SEP 2018
RECIBIDO
Hora: 11:04

Señor Embajador
ROBERTO SEMINARIO PORTOCARRERO
Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Lampa 543
Lima

Asunto: Suscripción del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur"
Ref.: Informe N° 029-2018-MTC/12.POA de 5set2018

Tengo a bien dirigirme a usted para informarle que, habiendo concluido satisfactoriamente la negociación bilateral con la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Singapur para la celebración de un Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) y cuyos textos finales han sido mutuamente consensuados y aprobados en Castellano e Inglés, resulta pertinente y necesario proceder a la suscripción de este importante y primer tratado internacional que vincula al Perú con Singapur a través del transporte aéreo; proceso que es de competencia de nuestra Cancillería.

Como es de su conocimiento, de acuerdo a las coordinaciones ya efectuadas con la contraparte y con su Despacho, este ASA será suscrito aproximadamente a las 12:00 horas del próximo 16 de octubre del corriente, en las instalaciones donde se desarrollará en Lima la próxima 46ª Reunión del Grupo de Trabajo en Transportes del Foro APEC (APEC TPT-WG46).

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 Singapur 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 textos en idiomas castellano e inglés del ASA y de los documentos anexos al referido informe.

Agradeciendo la especial y urgente 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 - Direcc. Gral. de Aeronáutica Civil

JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

REPUBLICA DEL PERU
RECIBIDO
12 SET. 2018
Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores
2873

MRE MESA DE PARTES RECIBIDO
CÓDIGO
Trámite a cargo de 2-15-B/288
DSL
Copias para Información
1
2 CIA
Observaciones CIA

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES
Fecha: 07 SET. 2018 Hora: 15:03
Reg.: T-244805-2018 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	☐
Otros ☐		4/6/3 2018	

INFORME N° 029-2018-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 de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur"

Ref. :
a) "Memorándum de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas Civiles de Singapur y Perú" del 3Ago2009
b) R.M. N° 777-09-MTC/02
c) Oficios N° 536, 619, 621, 622-2017-MTC/12 del 14set17 y 20oct17
d) Respuesta MINRE - Of. RE (DSL-AER) 2-15-B/859 del 17Oct17
e) Respuesta INDECOPI – Carta 954-2017/PRE-INDECOPI del 28nov17
f) Respuesta SUNAT – Of. 141-2018-SUNAT/3000000 del 23mar18
g) Respuesta MEF – Of. 2178-2018-EF/13.01 del 3jul18
h) Oficio N° 376-2018-MTC/12 del 17jul18
i) E-mail del 4set18 de la Autoridad Aeronáutica de Singapur

FECHA : Lima, 5 de setiembre de 2018

Tengo a bien informar a su Despacho que el proceso de negociación bilateral entre las Autoridades Aeronáuticas Civiles de nuestro país y de Singapur 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 Singapur y de la República del Perú" suscrito en Lima, el 3 de Agosto de 2009, ratificado con R.M. N° 777-2009-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 General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos (por encontrarse vacante la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales del MINRE).

