

Proyecto de Resolución Legislativa N° 4301/2018-PE

Proyecto de Resolución Legislativa N° 235/2021-PE



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

Lima, 06 de mayo de 2019

OFICIO N° 118-2019-PR

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 el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelandia"**, suscrito el 16 de noviembre de 2018, en la ciudad de Port Moresby, Estado Independiente de Papúa Nueva Guinea.

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

340439.ATD

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 10.....de.....MAYO.....del 2019.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la
República: pase la Proposición N° 4301 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



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° 4301/2018-PE, a la comisión (es) de; **Relaciones Exteriores; y Transportes y Comunicaciones** asignándole el **N° 235/2021-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 el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelandia”

1. **Resolución Suprema N.º 083-2019-RE**
2. **Proyecto de Resolución Legislativa**
3. **Informe de Perfeccionamiento**
 - Informe (DGT) N° 015-2019
4. **Instrumento Internacional**
 - “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelandia”
5. **Solicitud de Perfeccionamiento**
 - Memorándum (DSL) N° DSL00484/2018, de 23 de noviembre de 2018.
6. **Opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**
 - Oficio N° 462-2018-MTC/12, de 10 de septiembre de 2018 y el Informe No. 30-2018-MTC/12.POA
7. **Opinión del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)**
 - Oficio N° 1060-2018-EF/13.01, de 23 de marzo de 2018, y el Informe N° 063-2018-EF/61.01
8. **Opinión del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)**
 - Carta N° 182-2019/PRE-INDECOPI, de 25 de febrero de 2019, y el Informe Técnico N° 014-2019/ST-CLC-INDECOPI
9. **Opinión de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos**
 - Memorándum (DSL) N° DSL00082/2019, de 6 de febrero de 2019

Resolución Suprema Nº 083-2019-RE

Lima, 06 de mayo de 2019

CONSIDERANDO:

Que, el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelandia" fue suscrito el 16 de noviembre de 2018, en la ciudad de Port Moresby, Estado Independiente de Papúa Nueva Guinea;

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

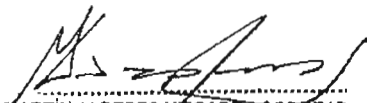
De conformidad con lo dispuesto en los artículos 56º y 102º inciso 3 de la Constitución Política del Perú y el primer párrafo del artículo 2º de la Ley N° 26647, que disponen la aprobación legislativa de los tratados celebrados por el Estado peruano;

SE RESUELVE:

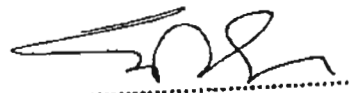
Artículo 1º.- Remítase al Congreso de la República la documentación relativa al "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelandia", suscrito el 16 de noviembre de 2018, en la ciudad de Port Moresby, Estado Independiente de Papúa Nueva Guinea.

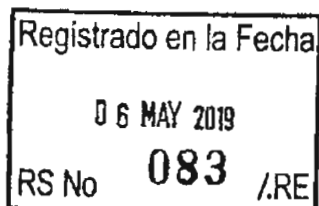
Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema es refrendada por el señor Presidente del Consejo de Ministros y el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

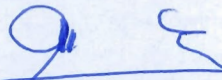

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República


NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES
Ministro de Relaciones Exteriores


SALVADOR DEL SOLAR LABARTHE
Presidente del Consejo de Ministros



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Documento Autenticado


Ricardo Huauya Yucra
FELATARIO R.M. N° 0785-2017-RE
Reg. N° 2991 Fecha 08.05.19



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
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE NUEVA ZELANDIA”**

Artículo único. Objeto de la Resolución Legislativa

Apruébase el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelanda”, suscrito el 16 de noviembre de 2018, en la ciudad de Port Moresby, Estado Independiente de Papúa Nueva Guinea.



MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República



SALVADOR DEL SOLAR LABHARTE
Presidente del Consejo de Ministros



NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES
Ministro de Relaciones Exteriores



PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

INFORME (DGT) N° 015-2019

I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. A través del Memorándum (DSL) N° DSL00484/2018, de 23 de noviembre 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 el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelanda”**, suscrito en la ciudad de Port Moresby, Estado Independiente de Papúa Nueva Guinea, el 16 de noviembre de 2018 (en adelante, “el Acuerdo”).

II. ANTECEDENTES

2. Las negociaciones bilaterales entre el Perú y Nueva Zelanda para establecer un acuerdo de servicios aéreos fueron iniciadas en 1999; sin embargo, solamente se llegó a entendimientos preliminares.

3. En el año 2013, Nueva Zelanda impulsó nuevamente las negociaciones, para lo cual propuso al Perú algunos cambios a los entendimientos abordados anteriormente y, luego de obtener las opiniones favorables de los Sectores involucrados del Estado peruano en los temas abordados, el Perú y Nueva Zelanda suscribieron el Acuerdo en la ciudad de Port Moresby, Estado Independiente de Papúa Nueva Guinea, el 16 de noviembre de 2018.

4. El Acuerdo entrará en vigor, según su artículo 19, a partir de la fecha de la recepción de la última de las notificaciones mediante las cuales las partes se informen mutuamente, a través de canales diplomáticos, el cumplimiento de los procedimientos exigidos por sus respectivos ordenamientos jurídicos.

5. A la fecha, en el “Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño” no obra la comunicación de Nueva Zelanda 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-3997.

III. OBJETO

7. El objeto del Acuerdo es establecer y explotar servicios aéreos entre el Perú y Nueva Zelanda.¹

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 14 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.





IV. DESCRIPCIÓN

8. El Acuerdo está conformado por un preámbulo, diecinueve (19) artículos y dos (2) anexos.

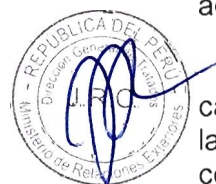
9. En el **preámbulo** del Acuerdo se identifica como las Partes del mismo a la República del Perú y a Nueva Zelandia. Se señala que los dos Estados están deseosos de promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre las líneas aéreas en el mercado y que desean facilitar la expansión de las oportunidades en el transporte aéreo internacional. Asimismo, en el preámbulo también se indica que los dos Estados desean hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los viajeros y embarcadores una variedad de opciones de servicios. De la misma manera, se señala su preocupación por asegurar un alto nivel de seguridad en vuelo y en tierra en transporte aéreo internacional, así como su preocupación sobre los actos y amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves, personas o su propiedad.

Cláusulas generales

10. 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 “territorio”, respecto al Perú, el territorio continental, las islas, los espacios marítimos y el espacio aéreo que los cubre, en los que el Perú ejerce soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción de acuerdo con su legislación interna y el Derecho Internacional.

11. De igual manera, se define como “servicio regular” a una serie de vuelos realizados por una aeronave para el transporte de pasajeros, carga y correo entre dos o más puntos, en que los vuelos son tan regulares o frecuentes que llegan a constituir un servicio sistemático. A su vez, por “tarifa” se entiende cualquier precio, flete o cargo por concepto de transporte de pasajeros, su equipaje y/o carga (excluyendo el correo) cobrado por las líneas aéreas (literal d del artículo 1); y, por “cargos al usuario” se refiere a los cargos impuestos por las líneas aéreas por la prestación de servicios de aeropuerto, navegación aérea o seguridad de la aviación.

12. Respecto a la concesión de derechos (artículo 2), el Acuerdo señala que cada Estado concede al otro los derechos especificados en el propio Acuerdo para que las líneas aéreas puedan realizar el transporte aéreo internacional. Los derechos concedidos en virtud del Acuerdo son diversos. En primer lugar, se otorga el derecho de volar sin aterrizar el territorio del otro Estado, lo cual se conoce usualmente como la primera libertad del aire.² En segundo lugar, se otorga el derecho de efectuar escalas



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 1 de marzo de 2018).



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, carga y correo en cualquiera de las rutas especificadas de conformidad con el Anexo I. En la sección 1 del Anexo I se contempla puntos anteriores a ambos Estados, vía los mismos y puntos intermedios, hacia un punto o puntos 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 I disponen que las líneas aéreas pueden prestar servicios en las rutas especificadas en la sección 1, en cualquier combinación u orden; así como también pueden omitir cualquier punto o puntos, siempre que, con la excepción de los servicios exclusivos de carga, el servicio incluya 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 I, habilita a que las Partes cuenten con los llamados derechos de tercera libertad del aire,⁴ cuarta libertad del aire,⁵ quinta libertad del aire⁶ 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 1. 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 octava⁸ y novena⁹ libertades del aire.

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

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*.

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”. *Ibidem*, 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”. *Ibidem*, 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”. *Ibidem*, p. 4.1-11.

⁹ Se entiende por novena libertad 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*.





Libertades del aire	Lo establecido por el Acuerdo
Primera libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 1, literal "a".
Segunda libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 1, literal "b".
Tercera libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 1, literal "c", el cual remite al Anexo I.
Cuarta libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 1, literal "c", el cual remite al Anexo I.
Quinta libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 1, literal "d", el cual remite a otras disposiciones del Acuerdo. En ese sentido, se encuentra reconocida en la Sección 2 del Anexo I.
Sexta libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 1, literal "d", el cual remite a otras disposiciones del Acuerdo. En ese sentido, se encuentra reconocida en la Sección 2 del Anexo I.
Séptima libertad del aire	No contemplada en el Acuerdo. No permitida según el último párrafo de la Sección 2 del Anexo I.
Octava libertad del aire	No permitida en virtud del acuerdo ya que su artículo 2, numeral 2, 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 2, no permite el cabotaje dentro del territorio de las Partes.

17. Respecto a la designación de las aerolíneas, el Acuerdo establece que cada Estado tendrá el derecho de designar por escrito a la otra parte, a través de sus autoridades aeronáuticas, uno o más líneas aéreas para realizar el transporte aéreo internacional, y podrá retirar o modificar tales designaciones. Tales autoridades aeronáuticas identificarán si la línea aérea está autorizada a realizar el tipo de transporte aéreo internacional especificado en el Anexo I, en el Anexo II o en ambos. La Parte a la que va dirigida la designación concederá la correspondiente autorización y permisos siempre que se cumplan ciertos requisitos, entre los que se encuentran que la línea aérea esté constituida y tenga su domicilio principal en el territorio del Estado que la designa y que dicho Estado ejerza el control regulatorio efectivo de la línea (artículo 3).

18. El Acuerdo establece que cualquier Estado puede revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea cuando esta no cumpla con cualquiera de los requisitos mencionados en el artículo 3 del Acuerdo. Para ello, las Partes deberán realizar consultas, a menos que la inmediata revocación, suspensión o limitación sea esencial para evitar mayores incumplimientos. No se limita los derechos de los Estados a denegar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización operacional o permiso técnico de una línea o líneas aéreas, de conformidad al artículo 8 del Acuerdo (artículo 4).





19. Las líneas aéreas designadas por el otro Estado deberán cumplir las leyes, reglamentos y normas sobre operación y navegación de aeronaves establecidos por el otro Estado durante el ingreso, permanencia o salida del territorio de una de las Partes. También se deberán observar las respectivas leyes, reglamentos y normas relativos al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o, en el caso del correo, los reglamentos postales. No se otorgará preferencia a otra línea aérea sobre las líneas aéreas designadas. Respecto a los pasajeros, equipaje y carga que se encuentren en tránsito en el territorio de alguna de las Partes, el Acuerdo establece que no deberán abandonar el área reservada a ese propósito y no deberán ser sujetos de revisiones, salvo que se trate de razones de seguridad de la aviación, bioseguridad, salud pública, transporte de artículos prohibidos, detección de tráfico de personas, control de narcóticos o por cualquier otro fin aduanero, sujeto a las respectivas legislaciones internas de cada Estado (artículo 5).

20. En materia de seguridad operacional, cada Estado reconocerá como válidos los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidas o convalidadas por el otro Estado, siempre que los requisitos de tales certificados o licencias sean, al menos, iguales a los estándares mínimos establecidos de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (en adelante, "el Convenio de Chicago"), de los cuales son Partes. Ello no se aplica a los certificados de competencia y licencias otorgadas por una Parte a los nacionales de la otra ya que esta otra Parte se reserva el derecho de rehusarse a reconocer tales certificados y licencias.

21. A su vez, el Acuerdo establece la posibilidad que las Partes lleven a cabo consultas cuando las condiciones 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 Organización de Aviación Civil Internacional, así como aquellas consultas relacionadas a los estándares de seguridad operacional mantenidos por la otra Parte en áreas relativas a las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, las aeronaves y la operación de las aeronaves. El Acuerdo se remite a lo estipulado en los artículos 16 y 33 del Convenio de Chicago relativa a la inspección en rampa. Además, se señala que las Partes se reservan el derecho de suspender o modificar de inmediato la autorización operacional en caso sea esencial para garantizar la seguridad de una operación de la línea aérea (artículo 6).

22. En materia de cooperación en seguridad operacional de la aviación civil, las Partes promoverán la cooperación entre sus autoridades regulatorias con el fin de establecer acuerdos técnicos u operacionales que faciliten el intercambio de información sobre asuntos relativos a la seguridad operacional y el medio ambiente; el mutuo reconocimiento de las certificaciones y/o procesos regulatorios; y el intercambio de bienes y servicios relacionados con la aviación civil (artículo 7).