Reg. N°. T-244805-2018

53

I.- ANTECEDENTES.-

1. La negociación de un ASA con Singapur se inicia el año 2009, año en el cual se suscribe un Memorándum de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas de ambos países con fecha 3ago2009, ratificado por R.M. N° 777-2009-MTC/02, y donde se iniciala y se somete a revisión de los diversos sectores de ambos Gobiernos, un proyecto de ASA.
2. Recibidos durante el año 2011 los pronunciamientos de los sectores competentes en el Perú, se produjo un sucesivo intercambio de contrapropuestas hasta el año 2013.
3. Durante el año 2014, en coordinación y cooperación con el entonces Director General de Asia y Oceanía del MINRE –Embajador Juan Carlos Capuñay- por primera vez se discutió multisectorialmente y se acordó un proyecto consensuado de ASA, luego de una serie de reuniones en Cancillería con participación presencial de funcionarios de MINRE, DGAC-MTC, MEF, INDECOPI, SUNAT y MIDEF, de manera que sirviera como "modelo" o "matriz" para futuras negociaciones.
4. El texto de consenso alcanzado el 8 de julio 2014, fue remitido por la Dirección de Asuntos Aéreos del MINRE a Singapur ese mismo mes.
5. Por su parte, en febrero de 2015 Singapur formuló comentarios y contrapropuestas al texto que recibiera en julio 2014, a través de Cancillería.
6. Luego de un período de suspensión en los procesos de negociación bilateral, se retomaron las comunicaciones en el año 2016, en las que de manera cordial se convino en reiniciar las negociaciones y restablecer las comunicaciones con la AAC de Singapur.
7. Con Oficio DGAC 1747-2016 del 28Dic se remite a la AAC de Singapur la contrapropuesta peruana del ASA.
8. El 19abr17 la AAC de Singapur remite contrapropuesta con algunas observaciones para aprobación.
9. Conforme a los procedimientos requeridos por Cancillería, 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 – OF. DGAC-536 A RREE del 14set17
   Respuesta OF. RE(DSL-AER) 2-15-B/859 del 17Oct17
B. MEF – OF. 622 DGAC a MEF del 20oct17
   Respuesta consolidada con OF. 2178-2018-EF/13.01 MEF del 3jul18
C. SUNAT – OF. 619 DGAC a SUNAT del 20oct17
   Respuesta –como es su práctica- OF. 140-2018-SUNAT/3000000 del 23mar18 dirigida al MEF
E. INDECOPI – OF. 621 DGAC a INDECOPI del 20oct17
   Respuesta con Carta N° 954-2017/PRE-INDECOPI del 28nov17

10. Luego del intercambio y negociación por correspondencia electrónica, ambas Partes concluyeron consensuadamente el texto final de ASA, sobre el que esta DGAC comunicó a Singapur su conformidad con oficio DGAC 376-2018-MTC/12 del 17jul18.
11. Mediante correo electrónico enviado por la AAC de Singapur el 4set18, comunican a esta DGAC su plena disposición para la suscripción del ASA, proponiendo se haga efectiva durante la realización de la 46° Reunión del APEC a llevarse a cabo en Lima, puntualmente el 16oct18.

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 países 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 circunstancias particulares de cada país.

   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.

2. Así, su texto incorpora:

   a) La multidesignación de aerolíneas por cada país (cualquier número de aerolíneas puede explotar los servicios regulares);
   b) 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/desde puntos intermedios a un punto o puntos más allá 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 anticipado en el MdE, en términos de estricta reciprocidad e igualdad de oportunidades para los transportistas de ambos estados, de acuerdo a ley peruana;
   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) Libre determinación de Capacidad.
   e) 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);
   f) 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

g) Las demás estipulaciones y cláusulas "estándar" 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.

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 Singapur, 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 singapurenses 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 Singapur 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, así como para el previo otorgamiento de Plenos Poderes a nuestro representante acreditado para dicho acto.

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.

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

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL"

Lima, 13 JUL. 2018

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
E-179278-2018
FECHA Y HORA: 2018/07/03 16:28:02
REGISTRADOR: RUTHY ANABELLA BERAUN NINA
Revisa tus trámites en nuestro www.mtc.gob.pe/sdt

OFICIO N° 2178 -2018-EF/13.01

Señor
JUANA LOPEZ ESCOBAR
Secretaria General
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Jr. Zorrito 1203, Lima 1
Presente.-

Asunto : Opinión sobre el proyecto de texto del Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur

Referencia : Oficio N° 622-2017-MTC/12

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia mediante el cual la Dirección General de Aeronáutica Civil solicita opinión a este Ministerio sobre la versión final del Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur.

Sobre el particular, se adjunta copia del Informe N° 140-2018-EF/61.01, elaborado por la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, para su conocimiento y fines pertinentes.

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

Atentamente

MTC
Oficina de Coordinacion Administrativa
SECRETARÍA GENERAL
04 JUL 2018
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: 11:00
FECHA:

ROSALÍA ÁLVAREZ ESTRADA
Secretaria General

57

56

MEF
DGPIP 52

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

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL"

INFORME Nº 140 -2018-EF/61.01

Para : Señor
CÉSAR LIENDO VIDAL
Viceministro de Economía

Asunto : Opinión respecto al texto final del Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur

Referencia : a) Oficio N° 622-2017-MTC/12 (HR N° 183147-2017)
b) Memorando N° 422-2017-EF/61.01
c) Oficio N° 140-2018-SUNAT/300000 (HR N° 054284-2018)
d) Memorando N° 105-2018-EF/62.01

Fecha : 04 MAYO 2018

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación a los documentos de la referencia, a fin de poner en su conocimiento el presente informe.

I. ANTECEDENTES

Mediante el documento a) de la referencia, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicita opinión a este Ministerio respecto de la versión final del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur (en adelante el Proyecto de Acuerdo).

Por su parte, a través del documento de la referencia c), la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria - SUNAT remite a esta Dirección General el informe N° 073-2018-SUNAT/340000, en el cual emite opinión respecto al Proyecto de Acuerdo.

Finalmente, a través del documento de la referencia d), la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad - DGAEICYP remite a esta Dirección General el informe N° 080-2018-EF/62.01, en el cual emite opinión respecto al Proyecto de Acuerdo en el marco de sus competencias.

II. ANÁLISIS

Respecto de los aspectos tributarios contenidos en el Proyecto de Acuerdo, 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

[1] Publicada el 8 de febrero de 1946.

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 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. El artículo 1 de la Ley N° 26355[2] prescribe que los equipos y materiales que lleguen al territorio peruano y permanezcan bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, destinados al servicio de rampa, que sea prestado por las personas naturales o jurídicas, a las aeronaves en los aeropuertos del país, gozan de los beneficios del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago suscrito por el Perú y aprobado por Resolución Legislativa N° 10358 y lo dispuesto en el artículo 2 del Decreto Supremo N° 429-H.

1.3. La Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1053[3], 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).

1.4. El Decreto Supremo N° 064-2004-EF[4] 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[5]. 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

---

2 Ley que establece que los equipos y materiales que lleguen al país y permanezcan bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca gozan de los beneficios del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago.

3 Publicado el 27 de junio de 2008.

4 Publicado el 20 de mayo de 2004.

5 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.

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

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL"

v. Equipos de seguridad tales como dispositivos detectores de armas, drogas y explosivos, equipos de circuito cerrado, etc.

1.5. 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.
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.

1.6. El numeral 5 del artículo 33 de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo[6] 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. Respecto a las disposiciones contenidas en Proyecto de Acuerdo, cabe señalar lo siguiente:

DIRECCIÓN GENERAL DE POLITICA DE INGRESOS PUBLICOS Director General MEF

A. Propuesta

"*DESEANDO hacer posible para las líneas aéreas el ofertar al público viajero y a los embarcadores una variedad de opciones de servicios y deseando alentar a las líneas aéreas a que desarrollen e implementen precios competitivos de innovadores.*"

Comentarios

Al respecto, la DGAEICYP considera que el término "*innovadores*" carece de objetividad debido a que cada parte podría tener diferentes consideraciones de lo que a su parecer se califica como "innovador". Asimismo, el hecho de que un precio sea tenga esa característica no es relevante en el mantenimiento de un ambiente de libre competencia.

En tal sentido, sugiere suprimir dicho término por lo propone el siguiente texto alternativo.

Texto alternativo

"*DESEANDO hacer posible para las líneas aéreas el ofertar al público viajero y a los embarcadores una variedad de opciones de servicios y deseando alentar a las líneas aéreas a que desarrollen e implementen precios competitivos.*"

[6] Cuyo del Texto Único Ordenado fue aprobado por Decreto Supremo N° 055-99-EF.

60

B. **Propuesta**

"Artículo 2
Otorgamiento de Derechos

(...)