23. Con relación a la seguridad de la aviación, en el Acuerdo las Partes reafirman mutuamente 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 las Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de setiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de setiembre de 1971, y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, suscrito en Montreal el 1 de marzo de 1991, tratados de





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

los cuales el Perú es Parte. El Acuerdo también contiene disposiciones sobre asistencia mutua a fin de prevenir incidentes o amenazas de incidentes de apoderamiento ilícito de las aeronaves civiles y actos ilícitos contra la seguridad. 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.

24. En caso de incidentes o amenazas de incidentes de apoderamiento ilícito o de otros actos ilícitos contra la seguridad, las Partes facilitarán las comunicaciones y tomarán otras medidas para poner término a dicho incidente o amenaza de incidente. El Acuerdo también establece un régimen de consultas cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación (artículo 8).

25. En lo que se refiere a oportunidades comerciales, las líneas aéreas de las Partes tendrán el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo y el derecho a realizar su propio servicio de manejo en tierra. El Acuerdo establece que las líneas aéreas tendrán derecho a convertir y a remesar a su país los ingresos locales que superen las sumas desembolsadas localmente, y se permitirá que estas paguen los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte, en la moneda local.

26. El Acuerdo permite que las líneas aéreas puedan celebrar acuerdos de cooperación, tales como reserva de capacidad y código compartido, siempre que dichos acuerdos cuenten con la debida autorización y cumplan con los requisitos. Sin perjuicio de otras disposiciones del Acuerdo, se permite que las líneas aéreas y los proveedores indirectos de transporte de carga utilicen sin restricciones, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie de carga desde y hacia puntos en el territorio de las Partes o en terceros Estados. Para realizar este servicio de carga, ya sea movilizada por tierra o por aire, se tendrá acceso al procesamiento aduanero y las instalaciones aduaneras (artículo 9).

27. Respecto a los derechos y cargos aduaneros, el Acuerdo establece que, al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves operadas en el transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, piezas de repuesto (incluyendo motores), suministros para la aeronave, así como otros objetos destinados o utilizados únicamente con relación a la operación o mantenimiento de las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional, estarán exentos de los derechos de aduana y demás impuestos que graven la importación. El Acuerdo también se refiere a otros casos que también se encuentran sujetos a las exenciones mencionadas. Asimismo, dispone que las exenciones también estén disponibles cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan contratado con otra línea aérea que goza dichas exenciones otorgadas por la otra Parte, para el préstamo o el traspaso, en el territorio de la otra Parte, de los bienes señalados en el presente artículo (artículo 10).

28. El Acuerdo dispone que los cargos al usuario que impongan los organismos recaudadores competentes a las líneas aéreas de la otra Parte serán no discriminatorios y equitativamente prorrateados entre las diferentes categorías de usuarios. Las Partes promoverán consultas entre las autoridades o entidades recaudadoras y las líneas aéreas designadas, así como que tales autoridades proporcionen a los usuarios un preaviso razonable de cualquier propuesta de modificación de los cargos al usuario (artículo 11).



11



PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

29. Asimismo, en materia de competencia leal, las Partes darán las mismas oportunidades a las líneas aéreas designadas para competir en la prestación del transporte aéreo internacional y permitirán que cada línea aérea determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas, salvo por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15. Tampoco se impondrán exigencias con respecto a la capacidad, la frecuencia o el tráfico, ni se requerirá que las líneas aéreas presenten sus itinerarios, programas de vuelos no regulares o planes operacionales para su aprobación, salvo en determinados casos (artículo 12).

30. Con relación a las tarifas, el Acuerdo establece que las mismas sean establecidas libremente y no requerirán solicitud de autorización ni aprobación. Sin embargo, puede requerirse que las tarifas sean registradas ante las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes con fines de notificación (artículo 13).

Disposiciones finales

Consultas

31. El Acuerdo dispone que los Estados podrán en cualquier momento solicitar la celebración de consultas, las mismas que, salvo los casos de interpretación, podrán efectuarse directamente entre las autoridades aeronáuticas de los dos Estados y deberán comenzar a la mayor brevedad posible, pero no después de sesenta días desde la fecha de la recepción de la solicitud, salvo que los dos Estados acuerden de otro modo (artículo 14).

Enmiendas

32. Se han previsto dos formas distintas de enmendar el Acuerdo, según se trate de su texto, con exclusión de los Anexos, o de los referidos Anexos. La enmienda del texto del Acuerdo, salvo el Anexo, entrará en vigor en la fecha de un intercambio de notas en las que se señale que todos los procedimientos internos necesarios han sido cumplidos por los dos Estados.



33. Para la modificación de los Anexos del Acuerdo, se ha establecido que, en lo concerniente a los componentes técnicos u operativos, esta podrá efectuarse por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de los dos Estados. Se añade que tales modificaciones entrarán en vigor cuando sean confirmadas a través de un intercambio de notas diplomáticas entre los Estados (artículo 15).



34. Al respecto, es importante tener en cuenta que, adicionalmente al texto principal en el cuerpo del Acuerdo, los Anexos I y II también contienen disposiciones de fondo. No obstante, las modificaciones que las autoridades de los dos Estados eventualmente realicen de los Anexos serán únicamente en lo concerniente a los componentes técnicos u operativos, por lo que no será posible que ello extienda o amplíe los derechos reconocidos o acordados en los Anexos, más cuando para su entrada en vigor requiere del intercambio de notas diplomáticas de ambos Estados.



PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

35. A su vez, el Acuerdo dispone que será modificado para adecuarse a cualquier convenio multilateral que se convierta en obligatorio para ambas Partes en el futuro (artículo 18, numeral 2). Se entiende que tal enmienda deberá seguir el procedimiento especificado para las enmiendas del cuerpo del Acuerdo.

Solución de controversias

36. Se ha previsto que cualquier controversia que surja del Acuerdo y que no pueda ser resuelta en la primera ronda de consultas oficiales después de seis meses del inicio de tales consultas, las Partes, mediante acuerdo, podrán ser someterla a la decisión de alguna persona u organismo.

37. En caso las Partes no acuerden lo anterior, cualquiera de las Partes podrá solicitar que la controversia sea sometida a arbitraje a cargo de un tribunal de tres árbitros. Dicho tribunal fijará los límites de su jurisdicción y establecerá sus propias normas de procedimiento, así como también podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de solución mientras llega a una resolución definitiva. Asimismo, el tribunal procurará emitir un fallo definitivo en el plazo de 30 días desde la conclusión de la audiencia o desde la fecha que venció el plazo para presentar las réplicas. En caso alguna de las Partes no cumpla con el fallo, la otra Parte podrá limitar, denegar o revocar los derechos o privilegios que haya otorgado en virtud de este Acuerdo (artículo 16).

Denuncia

38. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra parte su decisión de denunciar el Acuerdo. Dicha notificación deberá enviarse simultáneamente al Secretario General de la OACI. El Acuerdo quedará sin efecto a la medianoche, en el lugar de recepción de la notificación a la otra Parte, inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recepción de dicha notificación por la otra Parte. Se regula también qué ocurriría si la otra Parte no acusa recibo de la notificación de denuncia, en cuyo caso se tendrá por recibida 14 días después de la recepción de la notificación por el Secretario General de la OACI (artículo 17).

Registro ante la OACI

39. El Acuerdo prevé expresamente que deberá ser registrado ante la OACI, lo cual también se deberá hacer respecto a sus enmiendas (artículo 18, numeral 1).

Entrada en vigor

40. El Acuerdo entrará en vigor a partir de la fecha de recepción de la última de las notificaciones mediante las cuales las Partes se informen mutuamente, a través de canales diplomáticos, el cumplimiento de los procedimientos exigidos por sus respectivos ordenamientos jurídicos internos (artículo 19).

Idiomas y textos auténticos

41. 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.





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

Sobre los Anexos

42. Como se ha indicado ya, el Acuerdo cuenta con dos Anexos. El Anexo I está dividido en tres secciones. La Sección 1 contiene las rutas designadas por Nueva Zelanda y el Perú, entre las que se especifican puntos anteriores al territorio de cada Estado, vía ambos Estados y puntos intermedios, hacia un punto o puntos en el territorio de cada Estado y más allá de dichos territorios.

43. 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), la omisión de cualquier punto o puntos (numeral 4). 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.

44. En la Sección 3, se dispone que las líneas aéreas podrán efectuar el transporte aéreo internacional sin ninguna limitación con respecto a los cambios en el tipo o el número de aeronaves operadas, en cualquier segmento o segmentos de las rutas especificadas en la Sección 1.

45. Con respecto al Anexo II, se establece que las líneas aéreas designadas por las Partes tendrán el derecho a operar transporte aéreo internacional no regular en las rutas especificadas y de conformidad con los derechos otorgados para los servicios regulares en el Acuerdo. Asimismo, se entiende que cada Parte brindará consideración favorable a las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte para transportar tráfico no cubierto por el Anexo II, sobre la base de cortesía y reciprocidad.

V. CALIFICACIÓN

46. El Acuerdo cumple con los elementos de la definición de tratado. Así, se trata de un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional, como define a un tratado la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 de la cual son partes el Perú y Nueva Zelanda.¹⁰

47. En efecto, este Acuerdo regula derechos y obligaciones jurídicamente vinculantes entre el Perú y Nueva Zelanda. Por ejemplo, en el Acuerdo se dispone la concesión de derechos para que las líneas aéreas de ambos Estados realicen el transporte aéreo internacional (artículo 2); la facultad de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación de las líneas aéreas (artículo 4); la realización de medidas efectivas para la seguridad de la aviación (artículo 8); la exención de derechos de aduana y demás impuestos (artículo 10), además de otras disposiciones concernientes a este tipo de acuerdos.

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

¹⁰ 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".



PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

VI. OPINIONES TÉCNICAS

49. 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

50. A través del Oficio N° 462-2018-MTC/12, de 10 de septiembre de 2018, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) transmitió el Informe No. 030-2018-MTC/12.POA de la Coordinación Técnica de Política Aérea de dicha Dirección General, de fecha 10 de septiembre de 2018.

51. En el punto 1 del apartado 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.

52. En el punto 2 del mismo apartado, el MTC indica que el texto del Acuerdo incorpora la multidesignación de aerolíneas (literal a), el libre intercambio y reconocimiento de derechos de la tercera, cuarta, quinta y sexta libertad (literal b), la libre determinación por los operadores aéreos de los precios o tarifas de pasajes y fletes (literal c), la libre determinación de capacidad (literal d) y la incorporación de los operadores de servicios aéreos no regulares (literal e).

53. 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 f).

54. 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 h).

55. 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 g), y que el texto en sus versiones en los idiomas inglés y castellano incorpora totalmente las recomendaciones de los Sectores involucrados (punto 3 del apartado II).

56. Debido a todo lo anterior, en el apartado 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 neozelandeses y peruanos para que estos efectúen sus inversiones y desarrollen sus operaciones aerocomerciales en el Perú.

Ministerio de Economía y Finanzas

57. Por medio del Oficio N° 1060-2018-EF/13.01, de 23 de marzo de 2018, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) remitió el Informe N° 063-2018-EF/61.01, de 22 de febrero de 2018, elaborado por la Dirección General de Política de Ingresos Públicos de ese Ministerio. En dicho informe se evaluaron los considerandos, los artículos 2 (“concesión de derechos”), 3 (“designación y autorización”), 4 (“revocación de autorización”), 5 (“aplicación de las leyes, reglamentos y normas”), 9 (“oportunidades comerciales”), 10 (“derechos y cargos aduaneros”) y 11 (“cargos al usuario”) del texto del proyecto del Acuerdo.

58. Para la elaboración del Informe N° 063-2018-EF/61.01, el MEF tomó en consideración los comentarios de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (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.

59. Sobre el particular, el MEF no formuló observaciones con relación a los artículos 2, 3, 5 y 11. A manera de ejemplo, en el numeral 4 del artículo 5 del texto del Acuerdo se señala el tratamiento que recibirán los pasajeros, equipaje, y carga en tránsito directo sin abandonar el área del aeropuerto, así como la exención de derechos aduaneros y otros impuestos similares al equipaje y carga en tránsito directo. Tanto la Dirección General de Política de Ingresos Públicos del MEF como la SUNAT señalaron que dicha disposición se encuentra conforme con la normativa interna, incluyendo el Reglamento de la Ley General de Aduanas.

60. En el informe del MEF, se formuló comentarios sobre el sexto considerando, y los artículos 9 y 10 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”. Dicha recomendación del MEF fue incorporada en el texto final del Acuerdo que fue suscrito.

61. Con relación al artículo 9, numeral 5, el MEF consideró que si bien el texto incorpora la frase “de conformidad con la legislación nacional” tal como lo sugirió ese Ministerio en el Informe N° 541-2014-EF/61.01, resulta necesario eliminar la frase “ni gravámenes” de dicho numeral 5, en la medida que afectaría la aplicación del Impuesto a las Transacciones Financieras. En ese sentido, formuló una propuesta de texto alternativo (véase el punto 3.5 del informe). Dicha recomendación del MEF también fue incorporada en el texto final del Acuerdo que fue suscrito.