4. *Ninguna expresión de este Artículo será considerada como el otorgamiento a la línea aérea designada de una Parte de los derechos a embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga y correo por remuneración y con destino a otro punto en el territorio de esa otra Parte.*

(...)"

Comentarios

Al respecto, la DGAEICYP señala que lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 2 bajo análisis está alineada con la legislación nacional, dado 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 peruanas.

C. **Propuesta**

"Artículo 3
Designación y Autorización

(...)

2. *A la recepción de tal designación y de las solicitudes de las líneas aéreas designadas, en la forma y modo prescritos para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, las autoridades aeronáuticas de cada Parte, con el menor retraso procedimental, otorgarán a la(s) línea(s) aérea(s) las debidas autorizaciones operativas y permisos técnicos, a menos de que no esté satisfecha con:*

   a) *Que la línea aérea designada tenga su principal lugar de negocios en el territorio de la Parte que designada; o*
   b) *La Parte que designa a la línea aérea tiene y mantiene un control regulador efectivo de la línea aérea según las leyes, regulaciones y las normas de la Parte que designa la línea aérea; o*
   c) *La línea aérea está capacitada para cumplir con las condiciones prescritas según las leyes, normas y reglas que se aplican normalmente a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe designación; o*
   d) *La Parte que designa la línea aérea está manteniendo y administrando los estándares establecidos en el Artículo 7 (Seguridad Operacional) y Artículo 8 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.*

(...)"

Comentarios

Al respecto, la DGAEICYP señala que el requisito establecido en el párrafo 2 del artículo 3 bajo análisis 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.

D. **Propuesta**

"Artículo 6
Tránsito Directo

1. *Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dicho propósito, no estarán sujetos a ninguna revisión salvo por razones de seguridad de la aviación, control de narcóticos, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales.*
2. *El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares."*

Comentarios

Al respecto, la DGAEICYP señala que lo dispuesto párrafo 1 del artículo 6 en comentario se encuentra acorde con la legislación vigente, pues en el artículo 120 del Reglamento de la Ley General de Aduanas, señala que la mercancía en tránsito no estará sujeta a reconocimiento físico cuando ésta se transporte a través de contenedores debidamente precintados. De esta manera, la legislación nacional prevé el tratamiento simplificado que recibirá el tráfico bajo este régimen aduanero.

Agrega que en lo referente al párrafo 2 del presente artículo, éste se encuentra acorde con el artículo 92 de la Ley General de Aduanas en el que se señala que las mercancías bajo el régimen de tránsito serán transportadas con suspensión de los derechos arancelarios y otros tributos.

Por su parte, esta Dirección General agrega, en lo que respecta al equipaje y la carga en tránsito directo, se debe señalar que estos no ingresan al país[7]. En ese sentido, para efectos del Impuesto General a las Ventas, Impuesto de Promoción Municipal[8] e Impuesto Selectivo al Consumo dichos bienes en tránsito se encuentran fuera del campo de aplicación de los citados impuestos, no encontrándose observaciones a la exención de impuestos propuesta.

F. **Propuesta**

E. **Propuesta**

"Artículo 10
Cargos al Usuario

[7] 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 la medida que los bienes provenientes del exterior no se sometan a dicho régimen aduanero no se encontrarán sujetos al pago de dicho tributo.

[8] El artículo 76 del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, aprobado por Decreto Supremo N° 156-2004-EF, señala que el Impuesto de Promoción Municipal grava con una tasa del 2% las operaciones afectas al régimen del Impuesto General a las Ventas y se rige por sus mismas normas.

62

1. *Los cargos al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades o entidades recaudadoras competentes de cada Parte, a las líneas aéreas designadas de la otra Parte serán no discriminatorios y equitativamente prorrateados entre las diferentes categorías de usuarios. En cualquier caso, cualesquiera cargos al usuario serán impuestos a las líneas aéreas designadas de la otra Parte en términos no menos favorables disponibles para cualquier otra línea aérea designada que preste servicios aéreos similares en el momento en que sean impuestos dichos cargos.*
2. *Los cargos al usuario impuestos a las líneas aéreas designadas de la otra Parte pueden reflejar, pero no exceder, el costo total para las autoridades o entidades recaudadoras competentes por brindar las respectivas instalaciones y servicios de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea, seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos cargos pueden incluir un razonable retorno sobre activos, luego de su depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se aplican los cargos serán proporcionados sobre bases eficientes y económicas.*
(...)"

Comentarios

Al respecto, la DGAEICYP señala que lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10 es consistente con lo dispuesto por el artículo 15 del Convenio de Aviación Civil Internacional (Acuerdo de Chicago).

"(...) 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:

(...)

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 (...)"

Agrega que el párrafo 2 de la opción 2 del artículo 12 del Modelo de Acuerdo de Servicios Aéreos de la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI (versión de transición) estipula:

"Los derechos impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte pueden reflejar, pero sin excederlo, el costo total que representa para las autoridades u órganos de recaudación competentes el suministro de instalaciones y servicios aeroportuarios apropiados de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos costos podrían incluir un rendimiento razonable del activo y después de la depreciación (...)"

En tal sentido, lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10 acerca del establecimiento del monto de los cargos al usuario se encuentra en línea con el desarrollo de la materia en el Modelo de Acuerdo de Servicios Aéreos de la OACI.

F. Propuesta

"Artículo 11
Cambio de moneda y Remesa de divisas

63

62

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

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL"

Cada Parte deberá permitir a la(s) línea(s) aéreas(s) designada(s) de la otra Parte convertir y transferir al exterior, y a su solicitud, todos los ingresos locales luego de impuestos, por la venta de servicios de transporte aéreo que superen los montos desembolsados localmente. Dicha conversión y remesa deberá permitirse con rapidez, sin restricciones injustificadas, y conforme a la legislación nacional, al tipo de cambio aplicable a la fecha en que la conversión y remesa sean efectuadas."

Comentarios

En relación al artículo 11 en comentario, la SUNAT y esta Dirección General coinciden en señalar el artículo 9° del Texto Único Ordenado de la Ley para la Lucha contra la Evasión y para la Formalización de la Economía[9], el Impuesto a las Transacciones Financieras (ITF) grava las operaciones en moneda nacional o extranjera y los giros o envíos de dinero, y dado que la conversión y transferencia deberá ser realizada conforme a la legislación nacional, lo dispuesto en el citado artículo no excede lo regulado nuestro ordenamiento tributario.

G. Propuesta

"ARTÍCULO 16
DERECHOS DE ADUANA

1. *Cada Parte exonerará a la línea aérea designada de la otra Parte, en toda la extensión posible bajo sus leyes, normas y reglamentos, de los derechos de aduanas, impuestos al consumo, derechos de inspección, otros derechos y cargos nacionales sobre la aeronave, combustible, equipo en tierra, aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos incluyendo motores, equipo regular para aeronaves, suministros de aeronaves y otros artículos, tales como guías de carga aérea impresas, cualquier material impreso que lleve el logotipo de la compañía impresa en el mismo y el material de publicidad usual distribuido libre de cargos por esa línea aérea designada y que se encuentre aún a bordo, con el fin de usarse o usarse únicamente en conexión con la operación o servicios de la aeronave de la línea aérea designada de la otra Parte que opera los servicios acordados.*

2. *Las exoneraciones otorgadas por este Artículo se aplicarán a los bienes a los que se hace referencia en el párrafo 1 de este Artículo, que sean:*

   a. *Introducidos en el territorio de una Parte, por o en representación de la línea aérea designada de la otra Parte, siempre que se mantengan esos bienes bajo el control de aduanas y permanezcan en las zonas que se señalen en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados; o*
   b. *Retenidos a bordo de la aeronave para uso por la línea aérea designada de una Parte a su arribo o partida del territorio de la otra Parte; o*
   c. *Tomados a bordo de la aeronave por la línea aérea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte y con fines de usarse en la operación de los servicios acordados;*

Ya sea que esos artículos sean usados o consumidos o no en su totalidad dentro del territorio de la Parte que concede la exoneración, siempre que la propiedad de esos objetos no se transfiera en el territorio de la citada Parte.