62. Al momento de evaluar el artículo 10, numerales 1, 2 (literales a, b y c) y 3, el MEF señaló que estos se encuentran recogidos en la legislación nacional a través de los incisos f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas, así como el artículo 24 del Convenio de Chicago.





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

63. De igual manera, el MEF indicó que los bienes mencionados en los numerales ya señalados se encuentran abarcados en el Decreto Supremo N° 064-2004-EF, el mismo que especifica que estos no estarán afectos a pago alguno por concepto de derechos de importación, consulares, adicionales u otros, impuestos, gravámenes o recargos de cualquier naturaleza, toda vez que se trata de materiales que no se internan al país y permanecen bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca.

64. Cuando el MEF evaluó el proyecto de artículo 10, numeral 2, literal d), el MEF consideró que este tiene diversas interpretaciones, lo cual motivó una serie de alternativas. Una de ellas consistía en que los materiales de propaganda y publicidad serían importados al territorio nacional y luego embarcados en las aeronaves. Como bien se adelantó, el texto del Acuerdo remitido al MEF para la emisión de su opinión fue sobre un proyecto del Acuerdo, motivo por el que, posteriormente al pronunciamiento del MEF, las negociaciones continuaron y, en la versión final del texto del Acuerdo, las partes optaron por la alternativa señalada anteriormente. Ello se evidencia en el empleo de la expresión “sin salir de las zonas reservadas en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados” en el texto final suscrito de dicho numeral. Dicha alternativa no se encuentra contemplada en la legislación interna.

65. En cuanto al numeral 4 del artículo 10, relativo a las exenciones disponibles cuando una línea aérea designada por una Parte haya acordado el préstamo o el traspaso de los bienes en el territorio de la otra Parte siempre que esa otra línea aérea goce de igual manera de esas mismas exenciones de la otra Parte, el MEF señaló que dicha disposición se encuentra contemplada en la legislación nacional por medio del procedimiento DESPA-PG.19 de la SUNAT que permite el préstamo de Material de Uso Aeronáutico.

66. En este orden de ideas, el texto final del Acuerdo recoge todas las recomendaciones formuladas por el MEF.

INDECOPI

67. Mediante la Carta N° 182-2019/PRE-INDECOPI, de fecha 25 de febrero de 2019, el INDECOPI remitió el Informe Técnico N° 014-2019/ST-CLC-INDECOPI de la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

68. En el punto III del referido informe, la Secretaría Técnica analiza el artículo 13 (“Tarifas”) del texto del Acuerdo. Al respecto, señala que el numeral 1 del artículo 13 se encuentra de conformidad con nuestro sistema jurídico actual, toda vez que garantiza la libertad de la determinación de los precios (numeral 3 del punto III del informe).

69. En cuanto a los numerales 2 y 3 del artículo 13, la Secretaría Técnica no formuló observaciones. El numeral 2 del mencionado artículo guarda correspondencia con lo establecido en el artículo 59¹¹ de la Constitución Política, mientras que el numeral 3 no implica alguna limitación o restricción a la libertad que tienen las líneas aéreas en

¹¹ Constitución Política del Perú. Artículo 59: “El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad públicas. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades”.



PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

la determinación de los precios, toda vez que el registro de las tarifas a ser cobradas es informativo.

70. En ese sentido, la Secretaría Técnica expresa su opinión favorable respecto de los temas de libre competencia contenidos en el Acuerdo.

Ministerio de Relaciones Exteriores

71. Por medio del Memorándum (DSL) N° DSL00082/2019, de 6 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 Nueva Zelanda, promoviendo la competencia en el Sector y la expansión de mayores oportunidades del transporte aéreo internacional.

72. 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.

73. 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 9 del mismo, se permite a las líneas aéreas designadas establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo, así como también garantiza el derecho a que dichas líneas aéreas puedan dedicarse a la venta de transporte aéreo.

74. Otro fundamento indicado por esa Dirección General se debe a que el Acuerdo otorga especial atención a los estándares de la seguridad de la Aviación y obliga a las Partes a actuar 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”.

75. En ese aspecto, el Acuerdo dispone 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 suministros de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. De igual manera, se exige a las Partes la adopción de medidas especiales de seguridad razonables para enfrentar una amenaza determinada.

76. 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

77. Luego del estudio y análisis del instrumento internacional bajo consideración, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye que el **“Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelanda”** versa sobre soberanía y exoneraciones tributarias, por lo que está inmerso en lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 56 de la





Constitución Política del Perú, así como en el segundo párrafo del mencionado artículo en lo referido a exoneraciones tributarias.

78. Con relación al primer supuesto, desde el punto de vista jurídico y de manera general, la soberanía es entendida en la doctrina como el conjunto de competencias del Estado.¹² 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.¹³

79. 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.”

80. 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.

81. Tal y como ha sido descrito ampliamente en el presente informe, en el Acuerdo, las Partes pactan otorgarse mutuamente las seis 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.

82. En materia de las exoneraciones tributarias, cabe precisar que, los materiales de publicidad y propaganda que serán importados al territorio nacional y, posteriormente, embarcados en las aeronaves, no se encuentran libres de los derechos de aduana y demás tributos por no encontrarse dentro de la relación contemplada en el Decreto Supremo N° 064-2004-EF ni en el artículo 24 del Convenio de Chicago.

83. Si bien el Acuerdo no pretende crear, modificar o suprimir algún tributo, toda vez que no menoscaba la legislación interna, sí busca establecer una exoneración específicamente para Nueva Zelandia en lo referido a los servicios aéreos. En efecto, lo que se busca es que, únicamente para los bienes mencionados en el artículo 10,

¹² Pastor Ridruejo, José A. *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 20a ed. Madrid: Tecnos, 2016, p. 300.

¹³ *Ibidem*, pp. 347-348.



PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

numeral 2, literal d) del Acuerdo, se haga una excepción a lo establecido en la legislación interna.

84. Ahora bien, resulta necesario señalar que el artículo 74 de la Constitución Política dispone que las exoneraciones se establecen, exclusivamente, por ley o decreto legislativo. De una lectura conjunta de los artículos 55¹⁴ y 200, numeral 4,¹⁵ de la Constitución Política, los tratados se incorporan al derecho nacional y tienen rango de ley, es decir, un tratado puede establecer exoneraciones. Lo anterior también tiene fundamento en el literal b) de la norma III del Título Preliminar del Código Tributario, aprobado por el Decreto Supremo N° 133-2013-EF, el cual establece que “los tratados internacionales aprobados por el Congreso y ratificados por el Presidente de la República” son fuentes del Derecho Tributario. En ese sentido, no se requerirá la creación de una ley que viabilice dicha exoneración.

85. 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 respecto al Convenio, se concluye que el Acuerdo versa sobre soberanía y sobre exoneraciones tributarias.

86. 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 el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelandia**”, 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.

87. 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, 25 de marzo de 2019



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



¹⁴ Constitución Política del Perú. Artículo 55: “Los tratados celebrados por el Estado y en vigor forman parte del derecho nacional”.

¹⁵ Constitución Política del Perú. Artículo 200:

“Son garantías constitucionales:

4) La Acción de Inconstitucionalidad, que procede contra las normas que tienen rango de ley: leyes, decretos legislativos, decretos de urgencia, tratados, reglamentos del Congreso, normas regionales de carácter general y ordenanzas municipales que contravengan la Constitución en la forma o en el fondo”.

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y
EL GOBIERNO DE NUEVA ZELANDIA**

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

DESEANDO promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre las líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental;

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades en el transporte aéreo internacional;

RECONOCIENDO que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el intercambio comercial, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

RECONOCIENDO que las economías miembros del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico a través de la Declaración de Bogor acordaron eliminar los impedimentos a la cooperación e integración económicas, y se propusieron liberar y abrir el comercio de bienes, servicios e inversiones, a más tardar el año 2020;

DESEANDO hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los viajeros y embarcadores una variedad de opciones de servicios, y deseando estimular a cada línea aérea a desarrollar e implementar precios competitivos;

DESEANDO garantizar el más alto grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional, y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que pongan en peligro la seguridad de las personas o de la propiedad, afecten de manera negativa a las operaciones del transporte aéreo y socaven la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago, a los siete días del mes de diciembre de 1944;

CONVIENEN LO SIGUIENTE:



ARTÍCULO 1

Definiciones

Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que se disponga lo contrario, el término:

- (a) "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de Nueva Zelandia, el Ministro responsable de la Aviación Civil y, en el caso de la República del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil o, en ambos casos, cualquier persona o entidad autorizada a desempeñar cualesquiera funciones ejercidas a la fecha por dichas Autoridades;
- (b) "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus anexos y cualquier enmienda a los mismos;
- (c) "transporte aéreo" significa el transporte público por aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arrendamiento;
- (d) "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen el significado que respectivamente se les asigna en el artículo 96 del Convenio;
- (e) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago a los siete días del mes de diciembre de 1944 e incluye:
 - (i) Cualquier enmienda que haya entrado en vigor de conformidad con el Artículo 94 (a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes; y
 - (ii) Cualquier Anexo o cualquier enmienda al mismo adoptada en virtud del Artículo 90 del Convenio, en la medida que dicho Anexo o enmienda esté vigente para ambas Partes en un momento determinado;
- (f) "línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
- (g) "transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
- (h) "servicio regular" significa una serie de vuelos realizados por una aeronave para el transporte de pasajeros, carga y correo entre dos o más puntos, en que los vuelos son tan regulares o frecuentes que llegan a constituir un servicio sistemático, estén o no de acuerdo con un itinerario publicado, y son operados de tal manera que cada vuelo esté abierto al uso del público;



- (i) "tarifa" significa cualquier precio, flete o cargo por concepto del transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) y/o de carga (excluyendo el correo) que cobren las líneas aéreas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicho precio, flete o cargo;
- (j) "territorio" significa, en el caso del Perú, el territorio continental, las islas, las áreas marítimas y el espacio aéreo que los cubre, bajo soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción del Perú, de acuerdo con la Constitución Política del Perú y demás legislación pertinente nacional e internacional ¹ y, en el caso de Nueva Zelandia, el significado asignado a "territorio" en el Artículo 2 del Convenio, con la salvedad que el término "territorio" excluye a Tokelau;
- (k) "cargos al usuario" significa los cargos que se imponen a las líneas aéreas por la prestación de servicios de aeropuerto, de navegación aérea o seguridad de la aviación.

¹ Para mayor certeza la definición y referencias al "territorio" contenidas en el presente Acuerdo aplican exclusivamente para propósitos del presente Acuerdo"



ARTÍCULO 2

Concesión de Derechos

(1) Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las líneas aéreas de la otra Parte realicen el transporte aéreo internacional:

- (a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- (b) el derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
- (c) el derecho de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en cualquier punto en las rutas especificadas de acuerdo con las disposiciones contenidas en el Anexo I de este Acuerdo; y
- (d) los derechos señalados de otra manera en el presente Acuerdo.

(2) Nada en este artículo 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.

(3) En puntos de las rutas especificadas, las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán el derecho a hacer uso de todas las aerovías, aeropuertos y otras instalaciones en el territorio de la otra Parte, sobre la base de no discriminación.

(4) Si por causa de un conflicto armado, disturbios políticos o desastres naturales, las líneas aéreas designadas de una Parte no pueden operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte deberá realizar sus mejores esfuerzos para que dicho servicio pueda seguir operando, a través del reordenamiento oportuno de dichas rutas.

(5) Las líneas aéreas de cada Parte, distintas de las designadas según el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo, también podrán ejercer los derechos especificados en los subpárrafos 1(a) y 1(b), y en el párrafo (4) de este Artículo.

ARTÍCULO 3

Designación y Autorización

(1) Cada Parte tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar el transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo, y a retirar o modificar dichas designaciones. Tales designaciones serán transmitidas a la otra Parte por escrito a través de sus autoridades aeronáuticas e identificarán si la línea aérea está autorizada a realizar el tipo de transporte aéreo internacional especificado en el Anexo I, en el Anexo II, o en ambos.

(2) Al recibo de dicha designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, en la forma y manera prescritas para las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte concederá la correspondiente autorización y permisos con un mínimo de demora administrativa, siempre que:

- (a) la línea aérea esté constituida y tenga su domicilio principal en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea;
- (b) el control regulatorio efectivo de dicha línea aérea recaiga en la Parte que designa a la línea aérea;
- (c) la línea aérea esté calificada para cumplir las condiciones prescritas según las leyes, reglamentos y normas normalmente aplicadas a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que evalúa la solicitud o solicitudes; y
- (d) la Parte que designe a la línea aérea mantenga y administre los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.

ARTÍCULO 4

Revocación de Autorización

- (1) Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, en caso que:
- (a) dicha línea aérea no esté constituida y no tenga su domicilio principal en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea;
 - (b) el control regulatorio efectivo de dicha línea aérea no recaiga en la Parte que designa a la línea aérea;
 - (c) la línea aérea no cumpla con las leyes, reglamentos y normas referidas en el Artículo 5 (Aplicación de Leyes, Reglamentos y Normas) de este Acuerdo; o
 - (d) la otra Parte no esté manteniendo y administrando los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.
- (2) A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar mayores incumplimientos de los subpárrafos 1 (c) o 1 (d) del presente Artículo, los derechos establecidos en este Artículo se ejercerán solo después de la celebración de consultas con la otra Parte.
- (3) Este Artículo no limita los derechos de cualquier Parte a denegar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización operacional o permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 8 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.