[9] Aprobado por Decreto Supremo N° 150-2007-EF.

64

3. *Las exoneraciones de los derechos de aduanas, impuestos al consumo, derechos de inspección y otros derechos y cargos nacionales, referidos a la importación, contemplados en este Artículo serán también aplicables en situaciones donde la línea aérea designada de una Parte haya celebrado acuerdos con otra línea aérea para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los artículos especificados en el párrafo 1 de este Artículo, siempre que esa otra línea aérea goce de la misma exoneración en la otra Parte."*

Comentarios

Dado que el párrafo 1 del artículo 16 en comentario establece de manera expresa que la exención propuesta se otorgará de acuerdo con las leyes, normas y reglamentos de cada país, es decir, que dichas exenciones no operarán automáticamente sino que dependen de que estén recogidas en la normatividad interna, la DGAEICYP, SUNAT y esta Dirección General coinciden en señalar que esta disposición no excede lo dispuesto por nuestro ordenamiento tributario.

En efecto, en el presente caso, serán de aplicación las disposiciones normativas citadas en el numeral 1 del presente Informe, según corresponda.

Asimismo, en relación a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 6, la DGAEICYP señala que esta disposición está contemplada en la legislación nacional por medio del procedimiento INTA PG-19 que permite el préstamo de Material de Uso Aeronáutico.

Sin perjuicio de lo mencionado, se sugiere del artículo reemplazar los términos "*artículos*" y "*objetos*" por el término "bienes", en el último párrafo del párrafo 2 y en la última parte del párrafo 3 del artículo 16, a fin de darle coherencia al artículo bajo análisis.

En tal sentido, considerando los comentarios antes señalados, se propone el siguiente texto alternativo.

Texto alternativo

"***ARTÍCULO 16***
DERECHOS DE ADUANA

1. *Cada Parte exonerará a la línea aérea designada de la otra Parte, en toda la extensión posible bajo sus leyes, normas y reglamentos, de los derechos de aduana, impuestos al consumo, derechos de inspección, otros derechos y cargos nacionales sobre la aeronave, combustible, equipo en tierra, aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos incluyendo motores, equipo regular para aeronaves, suministros de aeronaves y otros artículos, tales como guías de carga aérea impresas, cualquier material impreso que lleve el logotipo de la compañía impreso en el mismo y el material de publicidad usual distribuido libre de cargos por esa línea aérea designada y que se encuentre aún a bordo, con el fin de usarse o usarse únicamente en conexión con la operación o servicios de la aeronave de la línea aérea designada de la otra Parte que opera los servicios acordados.*

2. *Las exoneraciones otorgadas por este Artículo se aplicarán a los bienes a los que se hace referencia en el párrafo 1 de este Artículo, que sean:*

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

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL"

a. *Introducidos en el territorio de una Parte, por o en representación de la línea aérea designada de la otra Parte, siempre que se mantengan esos bienes bajo el control de aduanas y permanezcan en las zonas que se señalen en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados; o*

b. *Retenidos a bordo de la aeronave para uso por la línea aérea designada de una Parte a su arribo o partida del territorio de la otra Parte; o*
c. *Tomados a bordo de la aeronave usada por la línea aérea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte y con fines de usarse en la operación de los servicios acordados.*

Ya sea que esos bienes sean usados o consumidos o no en su totalidad dentro del territorio de la Parte que concede la exención, siempre que la propiedad de esos bienes no se transfiera en el territorio de la citada Parte.