26

ARTÍCULO 5

Aplicación de las Leyes, Reglamentos y Normas

- (1) Durante el ingreso, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, reglamentos y normas relacionados con la operación y navegación de aeronaves deberán ser cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.
- (2) Durante el ingreso, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, reglamentos y normas relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en las aeronaves (incluyendo reglamentos y normas relativos al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o, en el caso del correo, los reglamentos postales) serán cumplidos por, o en nombre de, tales pasajeros y tripulación y con relación a dicha carga de las líneas aéreas de la otra Parte.
- (3) Ninguna Parte dará preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra línea aérea sobre una línea aérea designada de la otra Parte dedicada a transporte aéreo internacional similar, en la aplicación de sus reglamentos de aduana, de inmigración, de cuarentena y similares.
- (4) Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes, que no abandonen el aérea del aeropuerto reservada para tal propósito, no serán objeto de ninguna revisión excepto — bajo criterios de no discriminación y reciprocidad— por razones de seguridad de la aviación, bioseguridad, salud pública, transporte de artículos prohibidos, detección de tráfico de personas, control de narcóticos o por cualquier otro fin aduanero, sujeto a las respectivas legislaciones internas de cada Parte. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos aduaneros y otros impuestos similares.

ARTÍCULO 6

Seguridad Operacional

(1) Cada Parte reconocerá como válidos, para los fines de operar el transporte aéreo internacional previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidas o convalidadas por la otra Parte y que aún estén en vigor, siempre que los requisitos para dichos certificados o licencias sean, al menos, iguales a los estándares mínimos que pudieran ser establecidos de conformidad con el Convenio. Cada Parte puede, sin embargo, negarse a reconocer como válidos para los fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados o convalidados para sus propios nacionales por la otra Parte.

(2) Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el párrafo (1) de este Artículo, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada o con respecto a una aeronave usada en la operación de los servicios acordados, permitieran una diferencia respecto de los estándares mínimos establecidos bajo el Convenio, y tal diferencia hubiera sido registrada ante Organización de Aviación Civil Internacional, la otra Parte podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas de conformidad con el Artículo 14 (Consultas) de este Acuerdo, a fin de clarificar la práctica en cuestión.

(3) Cada Parte puede solicitar consultas en cualquier momento con relación a los estándares de seguridad operacional mantenidos por la otra Parte en áreas relativas a las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, las aeronaves y la operación de las aeronaves. Tales consultas tendrán lugar dentro de los 30 días posteriores a dicho pedido.

(4) Si después de tales consultas, una Parte observa que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente estándares de seguridad operacional en las áreas mencionadas en el párrafo (3) de este Artículo que cumplan con los estándares establecidos a esa fecha de acuerdo con el Convenio, la otra Parte será informada de dichos hallazgos y de las medidas que se consideren necesarias para adecuarse a los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional. La otra Parte deberá tomar entonces la acción correctiva correspondiente dentro de un período de tiempo acordado.

(5) De acuerdo con el Artículo 16 del Convenio, se acuerda igualmente que cualquier aeronave que realice transporte aéreo internacional por o en nombre de una línea aérea de una Parte, hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección (en este Artículo denominada "inspección en rampa") llevada a cabo por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause una demora

no razonable en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección en rampa es el de verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de la tripulación, y que el equipamiento y el estado de la aeronave se adecúen a los estándares establecidos a esa fecha de acuerdo con el Convenio.

(6) Si cualquiera de tales inspecciones o serie de inspecciones en rampa conducen a:

(a) preocupaciones serias de que una aeronave, o la operación de una aeronave, no cumpla con los estándares mínimos establecidos en ese momento de acuerdo con el Convenio; o

(b) preocupaciones serias de que haya una falta de mantenimiento y administración efectivos de los estándares de seguridad operacional establecidos en ese momento de acuerdo con el Convenio;

A los efectos del Artículo 33 del Convenio, la Parte que realiza la inspección tendrá la libertad de concluir que los requisitos según los cuales se hubiese emitido o convalidado el certificado o las licencias respecto de esa aeronave o de la tripulación de esa aeronave, o que los requisitos según los cuales opera esa aeronave, no son iguales ni superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo con el Convenio. Esta misma determinación, podrá ser hecha en el caso de negativa de acceso para una inspección en rampa.

(7) Cuando una acción urgente es esencial para garantizar la seguridad de la operación de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar de inmediato la autorización operacional de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.

(8) Cualquier medida adoptada por una Parte de acuerdo con el párrafo (7) de este Artículo será discontinuada una vez que la razón para su adopción deje de existir.

(9) Con referencia al párrafo (4) de este Artículo, si se determinara que una Parte sigue en incumplimiento de los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional cuando el plazo acordado ha vencido, el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional deberá ser informado al respecto. Este último también deberá ser informado si la situación se resuelve posteriormente de forma satisfactoria.



ARTÍCULO 7

Cooperación en Seguridad Operacional de la Aviación Civil

Las Partes promoverán la cooperación entre sus autoridades regulatorias con el fin de establecer acuerdos técnicos u operacionales que faciliten:

- (1) el intercambio de información sobre asuntos relativos a la seguridad operacional de la aviación civil y el medio ambiente;
- (2) el mutuo reconocimiento de las certificaciones y/o procesos regulatorios de seguridad operacional; y
- (3) el intercambio de bienes y servicios relacionados con la aviación civil.



ARTÍCULO 8

Seguridad de la Aviación

(1) Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin que signifique una limitación a la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes especialmente actuarán de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de setiembre de 1963; el *Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves*, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil*, firmado en Montreal el 23 de setiembre de 1971; el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional*, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; el *Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de Detección*, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991; y cualquier otro convenio multilateral que rijan la seguridad de la aviación civil que obligue a las Partes.

(2) Las Partes se prestarán, a requerimiento, toda la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de las aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, de sus pasajeros y de la tripulación, así como de los aeropuertos y de las instalaciones de navegación aérea, y para enfrentar cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

(3) Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas pertinentes establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional designadas como Anexos al Convenio, en la medida en que dichas disposiciones sobre seguridad resulten aplicables a las Partes; estas exigirán que los operadores de las aeronaves de su registro, los operadores de las aeronaves que tengan la sede principal de sus negocios o la residencia permanente en su territorio, y los operadores de los aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

(4) Cada Parte conviene que a dichos operadores de aeronaves puede requerírseles cumplir las disposiciones de seguridad referidas en el párrafo (3) de este artículo y exigidas por la otra Parte, para el ingreso a, la salida de y durante su permanencia en, el territorio de dicha otra Parte. Cada Parte se asegurará de que dentro de su territorio se apliquen de manera efectiva medidas para proteger a las aeronaves y para inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave, antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte dará también favorable acogida a cualquier solicitud de la otra Parte de que adopte medidas especiales de seguridad razonables para enfrentar una amenaza determinada.

(5) Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil o de otros actos ilícitos contra la seguridad de esa aeronave, de sus pasajeros y la tripulación, de los aeropuertos o de las instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y tomando otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza de incidente, y, en cualquier caso, con el menor riesgo para la vida humana.

(6) Cada Parte tomará las medidas que considere posibles para asegurar que una aeronave de la otra Parte que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita y que aterrice en su territorio sea detenida en tierra, a menos que su salida sea necesaria para cumplir con el deber primordial de proteger la vida humana.

(7) Cuando una de las Partes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio sobre los asuntos en cuestión dentro de las 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud será causal para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones y los permisos técnicos de una línea o líneas aéreas de dicha otra Parte. En caso de emergencia, una Parte podrá adoptar medidas provisionales, antes de que haya transcurrido el plazo de 15 días. Cualquier acción adoptada de acuerdo con este párrafo dejará de tener vigencia una vez que la otra Parte dé cumplimiento a las disposiciones de seguridad de este Artículo.



ARTÍCULO 9

Oportunidades Comerciales

- (1) Las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.
- (2) Las líneas aéreas de cada Parte estarán facultadas, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos al ingreso, la residencia y el empleo, para traer y mantener en el territorio de la otra Parte, personal administrativo, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas necesarios para la provisión de transporte aéreo.
- (3) Cada línea aérea designada tendrá también el derecho de realizar su propio servicio de manejo en tierra en el territorio de la otra Parte ("auto servicio de manipuleo"), o, a su elección, elegir entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios en todo o en parte. Cada línea aérea designada tendrá también el derecho, en el territorio de la otra Parte, de ofrecer sus servicios como agente de manipuleo en tierra, total o parcialmente, a cualquier otra línea aérea, sujeto a la normativa aplicable. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan el autoservicio de manejo en tierra, habrá servicios de asistencia en tierra disponibles para todas las líneas aéreas por igual; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados.
- (4) Cualquier línea aérea de cualquiera de las Partes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte y cualquier persona será libre de adquirirlo en la moneda de dicho territorio o en monedas libremente convertibles.
- (5) Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y a remesar a su país, si así lo solicita, los ingresos locales que superen las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remesa se permitirá con prontitud y sin restricciones con respecto a los mismos, a la tasa de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de remesa y de conformidad con la legislación nacional.
- (6) Se permitirá a las líneas aéreas de cada Parte pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte, en la moneda local. A su discreción, las líneas aéreas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con la reglamentación monetaria del país.



(7) Al operar u ofrecer servicios de transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo, cualquier línea aérea designada podrá celebrar acuerdos de cooperación, tales como reserva de capacidad y código compartido, con:

- (a) una línea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes; y
- (b) una línea o líneas aéreas de un tercer país, siempre que dicho tercer país autorice o permita acuerdos similares entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en servicios hacia, desde o a través de dicho tercer país;

siempre que todas las líneas aéreas que concierten dichos acuerdos cuenten con la debida autorización y cumplan con los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos.

(8) Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán compartir código en servicios nacionales operados dentro del territorio de la otra Parte, siempre y cuando estos servicios sean parte de un vuelo internacional directo.

(9) Cuando sea necesario, los acuerdos de cooperación comercial deberán ser sometidos a previa aprobación de las autoridades aeronáuticas de una de las Partes o de ambas.

(10) Sin perjuicio de cualquier otra disposición de este Acuerdo, a las líneas aéreas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de las Partes se les permitirá utilizar sin restricciones, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie de carga hacia y desde cualesquiera puntos en los territorios de las Partes o en terceros países, incluido el transporte hacia y desde todos los aeropuertos que cuenten con instalaciones de aduanas e incluyendo, si es aplicable, el derecho a transportar carga en depósito, bajo las leyes y los reglamentos aplicables. Dicha carga, ya sea movilizada por tierra o por aire, tendrá acceso al procesamiento aduanero y las instalaciones aduaneras. Las líneas aéreas podrán, a su elección, efectuar su propio transporte de superficie o proporcionarlo mediante acuerdos con otros transportistas de superficie, incluido el transporte de superficie operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte aéreo de carga. Dichos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un solo precio para el transporte aéreo y de superficie combinado, siempre que no se confunda a los embarcadores acerca de las circunstancias de dicho transporte.

ARTÍCULO 10

Derechos y Cargos Aduaneros

(1) Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves operadas en el transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, piezas de repuesto (incluyendo motores), suministros para la aeronave (incluidos entre otros, alimentos, bebidas, licor, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o para el consumo de estos en cantidades limitadas durante el vuelo) así como otros objetos que se destinen o utilicen solo en conexión con la operación o mantenimiento de las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional, estarán exentos de los derechos de aduana y demás impuestos que graven la importación que (i) impongan las autoridades nacionales y (ii) no se basen en el costo de los servicios prestados, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

(2) Lo siguiente también estará exento de los derechos de aduana y demás impuestos que graven la importación a los que se refiere el párrafo (1) del presente Artículo, con excepción de los cargos basados en el costo del servicio prestado:

- (a) los suministros de aeronaves ingresados o proporcionados en el territorio de una Parte y embarcados, dentro de límites razonables, para ser usados en aeronaves de salida de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en el cual se embarcaron;
- (b) los equipos de tierra y las piezas de repuesto (los motores inclusive) ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves de una línea aérea de la otra Parte que se utilicen en el transporte aéreo internacional;
- (c) el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos fungibles ingresados o proporcionados en el territorio de una Parte, para ser usados en aeronaves de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en el cual se embarcaron; y
- (d) los materiales de propaganda y publicidad ingresados en el territorio de una Parte y que, sin salir de las zonas reservadas en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados, sean embarcados en las aeronaves de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, que se han de utilizar a bordo de estas, aun cuando dichos

materiales se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en el cual se embarcaron.

(3) Se podrá exigir que los equipos y los suministros a los que se refieren los párrafos (1) y (2) del presente Artículo, se mantengan bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.