3. *Las exoneraciones de los derechos de aduanas, impuestos al consumo, derechos de inspección y otros derechos y cargos nacionales, referidos a la importación, contemplados en este Artículo serán también aplicables en situaciones donde la línea aérea designada de una Parte haya celebrado acuerdos con otra línea aérea para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los bienes especificados en el párrafo 1 de este Artículo, siempre que esa otra línea aérea goce de la misma exoneración en la otra Parte."*

H. **Propuesta**

"***Artículo 18***
Tarifas

1. *Cada Parte permitirá que las tarifas de servicios aéreos sean establecidas libremente por cada línea aérea designada.*
(...)".

Comentarios

Al respecto, la DGAEICYP señala que la disposición del párrafo 1 del artículo 18 en análisis es consistente con el Decreto Legislativo N° 757 que resguarda la libertad de empresa y libre iniciativa privada.

III. CONCLUSIÓN

De acuerdo con lo expuesto, se propone un texto alternativo para uno de los considerandos y para el artículo 16 de la versión final del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur, a fin de que éstos se ajusten a la terminología usada en la legislación nacional y se eviten problemas de interpretación respecto de su alcance.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente

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

66

PERÚ | Presidencia del Consejo de Ministros | INDECOPI

M.T.C.
MESA DE PARTES
E: 316602
30 NOV. 2017
HORA [redacted] FIRMA

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Presidencia
anexo 1101

CARTA N° 954 -2017/PRE-INDECOPI

Lima, 28 de noviembre de 2017

Señor
Juan Carlos Pavic Moreno
Director General de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jr. Zorritos 1203
Lima.-

Asunto: Oficio N° 621-2017-MTC/12

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación a su oficio de la referencia, mediante el cual solicita opinión sobre el texto final del Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Singapur y el Gobierno de la República de Perú.

Al respecto, adjunto a la presente el Informe N° 088-2017/ST-CLC-INDECOPI, emitido por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO INDECOPI

Ivo Gagliuffi Piercechi
Presidente del Consejo Directivo

67

PERÚ | Presidencia del Consejo de Ministros | INDECOPI

INFORME 088-2017-INDECOPI/ST-CLC-INDECOPI

Indecopi
PRESIDENCIA
21 NOV 2017
RECIBIDO
Por: ... Hora: ...

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

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

FECHA : 13 de noviembre de 2017

I. ANTECEDENTES

1. El 28 de enero de 2011, mediante Oficio 083-2011-MTC/12, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, la DGAC) remitió al INDECOPI copia del Proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Singapur y el Gobierno de la República de Perú (en adelante, el Acuerdo), a fin de que emita un pronunciamiento sobre los temas de su competencia. Por ello, el 10 de febrero de 2011, esta Secretaría Técnica emitió el Informe Técnico 008-2011-INDECOPI/ST-CLC, realizando algunas recomendaciones.

2. Mediante Oficio 621-2017-MTC/12, recibido el 2 de noviembre de 2017, la DGAC remitió al INDECOPI el texto final del Acuerdo, a fin de que emita un pronunciamiento sobre los temas de su competencia.

3. Mediante Hoja de Trámite 147715, la Presidencia del Consejo Directivo del INDECOPI encargó a esta Secretaría Técnica la elaboración de un informe técnico sobre la solicitud de opinión de la DGAC.

II. OBJETO DEL INFORME

4. Emitir opinión sobre los artículos del Acuerdo, en los temas relativos a la defensa de la libre competencia.

III. ANÁLISIS

5. Sobre el particular, observamos que se han recogido las opiniones emitidas por esta Secretaría Técnica en su anterior informe.

6. Así, por ejemplo, se ha procedido a modificar el numeral 1 del artículo 10 del Acuerdo, a fin de eliminar la referencia a cobros justos y razonables, en el siguiente texto original: "*Los cobros al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades o entidades pertinentes de cada una de las Partes a las aerolíneas designadas de la otra Parte deberán ser justos y razonables, no injustamente*

discriminatorios y equitativamente distribuidos entre las diferentes clases de usuarios. (...).

7. En efecto, en la versión del texto final del Acuerdo, se ha eliminado la referencia a cobros justos y razonables, al establecer lo siguiente:

Artículo 10
Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades o entidades recaudadoras competentes de cada Parte a las líneas aéreas designadas de la otra Parte serán no discriminatorias y equitativamente prorrateados entre las diferentes categorías de usuarios. (...).

8. Asimismo, se ha recogido la propuesta de esta Secretaría Técnica en el numeral 1 del artículo 13 del Acuerdo, a fin de incorporar la referencia al cumplimiento de las normas de libre competencia en los acuerdos de cooperación comercial que celebren las líneas aéreas, y que no estaba en el texto inicial siguiente: *Al operar o mantener los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier aerolínea designada de una de las Partes podrá suscribir Acuerdos de cooperación comercial (...).*

9. En efecto, en la versión del texto final del Acuerdo se ha incorporado nuestra recomendación, al establecer lo siguiente:

Artículo 13
Acuerdos de cooperación comercial

1. Al operar u ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial consistentes con las normas sobre libre competencia de cada Parte (...).

IV. CONCLUSIÓN

La Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia es de opinión favorable al Texto Final de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur, remitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio 621-2017-MTC/12.

Jesús Eloy Espinoza Lozada
Secretario Técnico

69

partes han comprometido en de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, resaltando que cada Parte deberá actuar de conformidad con las disposiciones contenidas en el "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; 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 los Aeropuertos que presten servicios a la Aviación Civil Internacional", hecho en Montreal el 24 de Febrero de 1988; y cualquier otro acuerdo que regule la seguridad de la aviación civil, vinculante para ambas Partes.

- Asimismo, el acuerdo obliga a toda parte a exigir a los operadores de aeronaves que apliquen eficazmente las medidas adecuadas en su territorio para proteger a la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y compartimentos de las aeronaves antes y durante el abordaje o la estiba; lo que redunda de manera positiva en la seguridad aerocomercial de nuestro país. .
- Cabe destacar que este acuerdo permite una mejora de las oportunidades comerciales para cada una de las partes, dado que conforme las disposiciones del artículo 12 del mismo, este permite a las líneas aéreas designadas mantener representaciones adecuadas en el territorio de la otra Parte. Igualmente el acuerdo garantiza el derecho a la comercialización del transpornte aéreo en los territorios de las partes, estableciendo el derecho a operar oficinas.

Opinión:

Por lo antes expuesto, la DSL expresa su total conformidad respecto a la conveniencia de la ratificación del Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur.

Lima, 4 de February del 2019

Roberto Hernán Seminario Portocarrero
Embajador
Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

71

Proyecto N° 04225

N.Pr. F.Pres. Título Iniciativa

04225 16/04/2019 RESOLUCIÓN LEGISLATIVA QUE APRUEBA EL "ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚ BLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DE SINGAPUR"
Proponente : Poder Ejecutivo

Sumilla:
Propone someter a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Resolución Legislativa que aprueba el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur", suscrito el 16 de octubre de 2018, en la ciudad de Lima, República del Perú.

Firmantes:

Seguimiento:

25/04/2019	**Decretado a...**	Relaciones Ext.	
25/04/2019	**Decretado a...**	Transportes	
25/04/2019	**En comis.**	Relaciones Ext.	
25/04/2019	**En comis.**	Transportes	
25/06/2019	**Dict.Fav.Sust**	Relaciones Ext.	Unan.
	Falta dict. Transportes		
16/07/2019	Oficio 539-2018-2019/CRREE-CR del Congresista Galarreta V., Presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores, solicita priorización.-DGP para ser vista en JP.		
10/09/2019	Oficio 105-2019-2020/CRREE-CR del congresista Tubino A. S.,Presidente de la Comisión de RR.EE.,solicita priorización del proyecto de ley .-DGP para ser visto en CD.		
17/09/2019	Oficio 229-2019-2020/CRREE-CR del congresista Tubino AS., solicita priorización del Proyecto de Ley.-DGP para ser visto en CD.		
21/07/2020	**Dict.Fav.Sust**	Transportes	Unan.

Total Proyectos: 1

Fin de Reporte