(4) Las exenciones previstas en este Artículo estarán también disponibles cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan contratado con otra línea aérea que igualmente goza de dichas exenciones otorgadas por la otra Parte, para el préstamo o el traspaso, en el territorio de la otra Parte, de los bienes especificados en los párrafos (1) y (2) del presente Artículo.



ARTÍCULO 11

Cargos al Usuario

(1) Los cargos al usuario que impongan los organismos recaudadores competentes a las líneas aéreas 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 que los disponibles para cualquier otra línea aérea designada que preste servicios aéreos similares en el momento en que sean impuestos dichos cargos.

(2) Cada Parte promoverá consultas entre las autoridades o entidades recaudadoras competentes en su territorio y las líneas aéreas designadas usuarias de los servicios e instalaciones, y promoverá que las autoridades o entidades recaudadoras competentes y las líneas aéreas designadas intercambien la información que sea necesaria para permitir una revisión adecuada de la razonabilidad de los cargos, de acuerdo con los principios del párrafo (1) de este Artículo. Cada Parte promoverá que las autoridades recaudadoras competentes proporcionen a los usuarios un preaviso razonable de cualquier propuesta de modificación de los cargos al usuario a fin de permitirles expresar sus puntos de vista, antes de realizar dicha modificación.

(3) Ninguna Parte, en los procedimientos de solución de controversias de acuerdo con el Artículo 16 (Solución de Controversias) de este Acuerdo, será considerada en incumplimiento de una disposición de este Artículo, a no ser que (i) no someta a revisión el cargo o la práctica que es objeto de reclamo de la otra Parte dentro de un periodo de tiempo razonable; o (ii) luego de esa revisión, no tome todas las medidas dentro de sus facultades para subsanar cualquier cargo o práctica que fuera incongruente con este Artículo.



ARTÍCULO 12

Competencia Leal

(1) Cada Parte dará las mismas oportunidades a las líneas aéreas designadas de ambas Partes para competir en la prestación del transporte aéreo internacional regido por el presente Acuerdo.

(2) Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca, basada en consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando se exija por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

(3) Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte ninguna exigencia con respecto a la capacidad, la frecuencia o el tráfico que sea incompatible con los objetivos del presente Acuerdo.

(4) Ninguna de las Partes requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten para su aprobación itinerarios, programas de vuelos no regulares o planes operacionales, salvo los que se requieran, sobre bases no discriminatorias, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo (2) del presente Artículo o las que se autoricen específicamente en un Anexo del presente Acuerdo. Si una Parte exige la presentación de documentos para fines informativos, deberá reducir al mínimo los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deben cumplir los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTÍCULO 13

Tarifas

- (1) Cada Parte permitirá que las tarifas de los servicios aéreos sean establecidas libremente por cada línea aérea designada.
- (2) Las tarifas cobradas por las líneas aéreas no requerirán solicitud de autorización ni aprobación de ninguna de las Partes.
- (3) Puede requerirse que las tarifas del transporte aéreo internacional operado conforme a lo estipulado en el presente Acuerdo sean registradas ante las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes con fines de notificación.



ARTÍCULO 14

Consultas

Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar la celebración de consultas relativas al presente Acuerdo. Tales consultas, salvo los casos de interpretación, podrán efectuarse directamente entre las autoridades aeronáuticas y comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de 60 días desde la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo.

ARTÍCULO 15

Enmiendas

- (1) Cualquier enmienda del presente Acuerdo, a excepción de los Anexos, entrará en vigor en la fecha de un intercambio de notas en las que se señale que todos los procedimientos internos necesarios han sido cumplidos por ambas Partes.
- (2) Cualquier modificación de los Anexos del presente Acuerdo, en lo concerniente a los componentes técnicos u operativos, puede ser hecha por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes. Dichas modificaciones entrarán en vigor cuando sean confirmadas a través de un intercambio de Notas Diplomáticas entre las Partes.



ARTÍCULO 16

Solución de Controversias

- (1) Cualquier controversia que surja del presente Acuerdo y que no se resuelva en la primera ronda de consultas oficiales después de seis meses de iniciadas dichas consultas, podrá someterse, por acuerdo de las Partes, a la decisión de alguna persona u organismo. Si las Partes no acuerdan lo anterior, la controversia deberá, a solicitud de cualquiera de las Partes, someterse a arbitraje de acuerdo con los procedimientos que se establecen a continuación.
- (2) El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros constituido de la siguiente forma:
- (a) Dentro de 30 días después de haber recibido la petición de arbitraje, cada Parte nombrará a un árbitro. Dentro de 60 días después de haber sido nombrados estos dos árbitros, ellos nombrarán, de común acuerdo, un tercer árbitro, que desempeñará las funciones de Presidente del tribunal arbitral.
 - (b) Si alguna de las Partes no nombra un árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de conformidad con el subpárrafo (a) del presente párrafo, cualquiera de las Partes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o los árbitros necesarios en el plazo de 30 días. Si el Presidente del Consejo fuera de la misma nacionalidad de una de las Partes, el nombramiento lo hará el Vicepresidente de mayor edad que no esté inhabilitado por este motivo. Cuando el Presidente del Consejo o el Vicepresidente habilitado de mayor edad nombre al tercer árbitro, éste no podrá ser ciudadano de ninguna de las Partes.
- (3) Salvo acuerdo distinto, el tribunal arbitral fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá sus propias normas de procedimiento. El tribunal, una vez formado, podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de solución mientras llega a una resolución definitiva. A iniciativa del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes, a más tardar a los 15 días de haberse constituido plenamente el tribunal, se celebrará una reunión para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.
- (4) Salvo que se acuerde de otra manera o lo ordene el tribunal, cada Parte presentará un memorándum en el plazo de 45 días después de que el tribunal se haya constituido totalmente. Las réplicas deberán presentarse 60 días después. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por su propia iniciativa, en el plazo de 15 días después de vencido el plazo de presentación de las réplicas.

(5) El tribunal procurará emitir un fallo definitivo por escrito en el plazo de 30 días desde la conclusión de la audiencia o, de no celebrarse la audiencia, desde la fecha en que venció el plazo para presentar ambas réplicas. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.

(6) Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración del fallo dentro del plazo de 15 días de haberse emitido, y cualquier aclaración que se haga se emitirá dentro de 15 días desde dicha solicitud.

(7) Cada Parte dará pleno cumplimiento a cualquier resolución del tribunal arbitral.

(8) Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y los gastos de los árbitros, serán sufragados en partes iguales por las Partes. Todo gasto contraído por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos enunciados en el párrafo (2) (b) del presente Artículo, se considerará como parte de los gastos del tribunal arbitral.

(9) En el caso de que alguna de las Partes no cumpla con cualquier fallo emitido en virtud del párrafo (7) de este Artículo, y durante el tiempo en que no lo haga, 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 línea o las líneas aéreas designadas en incumplimiento.



ARTÍCULO 17

Denuncia

(1) Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo quedará sin efecto a la medianoche (en el lugar de recepción de la notificación a la otra Parte) inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recepción de dicha notificación por la otra Parte, a menos que la notificación sea retirada antes de esa fecha por acuerdo entre las Partes.

(2) En caso de que la otra Parte no acuse recibo de una notificación de denuncia, la notificación se tendrá por recibida 14 días después de la recepción de la notificación por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.



ARTÍCULO 18

Registro

- (1) El presente Acuerdo y sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.
- (2) En la eventualidad de la conclusión de cualquier convenio o acuerdo multilateral general referido al transporte aéreo que obligue a ambas Partes, el presente Acuerdo será modificado para adecuarse a las disposiciones de dicho convenio o acuerdo.



Artículo 19

Entrada en Vigor

Este 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 informen mutuamente, a través de canales diplomáticos, el cumplimiento de los procedimientos exigidos por sus respectivos ordenamientos jurídicos.

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

HECHO en duplicado, en la ciudad de Port Moresby, Papúa Nueva Guinea, en idioma Castellano e Inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos, a los 16 días del mes de noviembre de 2018.

**Por el Gobierno de la
República del Perú**

**Por el Gobierno de
Nueva Zelandia**



Néstor Francisco Popolizio Bardales
Ministro de Relaciones Exteriores



Rt Hon Winston Peters
Ministro de Relaciones Exteriores



ANEXO I

Transporte Aéreo Regular

Sección 1

Rutas

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Acuerdo para operar en virtud de este Anexo estarán, de conformidad con los términos de su designación, autorizadas para efectuar transporte aéreo regular internacional, como se indica a continuación:

A. Rutas para la línea o las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Nueva Zelandia

1. Desde puntos anteriores a Nueva Zelandia, vía Nueva Zelandia y puntos intermedios, hacia un punto o puntos en Perú y más allá.
2. Para servicios exclusivos de carga, entre Perú y cualquier punto o puntos.

B. Rutas para la línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República del Perú

1. Desde puntos anteriores a Perú, vía Perú y puntos intermedios, hacia un punto o puntos en Nueva Zelandia y más allá.
2. Para servicios exclusivos de carga, entre Nueva Zelandia y cualquier punto o puntos.



Sección 2

Flexibilidad Operacional

Las líneas aéreas designadas de cada Parte, podrán, en cualquiera o en todos los vuelos y a elección de cada línea aérea:

- (1) operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones;
- (2) combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave;
- (3) prestar servicios en las rutas de puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes, en cualquier combinación u orden;
- (4) omitir cualquier punto o puntos;
- (5) transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas; y
- (6) prestar servicios en puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronaves o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público,

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico permitido de otra forma bajo el presente Acuerdo, siempre que, con la excepción de los servicios exclusivos de carga, el servicio incluya un punto en el territorio de la Parte que designa a la línea aérea.

Sección 3

Cambio de Capacidad

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



ANEXO II

Transporte Aéreo Internacional No Regular (Charter)

- (1) Las líneas aéreas de cada Parte designadas en virtud del presente Acuerdo para operar de conformidad a este Anexo tendrán el derecho a operar transporte aéreo internacional no regular en las rutas especificadas y en conformidad con los derechos otorgados para los servicios regulares en el presente Acuerdo.
- (2) Cada Parte brindará consideración favorable a las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte para transportar tráfico no cubierto por el presente Anexo, sobre la base de cortesía y reciprocidad.

**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-3997 y que
consta de 30 páginas.

Lima, 19-03-2019




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

**MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES**

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00484/2018

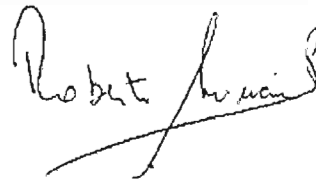
A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De : DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto : CONVENIO DE SERVICIOS AÉREOS CON NUEVA ZELANDA
Referencia : MEMORÁNDUM AFE001232018

Se remiten los textos originales (en inglés y español) del Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Perú y Nueva Zelanda que ha sido suscrito el día 16 de noviembre. 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, 23 de November del 2018



Roberto Hernán Seminario Portocarrero
Embajador

Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

OSA 2 1 6 2

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

Lima, 10 SET. 2018

OFICIO N° 462-2018-MTC/12

DER
12/9/18

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 el Gobierno de Nueva Zelanda y el Gobierno de la República del Perú"

Ref.: Informe N° 030-2018-MTC/12.POA de 10set2018

Tengo a bien dirigirme a usted para informarle que, habiendo concluido satisfactoriamente la negociación bilateral con la Autoridad Aeronáutica Civil del Gobierno de Nueva Zelanda 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 Nueva Zelanda a través del transporte aéreo, previo otorgamiento de los respectivos Plenos Poderes al representante acreditado para dicho acto por el Perú; procesos que son de competencia de nuestra Cancillería.

Como es de su conocimiento, de acuerdo a las coordinaciones ya efectuadas con la contraparte –a su solicitud- y con su Despacho, este ASA será suscrito en Nueva Zelanda, por el señor Ministro de Comercio Exterior y Turismo Sr. Rogers Valencia, en representación del Perú, el próximo 9 de octubre 2018, con ocasión de su próxima visita oficial a ese país.

En consecuencia, agradeceré a nuestra Cancillería, a través de su Despacho, realizar las gestiones respectivas, con la urgencia que recomienda la precitada agenda, a fin de disponer el otorgamiento de los Plenos Poderes requeridos por el señor Ministro de Comercio Exterior y Turismo para proceder a la suscripción de este ASA en la fecha y lugar indicados. Para tal efecto, adjunto sirvase encontrar el Informe de la referencia emitido por nuestro Coordinador Técnico de Política Aérea, que esta Dirección General hace suyo, acompañado de copia de los textos en idiomas castellano e inglés del ASA y de los documentos anexos al referido Informe.

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

Respetuosamente,

JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil



Jirón Zorritos 1203 - Lima - Perú
T. (511) 615-7800
www.mtc.gob.pe

MESA DE PARTES RECIBIDO	
CÓDIGO	2-15-B/289
Trámite a cargo de	15212 SEP 2018
Copias para Informar en	
1	019
2	019
Observaciones	

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

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

INFORME No. 030-2018-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 el Gobierno de Nueva Zelanda y el Gobierno de la República del Perú"

Ref. : a) "Memorándum de Entendimiento" del 17nov1999
b) Oficio DSL-AER N° 496 de 27may2013 – Carta NZ de 13may2013
c) Oficio DGAC N° 739-2013-MTC/12 de 13jun13
d) Correo Electrónico CPA de 12ago14 a sectores y Oficio N° 818 de 22ago14
e) Informe N° 017-2014-MTC/12.POA de 15ago14
f) Oficio 401-2015-EF/13.05 (3feb15)
g) Oficio RE (DSL-AER) N° 232 de 24mar15
h) Oficio DGAC N° 440-2015-MTC/12 de 11may15
i) Oficio RE (DSL-AER) N° 985 de 21oct15
j) Oficio DGAC N° 158-2016-MTC/12 de 11feb16 Contrapropuesta Peruana
k) Oficios Nos. 1497 a 1500-2016-MTC/12.POA 9nov16
l) Respuesta SUNAT Oficio 0090-2017-SYUNAT/500000 de 8jun17
m) Respuesta MINRE – Oficio N° RE (DSL-AER) 2-15-B/16 de 9ene18
n) Respuesta MEF Oficio N° 1060-2018-EF/13.01 de 23mar18
o) Respuesta MINDEF – Oficio N° 3478-DGPE/B/01 de 21nov05
p) Correo Electrónico de MEF (DGAEICYP) de 4set2018
q) Correo Electrónico de AAC-NZ (Sr. Hopper) de 6set2018
r) Correspondencia Electrónica AACs Perú y NZ de 6-7set2018

FECHA : Lima, 10 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 NUEVA ZELANDA 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 inicialado y anexo al Memorándum de Entendimiento entre representantes de ambas AAC, suscrito el 17nov1999, estuvo a punto de ser firmado el año 2000. No obstante nuestro gobierno de entonces, aduciendo que en el Perú se había aprobado una nueva ley de Aeronáutica Civil (Ley 27261 publicada en Mayo 2000) y considerando el hecho que este acuerdo –de tipo "cielos abiertos"–

Jirón Zorritos 1203 - Lima - Perú

T. (511) 615-7800

www.mtc.gob.pe

EL PERÚ PRIMERO

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

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

fuera identificado con el acuerdo MALIAT (Acuerdo Multilateral sobre Liberalización del Transporte Aéreo gestado entre países del foro APEC) cuya adhesión –y posterior denuncia- por parte del Perú había generado inconvenientes políticos, decidió abstenerse de su suscripción; retrasándose por tanto la conclusión de este importante instrumento con un país del Asia-Pacífico socio del Perú en APEC.

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).

I.- ANTECEDENTES.-

1. La negociación de un ASA con NUEVA ZELANDA (en adelante NZ) se inicia el año 1999, año en el cual se suscribe un Memorándum de Entendimiento (MdE), con fecha 17nov1999, donde se inicia un texto de "Acuerdo entre el Perú y Nueva Zelandia sobre Transporte Aéreo" tipo "cielos abiertos" como indica el MdE, acordando sea "suscrito por Plenipotenciarios de ambas Partes, a la brevedad posible" (sic MdE). Incluso se emitieron para tal fin los Plenos Poderes respectivos al Ministro de Transportes de entonces, con R.S. 006-2000-RE (8ene2000).
2. Aparentemente en razón de las particulares circunstancias de política interna producidas durante el año 2000 en general, y en particular las generadas en la actividad aeronáutica nacional por la modificación de la Ley de Aeronáutica Civil así como por la adhesión y posterior denuncia por el Perú del Acuerdo "MALIAT" sobre Liberalización del Transporte Aéreo Internacional, nuestro Gobierno consideró inconveniente en tales circunstancias concretar la firma de este Acuerdo con un país socio en APEC (donde se gestó el Acuerdo MALIAT).
3. Durante el año 2005, se recabó una primera ronda de opiniones de los sectores (MIDEF, SUNAT, MEF y MINRE) sobre el proyecto de 1999. Sin mayores observaciones al proyecto, sin embargo el proceso se interrumpió, pues a criterio de la DGAC de entonces, el proyecto estaba desactualizado con respecto a nuestra nueva Ley 27261 y porque el Perú no era ya estado Parte del MALIAT.

Sin embargo, el nuevo proyecto que año y medio después envía DGAC a NZ, es rechazado por este país, al no incorporar modernas instituciones (Código Compartido, Cláusula sobre vuelos No Regulares, criterios sobre Designación de Aerolíneas, etc.).



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

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

A raíz de lo anterior y de la insistencia de NZ en firmar el proyecto de 1999, se paraliza el proceso de negociación, hasta el año 2013.

4. El proceso se reactiva, por iniciativa de NZ mediante carta de su Embajada en Santiago de fecha 13may2013, comunicada por nuestra Cancillería con oficio de referencia b).

Sin embargo Perú insiste, con oficio de referencia c), en reiniciar el proceso con el proyecto que NZ ya había rechazado.

5. En base al texto "modelo" de ASA consensuado multisectorialmente entre marzo y junio de 2014 con participación de funcionarios de MINRE, DGAC-MTC, MEF, INDECOPI, SUNAT y MIDEF, DGAC formuló una nueva "Contrapropuesta Peruana" de ASA para NZ, para opinión de sectores mediante correo electrónico y oficio de la referencia d).

Dicha Contrapropuesta fue actualizada para incorporar observaciones y textos alternativos propuestos por MINRE y MEF con Oficios de la referencia f) y g); la que fue remitida a NZ con oficio de la referencia h) a través de Cancillería.

Luego del "espacio de diálogo" sostenido sobre la materia entre MTC Y MINRE, la precitada contrapropuesta mereció nuevas observaciones de MINRE con oficio de la referencia i).

En consecuencia, en febrero 2016 y con oficio de la referencia j), se remitió a NZ la Contrapropuesta Peruana de ASA, que recoge los aportes y recomendaciones de todos los sectores.

6. Luego de un fluido intercambio por correspondencia electrónica y de recogidas las propuestas peruanas en un texto final mutuamente consensuado, no obstante el mutuo deseo de suscribir este ASA durante una cita APEC en Noviembre 2016, ello no se produjo debido al nuevo requerimiento de MINRE en el sentido de contar con la conformidad de todos los sectores involucrados en la negociación, con respecto al texto final, antes de su suscripción.

Por ello, se solicitó la conformidad de los sectores, mediante oficios de la referencia k), de fecha 9nov2016.

7. Luego y como resultado de sucesivos reiterativos, los sectores emitieron su conformidad con el texto final consensuado de ASA, con documentos de la referencia l), m), n) y o).

Habiendo el MEF formulado en el último minuto y con correo electrónico de la referencia p) de fecha 4set2018 un nuevo texto al Artículo 10 párrafo 2.d del ASA, DGAC transfirió la propuesta a NZ, la misma que aceptó el cambio con correo electrónico de referencia q).



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

8. Así las cosas, el texto final y definitivo del ASA entre PERÚ y NUEVA ZELANDA, ha sido intercambiado por correspondencia electrónica de 6 y 7 set 2018 (referencia r) con copia a su Despacho y a la Dirección General de Soberanía del MINRE.

En consecuencia, el texto adjunto de ASA entre ambos países se encuentra expedito para su suscripción por plenipotenciarios de las Partes, en procedimiento a cargo de Cancillería.

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, 4ª, 5ª y 6ª libertad, en términos de estricta reciprocidad e igualdad de oportunidades para los transportistas de ambos estados
 - 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 por parte de los operadores designados;
 - e) La incorporación dentro de los alcances del ASA, de los operadores de servicios aéreos no regulares, mediante su necesaria Designación y la incorporación de un Anexo (II) específico para estos servicios;
 - f) Cláusulas modernas hoy incorporadas a los ASAs, como aquella que permite realizar los servicios bajo la modalidad de acuerdos de cooperación comercial con empresas aéreas del mismo estado, del otro estado y/o de otros terceros estados, incluso comercializando tramos domésticos, o la que permite comercializar y prestar servicios de transporte inter o multimodal (combinación de transporte aéreo y de superficie para las mercancías);
 - g) Las estipulaciones referidas a Consultas, Enmienda del Acuerdo y del Anexo, Entrada en Vigor y otras similares, de acuerdo con lo requerido por nuestra Cancillería; y

Jirón Zorritos 1203 - Lima - Perú

T. (511) 615-7800

www.mtc.gob.pe

EL PERÚ PRIMERO

56



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

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

- h) 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 Nueva Zelanda, 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 neozelandeses 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.
1. 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 de Servicios Aéreos entre el Gobierno de Nueva Zelanda y el Gobierno de la República del Perú" 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.

Atentamente,

LHA/InformesPOA/10set18
Jirón Zorritos 1203 - Lima - Perú
T. (511) 615-7800
www.mtc.gob.pe


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

EL PERÚ PRIMERO



PERÚ

Ministerio de
Economía y Finanzas

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

Lima, 23 Mar 2018

OFICIO N° 1499 -2018-EF/13.01 ✓

Señora
ANA ISABEL DOMÍNGUEZ DEL ÁGUILA
Secretaria General
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Jr. Zorritos N° 1203, Lima
Presente.-

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	
REGISTRO N°: E-082703-2018	
FECHA Y HORA: 2018/03/20 10:18:57	
REGISTRADOR: WENDY FELICITA PROCEL BRUCIL	
Revisa tus trámites en nuestro www.mtc.gob.pe/sdt	

Asunto : Pedido de opinión sobre Proyecto de Acuerdo de Servicio Aéreo entre Perú y Nueva Zelanda.

Referencia : a) Oficio N° 1499-2016-MTC/12.POA (H.R. N° E-211660-2016)
b) Oficio N° 285-2017-MTC/12 (H.R. N° E-093806-2017)
c) Oficio N° 629-2017-MTC/12 (H.R. N° E-186030-2017)
d) Oficio N° 03-2018-MTC/02 (H.R. N° E-008963-2018)

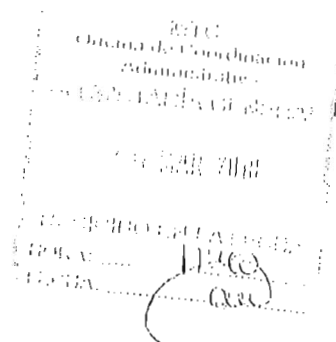
Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación a los documentos de la referencia, por los cuales se solicita opinión sobre el Proyecto de Acuerdo de Servicio Aéreo entre Perú y Nueva Zelanda.

Al respecto, se le remite copia del Informe N° 063-2018-EF/61.01, elaborado por la Dirección General de Políticas de Ingresos Públicos, para su conocimiento y fines pertinentes.

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

Atentamente,

BETTY SOTELO BAZÁN
Secretaria General





MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE INGRESOS PÚBLICOS

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

INFORME N° 063 -2018-EF/61.01

Para : Señor
CESAR LIENDO VIDAL
Viceministro de Economía

Asunto : Proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de Nueva Zelandia y el Gobierno de la República del Perú

Referencia : - a) Oficio N° 1499-2016-MTC/12.POA (HR 211660-2016)
- b) Oficio N° 172-2017-MTC/12
- c) Oficio N° 285-2017-MTC/12 (HR 093806-2017)
- d) Oficio N° 00089-2017-SUNAT/500000 (HR 110526-2017)
- e) Informe N° 209-2017-EF/61.01
- f) Informe N° 220-2017-EF/62.01
- g) Informe N° 0158-2018-EF/42.01
- h) Oficio N° 629-2017-MTC/12 (HR 186030-2017)
- i) Oficio N° 03-2018-MTC/02 (HR 008963-2018)

Fecha : 22 FEB. 2018

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a los documentos de la referencia, a fin de poner en su conocimiento el presente informe que consolida las opiniones de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad (DGAEICYP), de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), de la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) y esta Dirección General.

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante los documentos a), b), c), h) e i) de la referencia, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones solicita la opinión de este Ministerio con respecto a la última versión del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de Nueva Zelandia y el Gobierno de la República del Perú, a fin de continuar con el proceso de negociación del mismo.
- 1.2 Mediante el documento e) de la referencia esta Dirección General formula observaciones en el ámbito de sus competencias al artículo 9 del Texto Final del Proyecto ASA Nueva Zelandia, por considerar que la redacción del literal d) del párrafo 2 no es clara y podría dar lugar a que se mal entienda el alcance de la exención aplicable a los materiales de propaganda y publicidad ingresados al territorio nacional.
- 1.3 Mediante el documento f) de la referencia, la DGAEICYP consolida su opinión y la de esta Dirección General, informando que observa los considerandos y, en tal sentido, sugiere eliminar el término "innovadores" de la frase "precios innovadores y competitivos"; así como en el numeral 5 del artículo 9, sugiriéndose eliminar la frase "ni



MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE INGRESOS PÚBLICOS

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

gravámenes". En cuanto al numeral 2, literal d) del artículo 10, solicita consultar a la contraparte de la negociación cuál es su aspiración de lo que allí se establece, a fin de evaluar si lo que se pretende establecer excede o no a la legislación nacional.

- 1.4 Mediante el documento g) de la referencia, la OGAJ emite opinión legal del Texto Final del Proyecto ASA Nueva Zelandia, señalando que se debe ajustar la redacción del numeral 5 del artículo 9 de acuerdo a los términos señalados por esta Dirección General; y en lo que respecta al texto propuesto del inciso d) del numeral 2 del artículo 10 del proyecto citado, que es necesario consultar a la contraparte de la negociación cuál es el alcance de su pretensión en relación con lo allí regulado, a fin de verificar si esta se limita a los supuestos que están reconocidos en la legislación interna o no, recomendándose que si así fuera, se realicen precisiones en su redacción para evitar dudas en cuanto a sus alcances.
- 1.5 Cabe indicar que este Ministerio se pronunció previamente sobre una versión anterior de este proyecto de acuerdo, a través del Informe N° 541-2014-EF/61.01, que contiene opinión de la DGAEICYP y de esta Dirección General.

II. ANÁLISIS

2. Respecto de los aspectos tributarios contenidos en el ASA Nueva Zelandia, la legislación nacional vigente prevé el siguiente tratamiento:

- 2.1. El Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, aprobado por Resolución Legislativa N° 10358¹, dispone en su artículo 24 lo siguiente:

- i. Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio del otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a la reglamentación de aduanas de tal Estado.
- ii. El combustible, aceites, lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales.
- iii. Las piezas de repuesto y el equipo que se importe al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la 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.

- 2.2. El artículo 1 de la Ley N° 26355² prescribe que los equipos y materiales que lleguen al territorio peruano y permanezcan bajo control aduanero dentro de los

¹ Publicada el 8 de febrero de 1946

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



MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE INGRESOS PÚBLICOS

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

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.

2.3. La Ley General de Aduanas (en adelante LGA), aprobada por Decreto Legislativo N° 1053³, 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).

2.4. El Decreto Supremo N° 064-2004-EF⁴ 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 Aduanas⁵. 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

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 ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA 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.

2.5. 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.

2.6. El numeral 5 del artículo 33 de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo⁶ 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.



3. La SUNAT, la DGAEICYP, OGAJ y esta Dirección General realizan el siguiente análisis en el marco de sus competencias, respecto de los temas desarrollados en el sexto párrafo de los Considerandos, los artículos 2, 3, 4, 5, 9, 10 y 11 del Texto Final del Proyecto ASA Nueva Zelandia:

3.1 Sobre los Considerandos

En su sexto párrafo, se hace referencia a que ambas partes desean hacer que las líneas aéreas ofrezcan variedad de opciones de servicios y a la vez, alentarán que estas apliquen precios innovadores y competitivos.

Comentario:

Al respecto, la DGAEICYP considera pertinente la eliminación del término "innovadores" dado que no es objetivo; pues cada parte podría tener diferentes consideraciones de lo que a su parecer se califica como "innovador". Además, el que un precio sea "innovador" no es relevante en el mantenimiento de un ambiente de libre competencia.

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

62



MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE INGRESOS PÚBLICOS

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

3.2 Sobre el Artículo 2 (Concesión de Derechos)

El artículo versa sobre los derechos que recibirán las líneas aéreas de una de las partes contratantes para operar en el territorio del otra parte. De esta manera, el numeral 2 hace la precisión que lo anterior no considera la concesión de los derechos de embarcar pasajeros, equipaje, carga o correo en el territorio de la otra parte destinados a otro punto en el territorio de esa otra parte, a cambio de remuneración.

Comentario:

Al respecto, la DGAEICYP señala que el artículo 79 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú estipula que para llevar a cabo las operaciones de Aviación Comercial Nacional, los participantes deben ser personas naturales o jurídicas peruana. En ese sentido, se evidencia que el Artículo 2 del acuerdo se encuentra alineado con la legislación nacional.

3.3 Sobre el Artículo 3 (Designación y Autorización) y el Artículo 4 (Revocación de Autorización)

El numeral 2 del artículo 3 busca detallar las condiciones que deben cumplir tanto las líneas aéreas designadas como cada una de las partes contratantes para que la otra parte les conceda a dichas líneas aéreas las debidas autorizaciones de operación y permisos técnicos para realizar el transporte aéreo internacional. Por su parte, el numeral 1 del artículo 4 establece las condiciones que generarían la revocación, suspensión o limitación de dichas autorizaciones y permisos.

Comentario:

En esa línea, el literal a) del numeral 2 del artículo 3 y el literal a) del numeral 1 del artículo 4 señalan que uno de los requisitos que debe ostentar la línea aérea designada es que se haya constituido y tenga su domicilio principal en el territorio de la parte que la designa. Al respecto, la DGAEICYP precisa que este requisito 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.

3.4 Sobre el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes, Reglamentos y Normas)

El numeral 4 de este artículo señala el tratamiento que recibirán los pasajeros, equipaje, y carga en tránsito directo. Se dispone que dicho tránsito, sin abandonar el área del aeropuerto, no será sometido a ninguna revisión, salvo por razones de seguridad, bioseguridad, salud pública, control de narcotráfico, detección de tráfico de personas, transporte de artículos prohibidos y otros de fin aduanero, sujeto a las respectivas legislaciones internas de cada parte. Adicionalmente, considera la exención de derechos aduaneros y otros impuestos similares al equipaje y carga en tránsito directo.



MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE INGRESOS PÚBLICOS

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

Comentario:

Al respecto, la SUNAT y esta Dirección General consideramos que el equipaje y la carga en tránsito no ingresan al país, por lo que no se produce la nacionalización de los referidos bienes. De acuerdo con el TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, el Impuesto General a las Ventas (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. En consecuencia, para efectos del IGV, Impuesto de Promoción Municipal, Impuesto Selectivo al Consumo y los derechos arancelarios, dichos bienes se encuentran fuera del campo de aplicación de los citados impuestos.

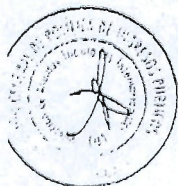
Por su parte, tomando en cuenta la alternativa que no permanezca dentro de la aeronave o dentro del área de control del aeropuerto, la DGAEICYP menciona que la disposición se encuentra alineada al artículo 120 del Reglamento de la Ley General de Aduanas que tipifica que la mercancía en tránsito no estará sujeta a reconocimiento físico cuando esta se transporte a través de contenedores debidamente precintados. Asimismo, el artículo 92 de la Ley General de Aduanas señala que las mercancías bajo el régimen de tránsito serán transportadas con suspensión de los derechos arancelarios y otros tributos.

3.5 Sobre el Artículo 9 (Oportunidades Comerciales)



El numeral 5 de este artículo dispone que cada línea aérea tendrá derecho a convertir y a remesar a su país, los ingresos locales que superen las sumas desembolsadas localmente. Asimismo, se establece que la conversión y remesa se permitirá con prontitud y sin restricciones ni gravámenes con respecto a los mismos, a la tasa de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de remesa y de conformidad con la legislación nacional.

Comentario:



Al respecto, esta Dirección General reitera la observación formulada en el Informe N° 541-2014-EF/61.01, en el sentido que el artículo 9 del Decreto Supremo N° 150-2007-EF⁷ dispone que el Impuesto a las Transacciones Financieras (ITF) grava las operaciones en moneda nacional o extranjera y los giros o envíos de dinero. Por lo que la SUNAT y esta Dirección General consideran que si bien se ha incorporado la frase "de conformidad con la legislación nacional", se debe eliminar la frase "ni gravámenes", toda vez que afectaría la aplicación del ITF.

Asimismo, la OGAJ coincide con lo expresado por esta Dirección General, en el sentido que, a fin de adecuar el texto del numeral 5 del artículo 9 del texto Final del ASA Nueva

⁷ Texto Único Ordenado de la Ley para la Lucha contra la Evasión y para la Formalización de la Economía, publicado el 23 de setiembre del 2007.

64



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"

Zelandia a nuestra legislación interna, es necesario eliminar de dicho texto la frase "ni gravámenes"; ya que de su redacción se tendría, por un lado, que la primera parte del inciso podría entenderse como una exención de la aplicación del ITF a las remesas que la línea aérea decida efectuar desde el Perú a su país, lo que no guarda consistencia con la parte final del mismo inciso que plantea que dicha remesa se haga "de conformidad con la legislación nacional" (la cual prevé la aplicación del ITF a las transacciones financieras a través de las cuales se materializan las remesas).

En consecuencia, se propone el siguiente texto alternativo:

"ARTÍCULO 9
Oportunidades Comerciales

(...)

(5) Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y a remesar a su país, si así lo solicita, los ingresos locales que superen las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remesa se permitirá con prontitud y sin restricciones ni gravámenes con respecto a los mismos, a la tasa de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de remesa y de conformidad con la legislación nacional.

(...)"

3.6 Sobre el Artículo 10 (Derechos y Cargos Aduaneros)

En el artículo 10 se mencionan las condiciones que debe presentar la mercancía para que se vea exenta de los derechos de aduana y demás impuestos que graven la importación.

Así, en el numeral 1, se establece que las aeronaves, equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos, piezas de repuesto y otros objetos que se destinen a la operación o mantenimiento de las aeronaves, siempre y cuando permanezcan a bordo de la aeronave, estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos que graven la importación. Asimismo, los literales a), b) y c) del numeral 2 y el numeral 3 buscan que la mencionada exención de impuestos también se aplique a los suministros de aeronaves, los equipos de tierras, las piezas de repuesto, el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos ingresados siempre que se mantengan bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.

Comentario:

Al respecto, la SUNAT indica que en la medida de que no se produzca la nacionalización de los bienes referidos en el numeral 1 (pues permanecerían en la aeronave) no se configuraría el supuesto gravado con derechos arancelarios, el IGV o



MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE INGRESOS PÚBLICOS

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

el ISC, razón por la cual en estos casos no se configura la exoneración de tales impuestos.

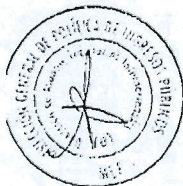
De igual manera, la DGAEICYP resalta que los puntos anteriores se encuentran recogidos en la legislación nacional a través de los incisos f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas. Además, también se encuentran acordes con lo dispuesto en el artículo 24 del Convenio de Aviación Civil Internacional:

"Artículo 24. Derechos de aduana:

- a) *Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.*
- b) *Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros."*



Además, mediante el Decreto Supremo N° 064-2004-EF, se aprobó la relación de material para uso aeronáutico y demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves, explotadores aéreos y talleres de mantenimiento. Cabe señalar que en dicho Decreto Supremo se encuentran abarcados los bienes mencionados en el artículo 10 y además, por medio del mismo, se especifica que estos no estarán afectos a pago alguno por concepto de derechos de importación, consulares, adicionales u otros, impuestos, gravámenes o recargos de cualquier naturaleza, en vista que se trata de materiales que no se internan al país y permanecen bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, en espera de su utilización.



Sin embargo, en relación al literal d) del numeral 2 de este artículo, esta Dirección General considera que su redacción no es clara, ya que se puede desprender que la exención de los derechos de aduana y demás impuestos que gravan la importación comprende hasta dos supuestos, relativos a los materiales de propaganda y publicidad, estos son: i) los materiales de propaganda y publicidad ingresados en el territorio de una Parte pero no sometidos a una nacionalización que fueron embarcados en el territorio de la otra Parte, o ii) los materiales de propaganda y publicidad embarcados en el territorio de una Parte; debiendo en ambos casos utilizarse los bienes a bordo de las aeronaves.



MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE INGRESOS PÚBLICOS

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

- o Respecto del primer supuesto dado que se trata de bienes utilizados a bordo de la aeronave, esto es, que no son introducidos al territorio nacional (mediante una nacionalización) o que son distribuidos a los pasajeros, por la empresa aérea, no se encontrarían gravados con el IGV. Es así que la publicidad y material promocional que arriben en el medio de transporte aéreo y sean distribuidos (transferidos) gratuitamente a los pasajeros por la empresa aérea, no se encuentran gravadas con el IGV dado que la citada operación (transferencia) se genera antes de que los bienes ingresen al país (nacionalización).
- o Con relación al segundo supuesto, cabe señalar que el embarque implicaría la entrega de materiales de propaganda y publicidad por un domiciliado peruano a la aerolínea, sin embargo, de acuerdo con la legislación nacional dicha entrega (venta de bienes) no se encuentra gravada con los "tributos de importación".

Por su parte, la DGAEICYP también considera que se podría generar una tercera situación en la que los bienes son importados al territorio nacional y luego embarcados en las aeronaves. En dicha línea, es necesario mencionar que el inciso h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas permite el ingreso libre de derechos de aduana y demás tributos del material para uso aeronáutico destinado para la reparación o mantenimiento, los equipos para la recepción de pasajeros, manipuleo de la carga y demás mercancías necesarios para la operatividad de las aeronaves nacionales o internacionales, siempre y cuando estén contenidos en la relación señalada en el Decreto Supremo N° 064-2004-EF. No obstante, la SUNAT y la DGAEICYP indican que los materiales de propaganda y publicidad no se encuentran mencionados en dicha lista, con lo cual no podrían verse exentos del pago de derechos de aduanas y demás impuestos que graven la importación. Cabe indicar que esta apreciación fue también realizada en el Informe N° 541-2014-EF/61.01.

Por su parte, la OGAI coincide con la DGAEICYP en el sentido que el inciso en cuestión parecería querer regular la situación de los materiales de propaganda y publicidad introducidos al territorio de una parte (territorio peruano), para luego ser embarcados en las aeronaves de una línea aérea de la otra parte (Nueva Zelanda) dedicada al transporte aéreo internacional, para su utilización durante el viaje aéreo, incluso cuando su utilización se efectúe durante la parte del viaje que comprende el territorio nacional. De ser esa la finalidad, lo dispuesto en dicho inciso no estaría alineado con la normativa interna, dado que la importación libre del pago de derechos de aduanas e impuestos de los materiales de propaganda y publicidad para luego ser embarcados en aeronaves, no es un supuesto regulado en el artículo 24 del Convenio de Chicago ni recogido en nuestra legislación interna, como también lo señaló la DGAEICYP.

Respecto al numeral 4 del artículo bajo análisis, en el mismo se dispone que las exenciones de este artículo también estén disponibles cuando una línea aérea designada por una parte haya acordado con otra el préstamo o traspaso de los bienes en el territorio de la otra parte siempre que esa otra aerolínea goce de igual manera de esas mismas exenciones de la otra Parte, la DGAEICYP comenta que esta disposición se encuentra contemplada en la legislación nacional por medio del



MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE INGRESOS PÚBLICOS

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

procedimiento DESPA-PG.19 de la SUNAT que permite el préstamo de Material de Uso Aeronáutico.

En consecuencia, la DGAEICYP, OGAJ y esta Dirección General coinciden en considerar que la redacción del literal d) del numeral 2 del artículo 10 es imprecisa y su contenido excedería la legislación nacional vigente. Para aclarar la implicancia del convenio en dicho punto, se solicita realizar las consultas con Nueva Zelanda en cuanto a si su aspiración es mantener la exoneración en caso que los materiales de propaganda y publicidad sean importados al territorio nacional y luego embarcados en las aeronaves, o si se limitan a aquellos que arriben en el mismo medio de transporte aéreo y al caso de entrega de materiales por un domiciliado peruano a la aerolínea.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, la OGAJ considera que si la finalidad de dicho inciso es el ingreso de materiales de propaganda y publicidad al país para su posterior reembarque, sin pago de derechos de aduana y otros impuestos que graven la importación; en el caso del Perú, dicha finalidad podría eventualmente lograrse recurriendo a alguno de los regímenes aduaneros especiales que sea idóneo para el propósito perseguido, como el previsto en el artículo 89 de la Ley General de Aduanas, que regula el régimen de depósito aduanero y permite que las mercancías que llegan al territorio aduanero puedan ser almacenadas en un depósito aduanero para esta finalidad, por un periodo determinado y bajo control de la aduana, sin el pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo, mientras no sean solicitados a algún régimen aduanero ni se encuentren en situación de abandono; en el entendido que tales mercancías serán posteriormente destinadas a alguno de los supuestos señalados en el artículo 90 de la citada ley, que entre otros supuestos prevé su destino al régimen de reembarque.



3.7 Sobre el Artículo 11 (Cargos al Usuario)

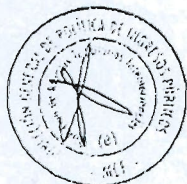
Este artículo establece que los cargos a aplicar a las líneas aéreas serán no discriminatorios y equitativamente prorrateados entre las categorías de usuario. Asimismo, se especifica que cualesquiera de los cargos al usuario serán impuestos a las líneas aéreas de la otra parte en términos no menos favorables que los disponibles para cualquier otra línea aérea designada que preste servicios aéreos similares.

Comentario:

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

"(...) Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:

- a) *Respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares*





MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE INGRESOS PÚBLICOS

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

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. (...)

CONCLUSIONES

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, se presentan observaciones al Texto Final del Proyecto ASA Nueva Zelandia, respecto a los siguientes puntos: el sexto Considerando, sugiriéndose eliminar el término "innovadores" de la frase "precios innovadores y competitivos"; ajustar la redacción del numeral 5 del artículo 9, sugiriéndose eliminar la frase "ni gravámenes". Asimismo, en tanto el artículo 10, numeral 2, literal d) del acuerdo podría exceder la legislación nacional, se solicita consultar a la contraparte de la negociación si su aspiración se limita a los supuestos cubiertos por la legislación nacional o no, recomendándose que si así fuera, se realicen precisiones en su redacción para evitar dudas en cuanto a sus alcances.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente,

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



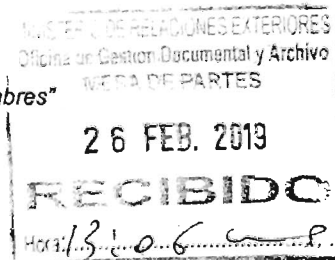
PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad"

Presidencia
anexo 1101



CARTA N° 182-2019/PRE-INDECOPI

Lima, 25 de febrero de 2019

Señor
Jorge A. Raffo Carbajal
Director General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Lampa 545
Lima.-

Referencia: Oficio N° RE (DGT) N° 1-0-H/33

De mi consideración:

Me dirijo a usted en atención al oficio de la referencia, mediante el cual solicita opinión sobre el Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelandia.

Al respecto, sírvase encontrar adjunto a la presente, el Informe Técnico N° 014-2019/ST-CLC-INDECOPI, emitido por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

Hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de consideración.

Atentamente

Ivo Gagliuffi Piercechi
Presidente del Consejo Directivo

Adjunto: Informe Técnico N° 014-2019/ST-CLC-INDECOPI

MRE	
MESA DE PARTES RECIBIDO	
CODIGO	1-0-H/49
Trámite a cargo de	
DGT 26 FEB 2019	
Copias para información	
1	
2	
Observaciones	



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Indecopi
PRESIDENCIA

14 FEB 2019

RECIBIDO

Por: [Signature] Hora: 14:17pm

INFORME TÉCNICO 014-2019/ST-CLC-INDECOPI

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

Rosa Cabello Lecca
Gerente de Cooperación Técnica y Relaciones Institucionales

DE : **Humberto Ortiz Ruiz**
Secretario Técnico (e)
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

REFERENCIA : Oficio RE(DGT) 1-0-H/33

FECHA : 14 de febrero de 2019

I. ANTECEDENTES

1. Mediante Oficio RE(DGT) 1-0-H/33, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores puso en conocimiento del INDECOPI que se está trabajando el perfeccionamiento interno del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelandia", suscrito el 16 de noviembre de 2018 (en adelante, el Acuerdo), por lo que solicitó opinión favorable del Acuerdo, para lo cual, remitió copia del referido documento.

II. OBJETO DEL INFORME

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

III. ANÁLISIS

3. Sobre el particular, el artículo 13 del Acuerdo señala lo siguiente:

ARTÍCULO 13

Tarifas

- 1) Cada Parte permitirá que las tarifas de los servicios aéreos sean establecidas libremente por cada línea designada.
- 2) Las tarifas cobradas por las líneas aéreas no requerirán solicitud de autorización ni aprobación de ninguna de las Partes.
- 3) Puede requerirse que las tarifas del transporte aéreo internacional operado conforme a lo estipulado en el presente Acuerdo sean registradas ante las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes con fines de notificación.

4. Esta Secretaría Técnica considera que el numeral 1 del artículo 13 del Acuerdo guarda correspondencia con nuestro ordenamiento nacional interno. En efecto,



nuestro sistema jurídico actual garantiza la libertad de la determinación de los precios. Por su parte, el artículo 4 del Decreto Legislativo 757¹ prohíbe expresamente la fijación de precios, siendo que, los únicos precios que pueden fijarse administrativamente son las tarifas de los servicios públicos conforme a lo que se disponga expresamente por una Ley del Congreso de la República. En tal sentido, debido a que este numeral se refiere a la libre determinación de los precios por parte de las líneas aéreas, esta Secretaría Técnica es de opinión favorable respecto de este numeral.

5. En relación con el numeral 2 del artículo 13 del Acuerdo, esta Secretaría Técnica también es de opinión favorable, toda vez que, la determinación de los precios por parte de las líneas aéreas no requiere aprobación administrativa previa, lo que guarda correspondencia con lo establecido por el artículo 59 de la Constitución Política del Perú², que garantiza la libertad de empresa en el país, por lo que esta Secretaría Técnica es de opinión favorable respecto de este numeral.
6. Finalmente, el numeral 3 del artículo 13 del Acuerdo establece que las tarifas a ser cobradas por las líneas aéreas pueden ser registradas administrativamente. Sin embargo, este registro solo es informativo y no implica una aprobación de la autoridad ni limitación o restricción a la libertad que tienen las líneas aéreas en la determinación de sus precios. Por tal motivo, esta Secretaría Técnica es de opinión favorable respecto de este numeral.

IV. CONCLUSIÓN

La Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia es de opinión favorable respecto de los temas de libre competencia tratados en el presente informe y contenidos en el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Nueva Zelandia", remitido mediante Oficio RE(DGT) 1-0-H/33 por la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores.



Humberto Ortiz Ruiz
Secretario Técnico (e)

Comisión de Defensa de la Libre Competencia



¹ Decreto Legislativo 757

Artículo 4.- La libre competencia implica que los precios en la economía resultan de la oferta y la demanda, de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución y las leyes. Los únicos precios que pueden fijarse administrativamente son las tarifas de los servicios públicos conforme a lo que se disponga expresamente por Ley del Congreso de la República.

² Constitución Política del Perú

Artículo 59.- El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades.

MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00082/2019

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De : DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto : Opinión ASA entre el Perú y Nueva Zelanda
Referencia : DGT014852018 DGT001262019

En atención a su Memorándum de la referencia, esta Dirección General en cumplimiento del punto 2.2.5 de la Directiva 001-DGT/RE-2013 y, de conformidad con el artículo 71 del Reglamento de Organización y Funciones de esta Cancillería, expresa su opinión sustantiva sobre el contenido de la propuesta del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno del Perú y el Gobierno de Nueva Zelanda", que se expresa en los siguientes puntos:

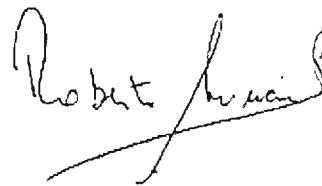
- De acuerdo al artículo 76° del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales es la unidad orgánica; dependiente de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos; responsable de las acciones de política exterior, en los ámbitos bilateral y multilateral, vinculadas al resguardo de los intereses del Perú en materia de delimitación de su espacio aéreo y al fortalecimiento de sus actividades de aviación civil, entre otros.
- El texto del Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno del Perú y el Gobierno de Nueva Zelanda ha sido materia de opinión consultiva y posterior conformidad por parte de los sectores de la Administración Pública involucrados, habiendo sido estas favorables.
- El objetivo del acuerdo suscrito es fomentar las relaciones aerocomerciales bilaterales entre las partes, promoviendo la competencia en el sector y la expansión de mayores oportunidades del transporte aéreo internacional, lo que a su vez se condice con los objetivos de la Política Exterior peruana.
- Este acuerdo incide positivamente en la promoción de una mayor competitividad en el sistema aéreo internacional, al permitir la participación de más aerolíneas en dicho mercado, ello permite facilitar la expansión de mayores oportunidades de transporte aéreo internacional, lo que redundará en el bienestar del consumidor. Como el mismo acuerdo señala, este promueve que se ofrezcan a los viajeros y embarcadores una variedad y servicios que permiten estimular a cada línea aérea a desarrollar e implementar mejores precios, lo que genera una mayor eficiencia en el mercado y hace del Perú un país más competitivo en materia aerocomercial.
- Asimismo, contar con servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejora el comercio, beneficia directamente a los consumidores y promueve el crecimiento económico. Además, todo ello redundará en la mejora paulatina de la infraestructura aérea nacional.
- El Acuerdo permite a las líneas aéreas hacer ofertas a los consumidores y a los embarcadores, lo que a su vez permite desarrollar una variedad de opciones de servicios que mejoran la competitividad del sistema, además de incentivar la implementación de precios competitivos.

- Es importante resaltar que el Acuerdo hace una especial atención a los estándares de la seguridad de la aviación obligando a las partes a actuar conforme a las disposiciones del *Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de setiembre de 1963; el *Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves*, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil*, firmado en Montreal el 23 de setiembre de 1971; el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional*, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; el *Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de Detección*, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991; y cualquier otro convenio multilateral que rijan la seguridad de la aviación civil que obligue a las Partes.
- Igualmente, el acuerdo obliga a que las Partes, dentro de su territorio, apliquen de manera efectiva medidas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave, antes y durante el embarque o la estiba. En el mismo orden de ideas, el Acuerdo exige a cada Parte de dar favorable acogida a cualquier solicitud de la otra Parte a fin de adoptar medidas especiales de seguridad razonables para enfrentar una amenaza determinada.
- 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 9 del mismo, este permite a las líneas aéreas de cada Parte establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo. Igualmente otorga el derecho de las líneas aéreas de las partes de poder dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes.
- Es también importante mencionar que otorga el derecho a convertir y a remesar a su país, los ingresos locales que superen las sumas desembolsadas localmente a cada línea aérea.

Opinión:

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

Lima, 6 de February del 2019



Roberto Hernán Seminario Portocarrero
Embajador

Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos