Proyecto de Resolución Legislativa N° 4853/2019-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
10 SEP 2019
RECIBIDO
Hora 10.10 a.m.

Proyecto de Resolución Legislativa N° 242/2021-PE

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

Lima, 05 de setiembre de 2019

OFICIO N° 236 2019-PR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
16 SET 2021
RECIBIDO
Firma..... Hora 7:10 p.m.

Señor
PEDRO CARLOS OLAECHEA ÁLVAREZ-CALDERÓN
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 Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa**", suscrito el 26 de febrero de 2019, en la ciudad de Lisboa, República Portuguesa.

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

413954. ATD

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 12 de SETIEMBRE del 2019

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 4759 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de RELACIONES EXTERIORES.—

.....

.....

.....

.....

GIOVANNI FORNO FLÓREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

PERÚ
CONGRESO
de la
REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

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

De conformidad con el acuerdo 019-2021-2022/CONSEJO-CR, de fecha 17 de agosto de 2021, pase el Proyecto de Resolución Legislativa N° 4753/2019-PE, a la comisión (es) de; **Relaciones Exteriores;** asignándole el **Nª 242/2021-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 Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa"

1. **Proyecto de Resolución Legislativa**

2. **Resolución Suprema N° 139-2019-RE**

3. **Informe de Perfeccionamiento**

   - Informe (DGT) N° 040-2019

4. **Instrumento Internacional**

   - "Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa"

5. **Solicitud de Perfeccionamiento**

   - Memorándum (DSL) N° DSL00249/2019, de 14 de mayo de 2019.

6. **Opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**

   - Oficio N° 599-2018-MTC/12, de 4 de diciembre de 2018 y el Informe No. 042-2018-MTC/12.POA

7. **Opinión del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)**

   - Oficio N° 3489-2018-EF/13.01, de 22 de octubre de 2018, y el Informe N° 255-2018-EF/61.01

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

   - Carta N° 961-2017/PRE-INDECOPI, de fecha 28 de noviembre de 2017, y el Informe N° 089-2017/ST-CLC-INDECOPI

9. **Opinión de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos**

   - Memorándum (DSL) N° DSL00249/2019, de 14 de mayo de 2019.

Proyecto de

Resolución Legislativa

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Resolución Legislativa siguiente:

RESOLUCIÓN LEGISLATIVA QUE APRUEBA EL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA PORTUGUESA

Artículo único. Objeto de la Resolución Legislativa

Apruébase el "Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa", suscrito el 26 de febrero de 2019, en la ciudad de Lisboa, República Portuguesa.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

SALVADOR DEL SOLAR LABARTHE
Presidente del Consejo de Ministros

NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES
Ministro de Relaciones Exteriores

Resolución Suprema Nº 139-2019-RE

Lima, 3 de setiembre de 2019

CONSIDERANDO:

Que, el "**Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa**" fue suscrito el 26 de febrero de 2019, en la ciudad de Lisboa, República Portuguesa;

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

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

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Remítase al Congreso de la República la documentación relativa al "**Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa**", suscrito el 26 de febrero de 2019, en la ciudad de Lisboa, República Portuguesa.

Artículo 2°.- 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

SALVADOR DEL SOLAR LABARTHE
Presidente del Consejo de Ministros

NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES
Ministro de Relaciones Exteriores

Registrado en la Fecha
03 SEP 2019
RS No 139 /RE

4

INFORME (DGT) Nº 040-2019

I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. A través del memorándum (DSL) N° DSL00249/2019 del 14 de mayo de 2019, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del **"Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa"**, suscrito en la ciudad de Lisboa, República Portuguesa, el 26 de febrero de 2019 (en adelante, "el Acuerdo").

II. ANTECEDENTES

2. Las negociaciones bilaterales entre el Perú y Portugal para establecer un acuerdo de servicios aéreos fueron iniciadas en el 2013, llegando a entendimientos preliminares que sirvieron como base para la elaboración de un proyecto del Acuerdo. Ambos Estados retomaron las comunicaciones en el 2015 y se coordinó con los demás sectores para que estos emitan sus comentarios con relación al proyecto del Acuerdo.

3. Con ocasión del trigésimo noveno periodo de sesiones de la Asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) en el mes de noviembre del 2016, llevado a cabo en la ciudad de Montreal, Canadá, los Estados aprovecharon la oportunidad para dialogar sobre una versión final del texto del Acuerdo.

4. Durante el transcurso del año siguiente, los Estados realizaron los últimos ajustes a la versión final del texto del Acuerdo, el mismo que recibió las opiniones favorables de los sectores involucrados. En ese sentido, el Perú y Portugal suscribieron el Acuerdo en la ciudad de Lisboa, República Portuguesa, el 26 de febrero de 2019.

5. El Acuerdo entrará en vigor, según su artículo 26, treinta (30) días luego de la fecha de recepción de la última notificación, por escrito y a través de los canales diplomáticos, señalando que se han cumplido con los procedimientos requeridos por sus sistemas legales.

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

REPÚBLICA DEL PERÚ · Dirección General de Tratados · F.L.D.F. · Ministerio de Relaciones Exteriores ·

7. El Acuerdo se encuentra registrado en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" con el código BI.PT.01.2019.

III. OBJETO

8. El objeto del Acuerdo es fomentar el desarrollo de servicios aéreos regulares entre y más allá de los territorios del Perú y de la República Portuguesa (tercer párrafo del preámbulo).

IV. DESCRIPCIÓN

9. El Acuerdo está conformado por un preámbulo, veintiséis (26) artículos y un (1) anexo, el cual contiene dos secciones.

10. En el **preámbulo** del Acuerdo se identifica como las Partes del mismo a la República del Perú y la República Portuguesa. Se señala que los dos Estados desean organizar, de manera segura y ordenada, servicios aéreos internacionales y promover la cooperación internacional con relación a tales servicios.

Cláusulas generales

11. El Acuerdo se inicia con un glosario que contiene ocho 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" al territorio continental, las islas, los espacios marítimos y el espacio aéreo que los cubre bajo soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción de las Partes, según sus Constituciones Políticas, otra legislación interna relevante y el derecho internacional.

12. A su vez, por "tarifa" se entiende los precios a ser pagados por el transporte de pasajeros, el equipaje y la carga y las condiciones según los cuales esos precios se aplican, incluyendo precios y condiciones para la agencia y otros servicios auxiliares, pero excluyendo el pago o las condiciones para el transporte de correo (artículo 1).

13. Respecto a los derechos de operación, el Acuerdo señala que cada una de las Partes concede a la otra Parte los derechos especificados en el propio Acuerdo para la realización de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo. Los derechos otorgados en virtud del Acuerdo son diversos. En primer lugar, se otorga el derecho de volar sin aterrizar en el territorio de la otra Parte, lo cual se conoce usualmente como la primera libertad del aire.[1] En segundo lugar, se otorga el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales, también conocida como la segunda libertad del aire.[2]

14. En tercer lugar, se otorga el derecho para embarcar y desembarcar pasajeros, equipaje, carga y correo en cualquiera de los puntos especificados de conformidad con el Anexo. En la sección 1 del Anexo, se contemplan puntos en el territorio de una de las Partes, puntos intermedios, puntos en el territorio de la contraparte y puntos más allá de sus territorios.

15. En la nota 1 del Anexo, se dispone que las líneas aéreas designadas pueden, en cualquiera o todos los vuelos, omitir escalas en cualquiera de los puntos

---

[1] De acuerdo con la OACI, la primera libertad del aire consiste en "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro u otros de cruzar su territorio sin aterrizar". Organización de Aviación Civil Internacional. *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*, Parte 4, 2a ed. Doc. 9626, 2004, p. 4.1-5. Disponible en: http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf (al 23 de mayo de 2019).

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

intermedios y/o los puntos más allá de los territorios de los Estados, siempre y cuando los servicios acordados en las rutas comiencen o terminen en el territorio de la Parte. En tal sentido, el artículo 2 del Acuerdo, el cual remite al Anexo, habilita a que las Partes cuenten con los llamados derechos de tercera libertad del aire,[3] cuarta libertad del aire[4] y quinta libertad del aire.[5]

16. Con relación a la séptima libertad del aire,[6] esta se encuentra excluida, toda vez que la nota 1 señala que las rutas operadas por las líneas aéreas designadas por ambos Estados deben comenzar o terminar en cualquier punto de sus respectivos territorios.

17. Por otro lado, el párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo establece que nada se interpretará como la concesión a las líneas aéreas designadas de una Parte del derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte, tráfico transportado por remuneración o contrato y destinado hacia otro punto en el territorio de esa Parte. En consecuencia, se concluye que las Partes no se otorgan, a través del Acuerdo, las llamadas octava[7] y novena[8] libertades del aire (artículo 2).

18. En resumen, el Acuerdo permite expresamente las siguientes libertades del aire:

Libertades del aire	**Lo establecido por el Acuerdo**
Primera libertad del aire	Permitida por el artículo 2, párrafo 1, literal "a".
Segunda libertad del aire	Permitida por el artículo 2, párrafo 1, literal "b".
Tercera libertad del aire	Permitida por el artículo 2, párrafo 2, el cual remite al Cuadro de Rutas del Anexo.

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

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

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

[6] La séptima libertad del aire es "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro, de transportar tráfico entre el territorio del Estado otorgante y cualquier tercer Estado sin el requisito de que se incluya en dicha operación un punto cualquiera en el territorio del Estado beneficiario, o sea, que el servicio no tiene que estar conectado con un servicio con destino al Estado del transportista o procedente del mismo, ni constituir una extensión de dicho servicio". *Ídem.*

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

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

REPÚBLICA DEL PERÚ · Dirección General de Tratados · F.L.D.F. · Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERÚ · Dirección General de Tratados · V°B°A.V. · Ministerio de Relaciones Exteriores

Cuarta libertad del aire	Permitida por el artículo 2, párrafo 2, el cual remite al Cuadro de Rutas del Anexo.
Quinta libertad del aire	Permitida por el artículo 2, párrafo 2, el cual remite al Cuadro de Rutas del Anexo.

19. Adicionalmente, el Acuerdo excluye las siguientes libertades del aire:

Libertades del aire	**Lo establecido por el Acuerdo**
Séptima libertad del aire	No contemplada en el artículo 2. No permitida según la Sección 1 y la Sección 2 del Anexo, así como la Nota 1 del Anexo.
Octava libertad del aire	No permitida según el párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo.
Novena libertad del aire	No permitida según el párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo.

20. Respecto a la designación y autorización operativa de las líneas aéreas, el Acuerdo establece que cada Estado tendrá el derecho de designar hasta dos líneas aéreas con el fin de operar los servicios acordados y para retirar o modificar tales designaciones, y notificarlo al otro Estado por escrito a través de los canales diplomáticos. El otro Estado concederá los permisos y autorizaciones con la menor demora procesal al recibir la designación y las solicitudes de una línea aérea designada, en la forma y manera prescrita. Para ello, se debe cumplir una serie de requisitos, ya sea para el caso de una línea aérea designada por la República Portuguesa o por la República del Perú (artículo 3).

21. El Acuerdo establece que cada una de las Partes tendrá el derecho a denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones operativas o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, así como de someter el ejercicio de tales derechos a las condiciones necesarias, cuando, por ejemplo, en el caso de una línea aérea designada por la República Portuguesa, no se encuentre establecida en el territorio de la República Portuguesa según los Tratados de la Unión Europea o no cuente con una Licencia Operativa válida de acuerdo con el derecho de la Unión Europea. En el caso de una línea aérea designada por la República del Perú, tal denegatoria, revocación, suspensión, limitación o sometimiento a condiciones puede efectuarse, por ejemplo, cuando no se encuentra establecida ni tiene sus oficinas principales en el territorio de la República del Perú o no cuenta con un certificado de operador aéreo válidos; así como otros supuestos.

22. A menos que una inmediata denegatoria, revocación, suspensión, limitación o imposición de las condiciones mencionadas sea esencial para impedir mayores infracciones a la legislación aplicable, el derecho a denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones, será ejercido solamente luego de consulta con la otra Parte. Dicha consulta tendrá lugar dentro de un periodo de treinta (30) días a partir de la fecha de la propuesta para mantenerla, salvo que se acuerde otra cosa. (artículo 4)

23. La legislación y procedimientos de una Parte relativos a la admisión, permanencia o salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentren en su territorio, serán aplicadas a las aeronaves de las aerolíneas designadas por la otra Parte al ingresar, salir o mientras se encuentren en el territorio de la primera Parte. También se aplicará la legislación y procedimientos relativos a la admisión, estadía o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo transportados a bordo de las aeronaves, así como los referidos al ingreso, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas, moneda, salud, cuarentena y control sanitario a las líneas aéreas designadas de la otra Parte o a nombre de tales pasajeros, tripulación, entidad encargada del equipaje, carga y correo al ingreso, salida o mientras se encuentren dentro del territorio de esta Parte.

24. Las Partes no darán preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra línea aérea por encima de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional similar (artículo 5).

25. En materia de derechos de aduana y otros cargos, se indica que las aeronaves que operan servicios internacionales por las líneas aéreas designadas estarán temporalmente exentas de los derechos aduaneros, con sujeción a las regulaciones aduaneras vigentes que rijan en dicho territorio. Adicionalmente, el equipo normal, sus repuestos, sus suministros de combustible y lubricantes, otros suministros técnicos consumibles y provisiones de las aeronaves a bordo de las aeronaves estarán exentos de aranceles de aduana, derechos de inspección y otros aranceles o impuestos al ingresar al territorio de la contraparte, siempre que los suministros y las provisiones de las aeronaves permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean re–exportados, o utilizados en parte del viaje sobre ese territorio.

26. De igual manera, se encuentran exentos de los mismos aranceles, derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio realizado, los suministros cargados a bordo en el territorio de una Parte y para su uso a bordo de una aeronave de salida; los repuestos y equipo normal ingresados al territorio de una Parte para el mantenimiento o reparación de aeronaves; el combustible, los lubricantes y otros suministros técnicos consumibles destinados a abastecer a aeronaves de salida. El equipo regular transportado en vuelo, así como el material y los suministros retenidos a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas podrán ser descargados en el territorio de la contraparte solamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. Las exoneraciones también serán aplicables en situaciones en las que dichas líneas aéreas hayan celebrado arreglos con otra u otras líneas aéreas. Nada en el Acuerdo impedirá a las Partes imponer, sobre bases no discriminatorias, impuestos, contribuciones, aranceles, derechos o cargos al combustible abastecido en su territorio para el uso de una aeronave de una línea aérea designada por la otra Parte. Las anteriores exoneraciones se encuentran sujetas a las condiciones especificadas en el Acuerdo (artículo 6).

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - F.L.D.F. - Ministerio de Relaciones Exteriores

27. En cuanto a los cargos al usuario, cada Parte, de acuerdo con su legislación nacional, podrá imponer o permitir que se imponga cargos, basados en principios económicos válidos, por el uso de los aeropuertos, otras instalaciones y servicios aéreos bajo su control. Ninguna Parte impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte cargos más altos que aquellos impuestos a sus propias líneas aéreas dedicadas a servicios internacionales similares (artículo 7).

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - I.M.A.V. - Ministerio de Relaciones Exteriores

9

28. A su vez, el Acuerdo dispone que el tráfico en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y sin salir del área del aeropuerto reservado para tal fin estará sujeto, excepto con respecto a medidas de seguridad contra la amenaza de interferencia ilícita y a medidas ocasionales para combatir el tráfico ilícito de drogas, únicamente a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos de aduana, cargos y otros impuestos similares (artículo 8).

29. En materia de reconocimiento de certificados y licencias, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y licencias emitidas o convalidadas, de conformidad con las normas y procedimientos de una Parte, incluyendo las leyes y reglamentos de la Unión Europea, serán reconocidos como válidos por la otra Parte, siempre y cuando los requisitos según los cuales tales certificados y licencias fueron emitidos o convalidados, sean iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo con el Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944 (en adelante, "el Convenio de Chicago").[9] Ello también se aplica con respecto a una línea aérea designada por la República Portuguesa cuyo control regulador es ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea. Cada Parte se reserva el derecho a rehusarse a reconocer, para los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas para sus propios ciudadanos por la otra Parte o por cualquier otro Estado (artículo 9).

30. Con respecto a la representación comercial, las líneas aéreas designadas de cada Parte estarán autorizadas a establecer en el territorio de la otra Parte oficinas para la promoción del transporte aéreo y venta de pasajes aéreos, así como otras instalaciones; traer y mantener en el territorio de la otra parte, de conformidad con su legislación, personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otro personal; y, dedicarse directamente, a través de sus agentes, a la venta del transporte aéreo (artículo 10).

31. El Acuerdo indica que las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán el derecho a vender, en el territorio de la otra Parte, el transporte aéreo y cualquier persona tendrá libertad de comprar tal transporte en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de otros Estados (artículo 11).

32. Con relación a la conversión y transferencia de los ingresos, cada Parte concede a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de libre transferencia al tipo de cambio vigente a la fecha de dicha transferencia, en las monedas convertibles en las que se realiza el pago, del exceso de los ingresos sobre los gastos obtenido en conexión con el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo en los servicios acordados en su territorio, de conformidad con la legislación aplicable en el territorio de la Parte, desde la cual la transferencia es realizada. Para tales fines, la ley aplicable de la República Portuguesa incluye todas las medidas tomadas por la Unión Europea (artículo 12).

33. Para operar los servicios aéreos especificados en el Acuerdo, las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán una oportunidad razonable, justa y equitativa. Si una Parte considera que los servicios aéreos brindados por cualquiera de las líneas

[9] De conformidad con el literal a, del artículo 1 del Acuerdo, se incluye también cualquier Anexo adoptado bajo el artículo 90 del Convenio de Chicago y cualquier enmienda de los Anexos o del referido Convenio bajo los artículos 90 y 94, siempre y cuando tales anexos hayan sido adoptados por ambas Partes.

aéreas designadas de la otra Parte no cumplen con las normas y los principios previstos, tal Parte podrá solicitar consultas de acuerdo al artículo 20 del Acuerdo (artículo 13).

34. Los itinerarios de los servicios acordados y, en general, las condiciones de su operación, serán notificadas con un mínimo de treinta (30) días antes de la fecha prevista para su implementación. Cualquier modificación significativa de tales horarios o condiciones de operación también será notificada, a las autoridades aeronáuticas, por lo menos con ocho días laborables de anticipación a su operación prevista. Este plazo podrá ser reducido sujeto al acuerdo de dichas autoridades en casos especiales. Para modificaciones menores o en el caso de vuelos suplementarios, las líneas aéreas designadas notificarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, por lo menos con cinco días laborables de anticipación. También se podrá recortar este plazo mediante acuerdo de las autoridades aeronáuticas en casos especiales (artículo 14).

35. En materia de seguridad operacional, el Acuerdo establece la posibilidad que cada Estado pueda pedir consultas con relación a los estándares de seguridad operacional adoptados por el otro Estado en áreas relativas a la tripulación, la aeronave o su operación. Tales consultas deberán realizar en un plazo de treinta (30) días a partir de la petición. Si, después de tales consultas, un Estado detecta que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente estándares mínimos establecidos de acuerdo al Convenio de Chicago, dicho Estado notificará a la otra Parte esos hallazgos y los pasos considerados necesarios para cumplir con esos estándares mínimos, y la otra Parte tomará la acción correctiva apropiada. El incumplimiento por la otra Parte en tomar una acción apropiada dentro de quince (15) días o un periodo mayor, según se acuerde, será fundamento para la aplicación del artículo 4 del Acuerdo.

36. El Acuerdo indica que, a pesar de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio de Chicago, cualquier aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte sobre los servicios hasta o desde el territorio de la otra Parte puede, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, ser sometida a un examen por los representantes autorizados de la otra Parte para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave, como aquellos de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo ("inspección en rampa"), siempre y cuando eso no produzca un retraso irrazonable. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en rampa produce preocupaciones serias relativas al cumplimiento de los estándares mínimos o a la falta de mantenimiento efectivo y de gestión de los estándares de seguridad de acuerdo con el Convenio de Chicago, la Parte que realice la inspección en rampa será libre de concluir de que los requisitos bajo los cuales el certificado o las licencias fueron emitidos o convalidados, o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave es operada, no son iguales o superiores a los estándares mínimos de acuerdo al Convenio de Chicago. Además, se señala que las Partes se reservan el derecho de suspender o modificar la autorización operativa de las líneas aéreas designadas inmediatamente, en caso sea esencial para la seguridad de la operación de la línea aérea (artículo 15).





37. Con relación a la seguridad de la aviación, las Partes reafirman sus obligaciones internacionales en virtud de una serie de tratados multilaterales, entre los que se encuentran el Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves de 14 de septiembre de 1963, adoptado en Tokio; el Convenio para la Represión de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves de 16 de diciembre de 1970, adoptado en La Haya; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil de 23 de septiembre de 1971, adoptado en Montreal, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que

presten servicios a la Aviación Civil Internacional de 24 de febrero de 1988, adoptado en Montreal, tratados de los cuales el Perú es parte.

38. El Acuerdo también indica que las Partes, en sus relaciones mutuas, deberán actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI, de la que son miembros, y lo indicado en los Anexos del Convenio de Chicago. En caso se solicite, ambos proporcionarán toda asistencia mutua necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil. En caso se produzca un accidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles o de otros actos ilícitos contra la seguridad, las Partes se brindarán mutua asistencia facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas para terminar de forma rápida y segura tal incidente o amenaza. Si existen problemas ocasionales sobre la seguridad de la aviación civil, las autoridades aeronáuticas de las Partes podrán solicitar consultas inmediatas (artículo 16).

39. Las autoridades aeronáuticas de una Parte proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a su solicitud, tales estadísticas como puedan ser razonablemente requeridas para fines informativos (artículo 17).

40. El Acuerdo señala que las tarifas para el transporte aéreo internacional se establecerán sobre la base de las condiciones comerciales en el mercado. Las tarifas para el transporte aéreo internacional no serán aprobadas por las autoridades aeronáuticas de ninguna de las Partes. También se reconoce que las fuerzas de mercado deberán ser la consideración básica en el establecimiento de las tarifas para el transporte aéreo. Cada Parte podrá adoptar medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, incluyendo el derecho de la Unión Europea, en el caso de la República Portuguesa, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas por parte de las líneas aéreas designadas (artículo 18).

41. Cada Parte aceptará el código identificador usado por las líneas aéreas designadas para identificar sus vuelos (artículo 19).

Disposiciones finales

Aplicabilidad de los Acuerdos y Acuerdos Multilaterales

42. El Acuerdo dispone que ambas Partes deberán actuar de acuerdo con las disposiciones del Convenio de Chicago. Asimismo, el Acuerdo dispone que, si un acuerdo multilateral relativo a transporte aéreo entrase en vigor en relación con ambas Partes, cualquier inconsistencia entre las obligaciones del Acuerdo y el otro, multilateral, será resuelta por mutuo acuerdo (artículo 25).

Consultas

43. El Acuerdo dispone que cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas relacionadas con la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del Acuerdo o el cumplimiento del mismo. Salvo para el caso de interpretación, tales consultas podrán efectuarse directamente entre las autoridades aeronáuticas y comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, salvo acuerdo distinto entre las Partes (artículo 20).

Enmiendas

44. Se ha previsto que, en caso alguna de las Partes considere deseable modificar cualquier disposición del Acuerdo, podrá solicitar consultas a su contraparte. Dichas consultas deberán comenzar en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte haya recibido la solicitud por escrito. Las enmiendas resultantes de las consultas deberán entrar en vigor según lo establecido en el artículo 26 del Acuerdo (artículo 21).

Solución de controversias

45. Se ha previsto que cualquier controversia que surja del Acuerdo y que no pueda ser resuelta por la negociación a través de canales diplomáticos, podrá ser sometida, de común acuerdo, a alguna entidad; en su defecto, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a arbitraje a cargo de un tribunal de tres árbitros.

46. Las Partes se comprometen a cumplir con cualquier resolución dictada por dicha entidad o tribunal. En caso y mientras que alguna de las Partes o las líneas aéreas designadas por las Partes incumpla con la decisión de la entidad o del tribunal, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios que hubiera concedido en virtud del Acuerdo a la Parte en incumplimiento (artículo 22).

Duración y denuncia

47. El Acuerdo permanecerá vigente por un periodo indeterminado. Cada Parte puede, en cualquier momento, denunciar el Acuerdo. Para ello, se deberá notificar a la otra Parte y, simultáneamente, a la OACI, cuyos efectos serán a los doce (12) meses posteriores a la recepción de la notificación por la otra Parte. En caso de no informar a la otra Parte la recepción de la notificación, esta se reputará como recibida catorce (14) días luego de la recepción de la notificación por la OACI (artículo 23).

Registro ante la OACI

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

Entrada en vigor

49. El Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días luego de la fecha de recepción de la última notificación, por escrito y a través de los canales diplomáticos, señalando que se han cumplido con los procedimientos requeridos por sus sistemas legales (artículo 26).

Idiomas y textos auténticos

50. El último párrafo del Acuerdo establece que este ha sido suscrito en idiomas castellano, portugués e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

Sobre el anexo

51. Como se ha indicado ya, el Acuerdo cuenta con un anexo dividido en dos secciones. La Sección 1 contiene las rutas a ser operadas en ambas direcciones por las líneas aéreas designadas de Portugal. Por otro lado, en la Sección 2, se encuentran las rutas a ser operadas en ambas direcciones por las líneas aéreas designadas del Perú. En ambos casos, se especifica cualquier punto en el territorio de una de las Partes, puntos intermedios, cualquier punto en el territorio de la otra Parte, y puntos más allá de los territorios de los Estados.

52. Adicionalmente, el anexo cuenta con Notas. La nota 1, como ya se adelantó, dispone que las líneas aéreas designadas de las Partes pueden, en cualquiera o todos los vuelos, omitir escalas en cualquiera de los puntos intermedios y/o más allá, siempre que se comience o terminen en el territorio de la Parte que haya designado la línea aérea.

53. En la nota 2, se dispone que las rutas, los derechos de tráfico y la capacidad serán determinados por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes, dentro de los límites que el Acuerdo establece. Por último, la nota 3 señala que el ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad en puntos intermedios y/o más allá estarán sujetos a acuerdo de las autoridades aeronáuticas.

54. Con relación a la nota 2 y la nota 3, cabe precisar que las autoridades aeronáuticas precisarán cómo se ejecutarán los derechos otorgados por los Estados y no efectuarán modificaciones del texto del Acuerdo. Lo anterior, en tanto que ello solamente puede ser realizado por ambas Partes a través de los canales diplomáticos.

V. CALIFICACIÓN

55. 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 Portugal.[10]

56. En efecto, este Acuerdo regula derechos y obligaciones jurídicamente vinculantes entre el Perú y Portugal. Por ejemplo, en el Acuerdo se dispone la concesión de derechos para que las líneas aéreas designadas de ambos Estados realicen el transporte aéreo internacional (artículo 2); el derecho a denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones operativas o los permisos técnicos (artículo 4); la exención de derechos de aduana (artículo 6), además de otras disposiciones concernientes a este tipo de acuerdos.

57. La caracterización del Acuerdo como tratado es importante dado que solo aquellos instrumentos internacionales identificados como tratados son sometidos al proceso de perfeccionamiento interno en el derecho peruano.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - F.L.D.F. - Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - A.A.V. - Ministerio de Relaciones Exteriores

[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".

13

14

VI. OPINIONES TÉCNICAS

58. A efectos de sustentar el presente informe, se consideraron las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), 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

59. A través del oficio N° 599-2018-MTC/12 del 3 de diciembre de 2018, la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC trasmitió el informe N° 042-2018-MTC/12.POA de la Coordinación Técnica de Política Aérea de dicha Dirección General del 29 de noviembre de 2018.

60. En el punto 1 del apartado II del referido informe, se señala que el Acuerdo se enmarca dentro del modelo tradicional con cierto grado de transición hacia el modelo liberalizado, en concordancia con la legislación aeronáutica peruana, la política aérea nacional, los lineamientos de política internacional vigentes, así como con la "Visión de Largo Plazo" declarada oficialmente por la OACI. De igual manera, se indica que el Acuerdo permitirá un inicio seguro con un futuro y gradual incremento en los niveles de servicios aéreos entre el Perú y Portugal.

61. En el punto 2 del apartado anteriormente mencionado, el MTC indica, a manera de ejemplo, que el texto del Acuerdo incorpora el derecho a designar hasta dos líneas aéreas por cada Estado (literal a); la predeterminación de la capacidad a ofertar por las aerolíneas en oportunidades justas, razonables y equitativas (literal b); libre determinación por cada aerolínea de los precios a cobrar por el servicio (literal c); la incorporación del criterio de "lugar de constitución y de sede principal de negocios" para la designación de un operador aéreo (literal d).

62. Asimismo, 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 e). Por otro lado, añade que las cláusulas relativas a la aplicación de las leyes nacionales, derechos de aduana, cargos al usuario de aeropuertos, seguridad operacional, entre otras, garantizan el marco adecuado para el desarrollo de las operaciones aéreas bilaterales bajo criterios de seguridad y con observancia estricta de las normas y métodos recomendados por la OACI (literal f).

63. Por último, en el punto 3 del apartado II, se precisa que el texto en sus versiones en los idiomas inglés y castellano incorpora totalmente las recomendaciones de los sectores involucrados.

64. 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 y predictibilidad necesarias para los inversionistas y operadores aéreos portugueses y peruanos, de modo que estos efectúen sus inversiones y desarrollen sus operaciones aerocomerciales en el Perú.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - F.L.D.F. - Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - A.A.V. - Ministerio de Relaciones Exteriores

15

Ministerio de Economía y Finanzas

65. Por medio del oficio N° 3489-2018-EF/13.01 del 22 de octubre de 2018, el MEF remitió el informe N° 255-2018-EF/61.01 del 20 de agosto de 2018, elaborado por la Dirección General de Política de Ingresos Públicos de ese ministerio. En dicho informe se evaluaron los artículos 2 ("derechos de operación"), 3 ("designación y autorización operativa de las líneas aéreas"), 6 ("los derechos de aduana y otros cargos"), 7 ("cargos al usuario"), 8 ("tráfico en tránsito directo"), 12 ("conversión y transferencia de los ingresos") y 18 ("tarifas") del texto del Acuerdo.

66. Con relación al artículo 2 del Acuerdo, el MEF indicó que este artículo versa sobre los derechos que recibirán las líneas por una de las Partes para operar en el territorio de la otra Parte. A su vez, señaló que el numeral 3 del referido artículo precisa que ello no abarca la concesión del derecho de embarcar tráfico transportado por remuneración o contrato entre dos puntos del territorio nacional de la otra Parte, por lo que, dicho artículo se encuentra de conformidad con el artículo 79 de la Ley de Aeronáutica Civil.

67. Por otro lado, sobre el artículo 3, el MEF señaló que esta disposición también se encontraba alineada con la legislación nacional, en la medida que "la persona jurídica envuelta en servicios de transporte aéreo internacional debe poseer un domicilio y un representante legal con domicilio permanente".

68. Con respecto al artículo 6 del Acuerdo, el MEF especifica que este se encuentra acorde con el artículo 24 del Convenio de Chicago, los incisos f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas y el numeral 5 del artículo 33 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo. De igual manera, se precisa que el numeral 5 del artículo 6 se encuentra contemplado en el ordenamiento jurídico peruano, a través del procedimiento INTA PG-19 que permite el préstamo de material de uso aeronáutico. En ese sentido, no se formularon comentarios sobre el particular.

69. Sobre el artículo 7 del Acuerdo, este se encuentra alineado con lo que señala el artículo 15 del Convenio de Chicago. En cuanto al artículo 8, el MEF sostuvo que dicho artículo se encuentra acorde con el artículo 92 de la Ley General de Aduanas, el mismo que estipula que las mercancías bajo el régimen de tránsito serán transportadas con suspensión de los derechos arancelarios y otros tributos. De igual manera, se señala que, en lo referente al equipaje y la carga en tránsito directo, estos no ingresan al país. Siendo ello así, dichos bienes se encuentran fuera del campo de aplicación del Impuesto General a las Ventas, el Impuesto de Promoción Municipal e Impuesto Selectivo al Consumo.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - F.L.D.F. - Ministerio de Relaciones Exteriores

70. Con respecto al artículo 12 del Acuerdo, el MEF indica que el artículo 9 del Texto Único Ordenado de la Ley contra la Evasión y para la Formalización de la Economía establece que el Impuesto a las Transacciones Financieras grava las operaciones en moneda nacional o extranjera y los giros o envíos de dinero. Como la transferencia prevista en el artículo en mención se efectúa de conformidad con la legislación nacional, dicha disposición no afectará la aplicación del referido impuesto.

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

71. Por último, el MEF, en atención al artículo 18, señala que lo estipulado en el numeral 1 del artículo en mención es consistente con el Decreto Legislativo N° 757 que resguarda la libertad de empresa y la libre iniciativa privada.

16

72. En ese orden de ideas, el MEF concluye de la siguiente manera:

> "De acuerdo a lo anteriormente expuesto, la [Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad] y la [Dirección General de Política de Ingresos Públicos] no formulan observaciones al Proyecto de Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República Portuguesa y la República del Perú."

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

73. Con la carta N° 961-2017/PRE-INDECOPI del 28 de noviembre de 2017, el Presidente del Consejo Directivo del INDECOPI remitió el informe N° 089-2017-INDECOPI/ST-CLC-INDECOPI de la Secretaría Técnica de Comisión de Defensa de la Libre Competencia del 21 de noviembre de 2017.

74. Mediante dicho informe, el INDECOPI, dentro del ámbito de sus competencias, emitió su opinión sobre el artículo 18 ("tarifas") del Acuerdo. En efecto, el INDECPI resalta que el referido artículo es acorde con la Ley de Aeronáutica Civil, al establecer que las tarifas que las líneas aéreas cobren por el transporte aéreo internacional serán establecidas a partir de las condiciones comerciales que existan en el mercado. Lo anterior se recoge expresamente en los numerales 2 y 3 del artículo 18.

75. Por último, el INDECOPI indica, en el punto 8 de su informe, que el numeral 4 del artículo 18 del Acuerdo establece que las Partes adoptarán medidas para evitar que las líneas aéreas desarrollen conductas anticompetitivas, "situación que ya es cumplida por el Perú", en atención de lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

76. Teniendo en consideración lo expuesto, en el punto 9 del informe, el INDECOPI manifiesta, expresamente, su opinión favorable al texto final del Acuerdo, por los siguientes fundamentos:

> " [...] i) se establece la libertad de las aerolíneas para la fijación de sus tarifas, lo que guarda correspondencia con nuestro ordenamiento legal; ii) se reconoce la aplicación de las normas sobre libre competencia; y, iii) se establece que, frente a conductas anticompetitivas, las Partes adoptarán medidas conducentes a proteger el proceso competitivo que, para Perú, resultan aplicable[s] a través del Decreto Legislativo 1034 y las facultades legales a la Secretaría Técnica y la Comisión".

Ministerio de Relaciones Exteriores

77. Por medio del memorándum (DSL) N° DSL00249/2019 del 14 de mayo 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, en dicho memorándum se afirma que el Acuerdo busca "fomentar las relaciones aerocomerciales bilaterales" entre el Perú y Portugal, "promoviendo la competencia en el sector y la expansión de mayores oportunidades del transporte aéreo internacional". A su vez, lo señalado "se condice con los objetivos de la Política Exterior peruana".

17

78. Asimismo, indica que 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. De igual manera, esa Dirección General "señala que el ingreso de nuevos competidores al mercado redunda en la mejora de los precios y en una calidad superior de los servicios que son ofrecidos al consumidor".

79. También se indica que el Acuerdo permite la realización de consultas en cualquier momento sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del Acuerdo o el cumplimiento de este.

80. Otro fundamento indicado por esa Dirección General se debe a la especial atención a los estándares de la seguridad de la aviación. Las Partes se han comprometido en actuar "de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional", así como determinados tratados tales como el "Convenio sobre Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves" y el "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves". En ese aspecto, las Partes deben proporcionar "toda asistencia mutua necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil".

81. Por último, la referida Dirección General precisa que, en caso que surja una controversia relativa a la interpretación o la aplicación del Acuerdo, las Partes deberán "esforzarse en resolverlo por la negociación a través de canales diplomáticos"; sin embargo, el Acuerdo deja abierta la posibilidad de recurrir al arbitraje.

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

VII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

83. La Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, en virtud del literal e) del artículo 129 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 135-2010-RE, tiene como una de sus funciones específicas "emitir opinión respecto al perfeccionamiento interno de los Tratados, determinado la vía constitucional aplicable".

84. En tal sentido, luego del estudio y análisis del instrumento bajo consideración, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye que el **"Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa"** versa sobre soberanía, por lo que está inmerso en lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 56° de la Constitución Política del Perú.

85. Desde el punto de vista jurídico y de manera general, la soberanía es entendida en la doctrina como el conjunto de competencias del Estado.[11] 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

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

18

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.[12]

86. 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". Asimismo, el cuarto párrafo del citado 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."

87. En ese sentido, el 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.

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

89. Por las consideraciones expuestas, la Dirección General de Tratados concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno del **"Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa"**, 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.

90. 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, 1 de agosto de 2019

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

Franca Lorella Deza Ferreccio
Embajadora
Directora General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

[12] *Ibídem*, pp. 347-348.

19

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO

ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERU

Y LA REPÚBLICA PORTUGUESA

LA REPÚBLICA DEL PERÚ y La REPÚBLICA PORTUGUESA, en adelante identificadas como las "Partes", siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para su firma en Chicago el siete de diciembre de 1944;

Deseando organizar, de manera segura y ordenada, servicios aéreos internacionales y promover en la mayor medida posible la cooperación internacional con relación a tales servicios; y,

Deseando establecer un Acuerdo para fomentar el desarrollo de servicios aéreos regulares entre y más allá de sus territorios,

Acuerdan lo siguiente:

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
T.A.V.

ARTÍCULO 1

DEFINICIONES

Para fines del presente Acuerdo:

a) El término "Convenio" significará el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para su firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, incluyendo cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de ese Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio bajo los Artículos 90 y 94, siempre y cuando esos Anexos y enmiendas hayan sido adoptados por ambas partes;

b) El término "Tratados de la UE" significará el Tratado de la Unión Europea y el Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea;

c) El término "autoridades aeronáuticas" significará, en el caso de la República Portuguesa, la Autoridad Nacional de Aviación Civil de Portugal (ANAC), 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 para realizar cualquiera de las funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades o funciones similares;

d) El término "línea aérea designada" significará cualquier línea aérea, que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

e) El término "territorio"[1] significa el territorio continental, las islas, los espacios marítimos y el espacio aéreo que los cubre bajo soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción de las Partes, según sus Constituciones Políticas, otra legislación interna relevante y el Derecho Internacional;

f) El término "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tendrán los significados que se les asigna en el Artículo 96 del Convenio;

g) El término "tarifa" significará los precios a ser pagados por el transporte de pasajeros, el equipaje y la carga y las condiciones según las cuales esos precios se aplican, incluyendo precios y condiciones para la agencia y otros servicios auxiliares, pero excluyendo el pago o las condiciones para el transporte de correo; y

[1] Para mayor certeza, la definición y referencias a 'territorio' contenidas en este Acuerdo aplican exclusivamente para propósitos de determinar el ámbito de aplicación del mismo.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección General de Tratados
I.A.A.V.

h) El término "Anexo" significará el Cuadro de Rutas anexo al presente Acuerdo y cualquier Cláusula o Nota que aparezcan en tal Anexo. El Anexo de este Acuerdo es considerado una parte integrante del mismo.

ARTÍCULO 2

DERECHOS DE OPERACIÓN

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos con relación a los servicios aéreos internacionales brindados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte:

a) El derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar, y

b) El derecho a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales.

2. Cada Parte concede a la otra Parte los derechos más adelante especificados en este Acuerdo con el propósito de operar servicios aéreos internacionales regulares por las líneas aéreas designadas de la otra Parte en las rutas especificadas en la Sección correspondiente del Anexo. Tales servicios y rutas son en adelante denominados "los servicios acordados" y "las rutas especificadas", respectivamente. Al operar un servicio acordado en una ruta especificada, las líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán, además de los derechos especificados en el párrafo 1 de este Artículo y sujeto a las disposiciones de este Acuerdo, del derecho a realizar escalas en el territorio de la otra Parte en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo de este Acuerdo con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros, equipaje, carga y correo.

3. Nada en el párrafo 2 de este Artículo deberá interpretarse como la concesión a las líneas aéreas designadas de una Parte del derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte, tráfico transportado por remuneración o contrato y destinado hacia otro punto en el territorio de esa Parte.

4. Si debido a un conflicto armado, situaciones de crisis, desastres naturales, o eventos similares, una línea aérea designada de una de las Partes no puede operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte desplegará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continua de dicho servicio a través del adecuado reordenamiento de dichas rutas. Esta disposición será aplicada sin discriminación entre las aerolíneas designadas de las Partes.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección General de Asuntos Jurídicos
V.B.

ARTÍCULO 3

DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN OPERATIVA DE LAS LÍNEAS AÉREAS

1. Cada Parte tendrá el derecho a designar hasta dos líneas aéreas con el fin de operar los servicios acordados en las rutas especificadas en el Anexo y a retirar o modificar tales designaciones. Esas designaciones deberán realizarse por escrito y deberán ser transmitidas a la otra Parte a través de canales diplomáticos.

2. Al recibir tal designación, y las solicitudes de una línea aérea designada, en la forma y manera prescrita para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, la otra Parte concederá los permisos y autorizaciones respectivas con la menor demora procesal, siempre y cuando:

a) En el caso de una línea aérea designada por la República Portuguesa

(i) Se encuentre establecida en el territorio de la República Portuguesa según los Tratados de la UE y cuente con una Licencia Operativa válida de acuerdo con la ley de la Unión Europea; y

(ii) Un control regulatorio efectivo de las líneas aéreas sea ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la UE responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente está claramente identificada en la designación; y

(iii) La línea aérea sea de propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, y sea efectivamente controlada por los Estados Miembros de la UE o por la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por ciudadanos de tales Estados.

b) En el caso de una línea aérea designada por la República del Perú:

(i) Se encuentre establecida y tenga sus oficinas principales en el territorio de la República del Perú, y cuente con un Certificado de Operador Aéreo válido de conformidad con la ley peruana; y

(ii) Un control regulador efectivo de las aerolíneas sea ejercido y mantenido por la República del Perú.

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

c) La línea aérea designada esté calificada para cumplir con las condiciones prescritas según la legislación normalmente aplicada a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que considere la solicitud o las solicitudes.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
V.°B.°

25

ARTÍCULO 4

DENEGATORIA, REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN Y LIMITACIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte tendrá el derecho a denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones operativas o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, o someter el ejercicio de esos derechos a las condiciones consideradas necesarias, cuando:

a) En el caso de una línea aérea designada por la República Portuguesa:

(i) No se encuentre establecida en el territorio de la República Portuguesa según los Tratados de la UE o no cuente con una Licencia Operativa válida de acuerdo con el derecho de la Unión Europea; o

(ii) El Estado Miembro de la UE responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo no ejerce o no mantiene un control regulador efectivo de la línea aérea designada ó la Autoridad Aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o

(iii) La línea aérea no es de propiedad, ni directamente ni a través de participación mayoritaria, o no es controlada efectivamente por los Estados Miembros de la UE o por la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por ciudadanos de tales Estados;

(iv) Ya se encuentra autorizada a operar bajo un acuerdo bilateral entre la República del Perú y otro Estado Miembro de la UE y al ejercer derechos de tráfico bajo este Acuerdo en una ruta que incluye un punto en ese otro Estado Miembro de la UE, estaría eludiendo restricciones sobre derechos de tráfico impuestas por el acuerdo bilateral entre la República del Perú y ese otro Estado Miembro; o

(v) Cuenta con un certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado Miembro de la UE y no existe un acuerdo bilateral de servicios aéreos entre la República del Perú y ese Estado Miembro, y los derechos de tráfico hacia ese Estado Miembro han sido denegados a la línea aérea designada por la República del Perú.

b) En el caso de una línea aérea designada por la República del Perú:

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
I.A.V.

(i) No se encuentra establecida ni tiene sus oficinas principales en el territorio de la República del Perú o no cuenta con un Certificado de Operador Aéreo válido de conformidad con la ley peruana; o

(ii) La República del Perú no ejerce o no mantiene un control regulador efectivo de la línea aérea.

c) En el caso de que la línea aérea designada deje de cumplir las condiciones prescritas por la legislación normalmente aplicada para la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que considere la solicitud o solicitudes; o

d) En el caso de incumplimiento por tal línea aérea designada de la legislación de la Parte que otorga la autorización o permiso; o

e) En el caso que la línea aérea designada deje de operar los servicios acordados de conformidad con las condiciones prescritas según el presente Acuerdo.

2. A menos que una inmediata denegatoria, revocación, suspensión, limitación o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo sea esencial para impedir mayores infracciones a la legislación, el derecho a denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones, será ejercido solo luego de consulta con la otra Parte. La consulta tendrá lugar dentro de un período de treinta (30) días a partir de la fecha de la propuesta para mantenerla, a menos que se acuerde otra cosa.

ARTÍCULO 5

APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN Y PROCEDIMIENTOS

1. La legislación y procedimientos de una Parte relativos a la admisión, permanencia o salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentren en su territorio, serán aplicadas a las aeronaves de las aerolíneas designadas por la otra Parte al ingresar, salir o mientras se encuentren en el territorio de la primera Parte.

2. La legislación y procedimientos de una Parte relativas a la admisión, estadía, o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo transportados a bordo de las aeronaves, tales como aquellos referidos al ingreso, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas, moneda, salud, cuarentena y control sanitario, serán cumplidos por la línea aérea de la otra Parte, o a nombre de tales pasajeros, tripulación, entidad encargada del equipaje, carga y correo al ingreso, salida de o mientras se encuentren dentro del territorio de esta Parte.

3. Ninguna Parte le dará preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra línea aérea por encima de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional similar en la aplicación de sus regulaciones sobre ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, información anticipada de pasajeros, aduanas y cuarentena, reglamentos postales y similares.

I.A.V.

ARTÍCULO 6

LOS DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS

1. Las aeronaves que operan servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes estarán temporalmente exentas de los derechos aduaneros, con sujeción a las regulaciones aduaneras vigentes que rijan en dicho Territorio.

El equipo normal, sus repuestos, sus suministros de combustible y lubricantes, otros suministros técnicos consumibles y provisiones de las aeronaves (incluyendo la comida, las bebidas y el tabaco) a bordo de tales aeronaves estarán exentos de aranceles de aduana, derechos de inspección y otros aranceles o impuestos al ingresar al territorio de la contraparte, siempre y cuando tal equipo, los suministros y las provisiones de las aeronaves permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean re-exportados, o utilizados en parte del viaje realizado sobre ese territorio.

2. También estarán exentos de los mismos aranceles, derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio realizado:

a) Los suministros cargados a bordo en el territorio de una Parte, dentro de los límites fijados por las autoridades de esa Parte, y para su uso a bordo de una aeronave de salida dedicada a brindar servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte;

b) Los repuestos y equipo normal ingresados al territorio de una Parte para el mantenimiento o reparación de aeronaves usadas en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte;

c) El combustible, los lubricantes y otros suministros técnicos consumibles destinados a abastecer a aeronaves de salida operadas en servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, aun cuando estos suministros deban ser usados en parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la que fueran embarcados.

3. Todo el material listado en el párrafo 2 de este Artículo se mantendrá bajo supervisión o control aduanero.

4. El equipo regular transportado en vuelo, así como el material y los suministros retenidos a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, podrán ser descargados en el territorio de la contraparte sólo con la aprobación de las

autoridades aduaneras de ese territorio. En tal caso, deberán permanecer bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en el que sean re-exportados o, en su defecto, desechados de conformidad con el reglamento aduanero.

5. Las exoneraciones dispuestas por este Artículo también serán aplicables en situaciones en las que las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes hayan celebrado arreglos con otra u otras líneas aéreas para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los artículos especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, siempre y cuando tal o tales otras líneas aéreas disfruten igualmente de tales exoneraciones por esa otra Parte.

6. Nada en este Acuerdo impedirá a las Partes imponer, sobre bases no discriminatorias, impuestos, contribuciones, aranceles, derechos o cargos al combustible abastecido en su territorio para el uso en una aeronave de una línea aérea designada por la otra Parte que opera, en el caso de la República Portuguesa, entre un punto en el territorio de la República Portuguesa y otro punto en el territorio de la República Portuguesa o en el territorio de otro Estado Miembro de la Unión Europea; y, en el caso de la República del Perú que opera, entre un punto en el territorio de la República del Perú y otro punto en el territorio de la República del Perú.

ARTÍCULO 7

CARGOS AL USUARIO

1. Cada Parte, de acuerdo con su legislación nacional, podrá imponer o permitir que se imponga cargos, basados en principios económicos válidos, por el uso de los aeropuertos, otras instalaciones y servicios aéreos bajo su control.

2. Ninguna Parte impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte cargos más altos que aquellos impuestos a sus propias líneas aéreas dedicadas a servicios internacionales similares.

ARTÍCULO 8

TRAFICO EN TRÁNSITO DIRECTO

El tráfico en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y sin salir del área del aeropuerto reservado para tal fin estará sujeto, excepto con respecto a medidas de seguridad contra la amenaza de interferencia ilícita tales como la violencia y la piratería aérea y a medidas ocasionales para combatir el tráfico ilícito de drogas, únicamente a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos de aduana, cargos y otros impuestos similares.

ARTÍCULO 9

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o convalidadas, de conformidad con las normas y procedimientos de una Parte, incluyendo, en el caso de la República Portuguesa, las leyes y reglamentos de la Unión Europea, y todavía vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte con el fin de operar los servicios acordados, siempre y cuando los requisitos según los cuales tales certificados y licencias fueron emitidos o convalidados, sean iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo con el Convenio.

2. El párrafo 1 también se aplica con respecto a una línea aérea designada por la República Portuguesa cuyo control regulador es ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea.

3. Cada Parte, sin embargo, se reserva el derecho a rehusarse a reconocer, para los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas para sus propios ciudadanos por la otra Parte o por cualquier otro Estado.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Ministerio de Relaciones Exteriores - Dirección General de Tratados
I.A.A.V.

ARTÍCULO 10

REPRESENTACIÓN COMERCIAL

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte estarán autorizadas a:

a) Establecer en el territorio de la otra Parte oficinas para la promoción del transporte aéreo y venta de pasajes aéreos así como también, de conformidad con la legislación vigente de esa otra Parte, otras instalaciones requeridas para brindar los servicios de transporte aéreo;

b) Traer y mantener en el territorio de la otra Parte – de conformidad con la legislación de esa otra Parte referida al ingreso, residencia y empleo – personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otro personal especialista requerido para brindar los servicios de transporte aéreo; y

c) En el territorio de la otra Parte a dedicarse directamente y, a discreción de las aerolíneas, a través de sus agentes, a la venta del transporte aéreo.

2. Las autoridades competentes de cada Parte realizarán todos los pasos necesarios para asegurar que la representación de las líneas aéreas designadas por la otra Parte puedan ejercer sus actividades en forma ordenada.

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

ARTÍCULO 11

ACTIVIDADES COMERCIALES

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán el derecho a vender, en el territorio de la otra Parte, el transporte aéreo y cualquier persona tendrá libertad de comprar tal transporte en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de otros países, de conformidad con las regulaciones vigentes sobre divisas.

2. En el ejercicio de las actividades comerciales, los principios mencionados en el numeral anterior serán aplicados a las líneas aéreas designadas de ambas Partes.

I.A.A.

ARTÍCULO 12

CONVERSIÓN Y TRANSFERENCIA DE LOS INGRESOS

1. Cada Parte concede a las lineas aéreas de la otra Parte el derecho de libre transferencia al tipo de cambio vigente a la fecha de dicha transferencia, en las monedas convertibles en las que se realiza el pago, del exceso de los ingresos sobre los gastos obtenido en conexión con el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo en los servicios acordados en su territorio, y de conformidad con la legislación nacional aplicable en el territorio de la Parte desde la cual la transferencia es realizada.

2. Para fines de este Artículo, la ley aplicable de la República de Portugal incluye todas las medidas tomadas por la Unión Europea.

ARTÍCULO 13

CAPACIDAD

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte al operar los servicios aéreos en cualquiera de las rutas especificadas de este Acuerdo tendrán una oportunidad razonable, justa y equitativa.

2. Si una Parte considera que los servicios aéreos brindados por cualquiera de las líneas aéreas designadas de la otra Parte no cumplen con las normas y los principios previstos en este Artículo, tal Parte podrá solicitar consultas según el Artículo 20 de este Acuerdo, para verificar dichas operaciones para aplicar, de común acuerdo, las medidas correctivas apropiadas.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
T.A.A.V.

ARTÍCULO 14

APROBACIÓN DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN

1. Los itinerarios de los servicios acordados y en general las condiciones de su operación serán notificadas con un mínimo de treinta (30) días antes de la fecha prevista para su implementación. Cualquier modificación significativa de tales horarios o condiciones de operación también será notificada, a las autoridades aeronáuticas, por lo menos con ocho días laborables de anticipación a su operación prevista. En casos especiales, el plazo antes indicado podrá ser reducido sujeto al acuerdo de dichas autoridades.

2. Para modificaciones menores o en el caso de vuelos suplementarios, las líneas aéreas designadas de una Parte notificarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, por lo menos con cinco días laborables de anticipación a su operación prevista. En casos especiales, se podrá recortar este plazo, sujeto a acuerdo de tales autoridades.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
I.A.V.

ARTÍCULO 15

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte podrá pedir consultas en cualquier momento con relación a estándares de seguridad operacional en cualquier área relativa a la tripulación, la aeronave o su operación adoptada por la otra Parte. Tales consultas deberán realizarse en un plazo de treinta (30) días a partir de esa petición.

2. Si, después de tales consultas, una Parte detecta que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente estándares de seguridad en cualquiera de esas áreas, que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos de acuerdo al Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte esos hallazgos y los pasos considerados necesarios para cumplir con esos estándares mínimos, y la otra Parte tomará la acción correctiva apropiada. El incumplimiento por la otra Parte en tomar una acción apropiada dentro de quince (15) días o un período mayor, según se acuerde, serán fundamentos para la aplicación del Artículo 4 de este Acuerdo.

3. A pesar de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte sobre los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte puede, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, ser sometida a un examen por los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo (denominado "inspección en rampa") siempre y cuando no produzca un retraso irrazonable.

4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en rampa produce preocupaciones serias de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos a esa fecha de acuerdo con el Convenio, o hay preocupaciones serias de que hay falta de mantenimiento efectivo y que hay gestión de estándares de seguridad establecidos a esa fecha de acuerdo con el Convenio, la Parte que realiza la inspección, para los fines del Artículo 33 del Convenio, será libre de concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o licencias con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave fueron emitidos o convalidados o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave es operada, no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo al Convenio.

5. En la eventualidad de que el acceso con el fin de realizar una inspección de la rampa de

una aeronave operada por una línea aérea designada de una Parte de conformidad con el párrafo 3 anterior sea denegado por el representante de esa línea aérea designada, la otra Parte estará en libertad de inferir que han surgido serias preocupaciones del tipo referido en el párrafo 4 anterior y de llegar a las conclusiones establecidas en ese párrafo.

6. Cada Parte se reserva el derecho a suspender o modificar la autorización operativa de las líneas aéreas designadas de la otra Parte inmediatamente en caso de que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección de la rampa, una serie de inspecciones de la rampa, una negativa de acceso para la inspección de la rampa, consulta o de otra forma, que una acción inmediata es esencial para la seguridad operacional de la línea aérea.

7. Cualquier acción por una de las Partes de conformidad con los párrafos 2 o 6 anteriores será descontinuada una vez que el motivo para tomar esa acción deje de existir.

8. En el caso de que la República Portuguesa haya designado a una línea aérea cuyo control regulador es ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte bajo este Artículo deberán aplicarse igualmente con relación a la adopción, el ejercicio o el mantenimiento de estándares de seguridad por ese otro Estado Miembro de la Unión Europea y con relación a la autorización operacional de esa línea aérea.

I.A.G.V.

ARTÍCULO 16

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Consistente con sus derechos y obligaciones establecidos por el derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación reciproca de mantener la seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, forma parte integrante de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones establecidas por el derecho internacional, las Partes, en particular actuarán de conformidad con lo dispuesto por:

a) El "Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves", hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963;

b) El "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", hecho en La Haya en 16 el diciembre de 1970;

c) El "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil", hecho en Montreal el 23 el septiembre de 1971, y su suplementario "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional" hecho en Montreal el 24 el febrero de 1988; y

d) El "Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección", hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991.

2. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán como mínimo, de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio en la medida en que tales disposiciones de seguridad sean aplicables para las Partes; requerirán que los operadores de las aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tienen su centro principal de negocios o residencia permanente en su territorio o, en el caso de los operadores de aeronaves de la República Portuguesa que están establecidos en su territorio conforme con los Tratados de la Unión Europea y que han recibido Licencias Operativas válidas de conformidad con el Derecho de la Unión Europea, y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con tales disposiciones de seguridad de la aviación.

3. Las Partes proporcionarán, según se les solicite, toda asistencia mutua necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.

4. Cada Parte acuerda que tales operadores de aeronaves serán obligados a observar las disposiciones de seguridad de la aviación referidas en el párrafo 2 anterior exigido por la otra Parte para el ingreso en el territorio de esa otra Parte y también para la salida de, o mientras permanezca en el territorio de la República del Perú. Para la salida de, o mientras permanezca en el territorio de la República Portuguesa, los operadores de aeronaves estarán obligados a observar las disposiciones de seguridad de la aviación de conformidad con el Derecho de la Unión Europea. Cada Parte se asegurará que medidas adecuadas sean efectivamente adoptadas en su territorio para proteger a las aeronaves y para inspeccionar a pasajeros, a la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje, la carga y las bodegas de las aeronaves, antes de y durante el embarque o estiba. Cada Parte también deberá prestar consideración favorable ante cualquier petición de la otra Parte para medidas especiales razonables de seguridad para enfrentar una amenaza particular.

5. Cuando se produzca un accidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilicitos contra de la seguridad de tales aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, de aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se brindarán mutua asistencia facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con el fin de terminar en forma rápida y segura tal incidente o amenaza.

6. Si una Parte tiene problemas ocasionales en el contexto del presente Artículo sobre la seguridad de la aviación civil, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

ARTÍCULO 17

PROVISIÓN DE ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de una Parte proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a su solicitud, tales estadísticas como puedan ser razonablemente requeridas para fines informativos.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
V.°B.°

ARTÍCULO 18

TARIFAS

1. Las tarifas para el transporte aéreo internacional se establecerán sobre la base de condiciones comerciales en el mercado.

2. Las tarifas para el transporte aéreo internacional operado según este Acuerdo no serán aprobadas por las autoridades aeronáuticas de ninguna de las Partes.

3. Las Partes reconocen que las fuerzas de mercado deberán ser la consideración básica en el establecimiento de las tarifas para el transporte aéreo.

4. Sin limitar la respectiva aplicación de la ley general sobre la competencia y el consumidor, cada Parte podrá adoptar medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, incluyendo en el caso de la República Portuguesa el derecho de la Unión Europea, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas por parte de las líneas aéreas designadas.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
I.A.A.V.

ARTÍCULO 19

CÓDIGO ÚNICO DE DESIGNACIÓN

Cada Parte aceptará el código identificador usado por las líneas aéreas designadas para identificar sus vuelos.

ARTÍCULO 20

CONSULTAS

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas relacionadas con la implementación, interpretación, aplicación o enmienda de este Acuerdo o el cumplimiento de este Acuerdo.

2. Tales consultas, salvo el caso de interpretación, podrán efectuarse directamente entre las autoridades aeronáuticas y comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, salvo acuerdo distinto entre las Partes.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección General de Tratados
I.A.A.V.
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 21

ENMIENDAS

1. Si alguna de las Partes considera deseable modificar cualquier disposición de este Acuerdo, podrá solicitar consultas a su contraparte. Tales consultas deberán comenzar en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte haya recibido la solicitud por escrito.

2. Las enmiendas resultantes de las consultas a las que se refiere el párrafo anterior deberá entrar en vigor según lo establecido en el Artículo 26.

ARTÍCULO 22

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiese alguna controversia entre las Partes referente a la interpretación o la aplicación de este Acuerdo, las Partes deberán en primer lugar esforzarse en resolverlo por la negociación a través de canales diplomáticos.

2. Si las Partes no lograsen llegar a un acuerdo a través de la negociación, podrán acordar someter la controversia para su decisión a alguna entidad, o la controversia podrá, a solicitud de cualquiera de las Partes ser sometida para su decisión ante un tribunal arbitral de tres árbitros, uno a ser designado por las Partes y el tercero a ser nombrado por los dos así designados.

3. Cada una de las Partes nombrará a un árbitro en un plazo de sesenta (60) días desde la fecha de recepción por cualquiera de las Partes de su contraparte de una notificación a través de los canales diplomáticos solicitando el arbitraje, y el tercer arbitro deberá ser designado en un período posterior de sesenta (60) días.

4. Si cualquiera de las Partes no logra nombrar a un árbitro en el plazo indicado o no se nombra al tercer árbitro, cualquiera de las Partes le podrá solicitar al Presidente del Concejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre a un árbitro o árbitros según se requiera. En tal caso, el tercer árbitro será un ciudadano de un tercer estado y actuará como Presidente del Tribunal Arbitral.

5. Las Partes se comprometen a cumplir con cualquier resolución dictada según el párrafo 2 de este Artículo.

6. En caso y mientras que cualquiera de las Partes o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes incumpla la decisión emitida según el párrafo 2 de este Artículo, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios que hubiera concedido en virtud de este Acuerdo a la Parte en incumplimiento.

7. Las Partes pagarán los gastos del árbitro que hayan nombrado. Los demás gastos del tribunal de arbitraje deberán ser pagados proporcionalmente por las Partes.

REPÚBLICA DEL PARAGUAY
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTÍCULO 23

DURACIÓN Y DENUNCIA

1. Este Acuerdo permanecerá vigente por un período indeterminado.

2. Cada Parte puede, en cualquier momento, denunciar este Acuerdo.

3. La denuncia debe ser notificada a la otra Parte y, simultáneamente, a la Organización de Aviación Civil Internacional, produciendo sus efectos a los doce (12) meses posteriores a la recepción de la notificación por la otra Parte.

4. En caso de no informar a la otra Parte la recepción de la notificación, ésta se reputará como recibida catorce (14) días luego de la recepción de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 24

REGISTRO

Este Acuerdo y cualquier enmienda al mismo se registrarán en el momento de su entrada en vigor con la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 25

APLICABILIDAD DE LOS ARREGLOS Y ACUERDOS MULTILATERALES

1. En la aplicación del presente Acuerdo, ambas Partes deberán actuar de acuerdo con las disposiciones del Convenio.

2. Si un acuerdo multilateral relativo a transporte aéreo entrase en vigor en relación a ambas Partes, cualquier inconsistencia entre las obligaciones de las mismas, bajo este Acuerdo y ese otro acuerdo, será resuelta por mutuo acuerdo.

ARTÍCULO 26
ENTRADA EN VIGOR

Este Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días luego de la fecha de recepción de la última notificación, por escrito y a través de los canales diplomáticos, señalando que se han cumplido con los procedimientos requeridos por sus sistemas legales.

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

Hecho en Lisboa el 26 de febrero en los idiomas, español, portugués e inglés, todos los textos siendo igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, la versión en inglés prevalecerá.

POR LA REPÚBLICA DEL PERU

Ministro de Relaciones Exteriores

Néstor Popolizio Bardales

POR LA REPÚBLICA PORTUGUESA

Secretario de Estado de la Internacionalización

Eurico Brilhante Dias

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores - V.A.V.

ANEXO

Cuadro de Rutas

Sección 1

Rutas a ser operadas en ambas direcciones por las líneas aéreas designadas de la República Portuguesa:

Puntos en Portugal	Puntos Intermedios	Puntos en el Perú	Puntos Más Allá
Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto

Sección 2

Rutas a ser operadas en ambas direcciones por las líneas aéreas designadas de la República del Perú:

Puntos en el Perú	Puntos Intermedios	Puntos en Portugal	Puntos Más Allá
Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto

Notas

1. Las líneas aéreas designadas de las Partes podrán en cualquiera o todos los vuelos omitir escalas en cualquiera de los puntos intermedios y/o más allá arriba mencionados, siempre y cuando los servicios acordados en las rutas comiencen o terminen en el territorio de la Parte que haya designado la línea aérea.

2. Las rutas, los derechos de tráfico y la capacidad serán determinados por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes, dentro de los límites establecidos en este Acuerdo.

3. El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad en puntos intermedios y/o más allá especificados estarán sujetos a acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Ministerio de Relaciones Exteriores
M.V.

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 B1.PT.01.2019 y que consta de 34 páginas.

Lima, 31-07-2019



Iván Aybar Valdivia
Primer Secretario
Subdirector de Evaluación y Perfeccionamiento
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00249/2019

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto	:	Inicio del Perfeccionamiento del Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa
Referencia	:	EPT001512018 LEG017392018 DSL001072019

A fin de iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del tratado en cuestión, se remite para consideración de ese Despacho, una carpeta (anexo en físico) que contiene las opiniones favorables de los sectores que participaron durante el procedimiento de negociación del "Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa".

Asimismo, esta Dirección General atendiendo al 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, 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 para Asuntos 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 Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa, 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 e mayores oportunidades del transporte aéreo internacional, coadyuvando a organizar de manera segura y ordenada, servicios aéreos internacionales y promover en la mayor medida posible la cooperación internacional con relación a tales servicios. El Acuerdo va a fomentar el desarrollo de servicios aéreos regulares entre y más allá de los territorios de las partes. Lo señalado, a su vez se condice con los objetivos de la Política Exterior peruana.
- Este acuerdo incide positivamente en la promoción de un 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 redunda en el bienestar del consumidor, al expandir las ofertas para el pasajero así como una mejora en los precios.
- En ese mismo orden de ideas, se debe señalar que contar con servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejora el comercio, beneficia directamente a los consumidores y promueve

el crecimiento económico. Cabe señalar que el ingreso de nuevos competidores al mercado redunda en la mejora de los precios y en una calidad superior de los servicios que son ofrecidos al consumidor.

- Es importante señalar que todo ello redunda en un desarrollo paulatino de la infraestructura aérea nacional, dado que al permitir el ingreso de aeronaves se generan los incentivos para generar una mayor inversión en dicha infraestructura.
- El Acuerdo permite que cada una de las Partes puede realizar consultas en cualquier momento sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda de este Acuerdo o el cumplimiento del Acuerdo. Dichas consultas, se pueden efectuar directamente entre las autoridades aeronáuticas y comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, salvo acuerdo distinto entre las Partes.
- Hay que indicar que el Acuerdo hace una especial atención a los estándares de la seguridad de la aviación, no limitando la generalidad de sus derechos y obligaciones establecidas por el derecho internacional, las Partes, en particular actuarán de conformidad con lo dispuesto por el "Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves", hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", hecho en La Haya en 16 el diciembre de 1970; el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil", hecho en Montreal el 23 el septiembre de 1971, y su suplementario "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional" hecho en Montreal el 24 el febrero de 1988; y el "Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección", hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991.
- Igualmente, las Partes como mínimo, deberán actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional y designada como Anexos al Convenio en la medida en que tales disposiciones de seguridad sean aplicables para las Partes. Asimismo deberán requerir que los operadores de las aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tienen su centro principal de negocios o residencia permanente en su territorio o, en el caso de los operadores de aeronaves de la República Portuguesa que están establecidos en su territorio conforme con los Tratados de la Unión Europea y que han recibido Licencias Operativas válidas de conformidad con el Derecho de la Unión Europea, y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con tales disposiciones de seguridad de la aviación.
- En cuanto a la seguridad, hay que resaltar que según el acuerdo las partes deberán proporcionar, según se les solicite, toda asistencia mutua necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil. En caso, se produzca un accidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra de la seguridad de tales aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, de aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se brindarán mutua asistencia facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con el fin de terminar en forma rápida y segura tal incidente o amenaza.
- En caso de controversia entre las Partes referente a la interpretación o la aplicación de este Acuerdo, las Partes deberán en primer lugar esforzarse en resolverlo por la negociación a través de canales diplomáticos. No obstante, el Acuerdo deja abierta la posibilidad de recurrir al arbitraje.

Opinión:

Por lo antes expuesto, la DSL expresa su total conformidad respecto a la conveniencia de la ratificación del Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa.

Lima, 14 de mayo del 2019

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

AER

Lima, 03 DIC. 2018 — 05 DIC. 2018

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Oficina de Gestión Documental y Archivo
MESA DE PARTES
04 DIC 2018
RECIBIDO
Hora: 10:22

OFICIO N° 599 -2018-MTC/12

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 TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA PORTUGUESA Y LA REPÚBLICA DEL PERU"

Ref. : Informe N° 042-2018-MTC/12.POA del 29nov2018

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

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

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

Atentamente,

REPUBLICA DEL PERU
RECIBIDO
05 DIC. 2018
Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores

3935

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Dirección General de Aeronáutica Civil

JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

MESA DE PARTES
MRE RECIBIDO
CÓDIGO 2-15-15/3+2
Trámite a cargo de
DSL 04 DIC 2018
Copias para información
1
2
Observaciones

LHA/rcm/OficiosDGAC/30nov18

REPUBLICA DEL PERU
RECIBIDO
05 DIC. 2018
Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos
Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales
Ministerio de Relaciones Exteriores

58

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

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES
Fecha: 30 NOV. 2018 Hora: 1741
Reg.: E-332186-18 Pasa A:

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

Obs. Oficio N° 5979-2018

INFORME No. 042-2018-MTC/12.POA

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

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

ASUNTO : Suscripción "ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA PORTUGUESA Y LA REPÚBLICA DEL PERU"

Ref. : a) Memorándum de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas Civiles de Portugal y Perú del 22feb2013
b) R.M. N° 413-2014-MTC/02 del 20jun2014
c) Oficios N° 692, 694 – 2017-MTC/12 del 13nov17
d) Oficios N° 408, 534 – 2018-MTC/12 del 23jul y 26oct18
e) Respuesta INDECOPI - Carta N° 961-2017/PRE-INDECOPI del 28nov17
f) Respuesta MINRE - OF.RE (DSL-AER)2-15-B/1012 a DGAC del 18dic17
g) Respuesta MEF - Oficio N° 3489-2018-EF/13.01 MEF del 22oct18
h) Respuesta MINDEF - Oficio N° 4931-2018-MINDEF/SG del 5nov18

FECHA : Lima, 29 de noviembre de 2018

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

Un primer texto preliminar inicialado por dichas autoridades figura como Apéndice 2 al "Memorándum de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas Civiles de la República de Portugal y de la República del Perú" suscrito en Portugal el 22 de febrero de 2013, ratificado con R.M. N° 413-2014-MTC/02 (en adelante "MdE"). Dicho texto, luego de nuevas consultas y pronunciamientos internos y de una larga negociación por correspondencia electrónica, se encuentra concluido a satisfacción de las Partes.

Estando la etapa de suscripción de este ASA a cargo de nuestra Cancillería, mediante el presente Informe, damos cuenta abreviada 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.

Reg. N°. E-332186-2018

59

I.- ANTECEDENTES.-

1. La negociación de un ASA con Portugal se formaliza el año 2013, mediante un "Memorándum de Entendimiento/Acta" suscrito entre las Autoridades Aeronáuticas de ambos países en Lisboa el 22feb2013 y ratificado en Perú por R.M. N° 413-2014-MTC/02 de acuerdo a Ley, por el que se iniciala un proyecto de ASA.
2. Durante el año 2014, tras una larga negociación con la AAC de Portugal e intervención de la propia Embajada y con el consenso de los demás sectores, se consensuó bilateralmente un texto final en junio 2014. Sin embargo, éste fue materia de nuevas observaciones formuladas por MINRE.
3. Reiniciados los procesos de negociación luego de las coordinaciones y consensos arribados sobre la materia entre MTC y MINRE, en el caso de Portugal se enriqueció el texto consensuado en 2014 con nuevos comentarios recibidos del MINRE en Dic2015 y Ene2016.
4. Luego de conversaciones directas entre AACs sostenidas en Montreal durante la 39ª Asamblea de OACI en Nov2016, se logró consensuar con la contraparte portuguesa un texto definitivo de ASA que incorpora las sugerencias de todas las entidades nacionales competentes y las de la contraparte portuguesa.
5. El texto de consenso alcanzado, fue remitido por Perú a la AAC de Portugal con Oficio N° 1733-2016-MTC/12 del 22dic16.
6. Portugal respondió por canales diplomáticos en junio y agosto de 2017, agregando aportes y comentarios a la contrapropuesta peruana. Estos fueron incorporados al denominado "TEXTO FINAL" consolidado que posteriormente fue remitido para conformidad final a los sectores nacionales involucrados.
7. Conforme a los procedimientos requeridos por Cancillería, esta DGAC requirió y finalmente ha recibido de todos los sectores involucrados su conformidad al TEXTO FINAL consensuado bilateralmente, de acuerdo al siguiente detalle:

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

A. MINRE – OF. DGAC-556-17 del 27set17 y OF. DGAC-694 a RREE del 13nov17
Respuesta con Oficio N° RE (DSL-AER)2-15-B/1012 a DGAC del 18dic17

B. MEF - OF. DGAC-557 del 27set17 y OF.DGAC-408 a MEF del 23jul18
Respuesta con Oficio N° 3489-2018-EF/13.01 MEF del 22oct18

E. INDECOPI – OF. DGAC-558-17 del 27set17, OF. DGAC-692-17 del 20oct17
Respuesta con Carta N° 954-2017/PRE-INDECOPI del 28nov17

F. MINDEF - OF. DGAC-559-17 del 27set17, OF. DGAC-693 del 13nov17, OF. DGAC-409 del 23jul18 y OF. DGAC-534 del 26oct18
Respuesta con Oficio N° 4931-2018-MINDEF/SG del 5nov18

II.- ANALISIS DEL ACUERDO.-

1. El ASA se enmarca dentro del modelo tradicional con cierto grado de transición hacia el modelo liberalizado, lo que ha permitido llegar a un consenso con Portugal de manera consistente con nuestra legislación y política aérea nacional.

   En efecto, la legislación aeronáutica y los lineamientos de política aérea internacional vigentes en el Perú, establecen como Objetivos Permanentes del Estado en materia de Aeronáutica Civil, en el ámbito internacional, entre otros, incentivar una aviación civil segura, fomentar la vinculación del Perú con los demás países a través de empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeras mediante servicios comerciales económicos, ordenados y seguros, asegurar el desarrollo de las operaciones aerocomerciales en un marco de leal competencia y con estricta observancia de las normas técnicas vigentes, así como fomentar la ampliación de los servicios ofertados por las empresas de transporte aéreo como medio para promover el incremento de la actividad turística (Ley de Aeronáutica Civil, Articulo 4).

   Asimismo, el Articulo 98 de la referida ley, prescribe que en el intercambio de derechos aerocomerciales, la Dirección General de Aeronáutica Civil debe asegurar el libre ejercicio de derechos de 1ª y 2ª Libertad (sobrevuelo y escala técnica) y propiciar que la demanda entre el Perú y otro estado se atienda preferentemente con empresas de los países involucrados en la ruta directamente (3ª y 4ª libertad), otorgando carácter complementario al tráfico de 5ª libertad; y, en todos los casos, tal intercambio debe acordarse con criterio de reciprocidad de tratamiento.

   Estos criterios son concordantes con la "Visión de Largo Plazo" oficialmente declarada por la propia OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), en el sentido de dirigirse a una progresiva liberalización total del transporte aéreo internacional, cuidando sin embargo conciliar las diferentes realidades y grado de desarrollo aeronáutico de cada estado.

   El presente ASA, como veremos más adelante, contiene estipulaciones plenamente consistentes con los precitados criterios legales y Aero políticos. Habida cuenta de la ausencia de servicios aerocomerciales directos entre el Perú y Portugal y el marco de estricta reciprocidad de tratamiento que su texto contiene, consideramos que este acuerdo permitirá un inicio seguro con un futuro y gradual incremento en los niveles de servicio aéreo entre nuestros países.

2. Así, su texto incorpora:

   a) Derecho a designar hasta dos líneas aéreas por cada país.

b) Predeterminación de la capacidad (frecuencias de vuelo) a ofertar por las aerolíneas designadas en cualquiera de las rutas especificadas basado en oportunidades justas, razonables y equitativas.
En el vigente MdE ya se acordó el nivel inicial de oferta de capacidad autorizada a las aerolíneas de cada una de las Partes, consistente en 21 frecuencias semanales en servicio combinado (pasajeros, carga y correo) y 7 frecuencias semanales en servicio exclusivo de carga, con derechos de 3ª y 4ª libertad (derecho a venta y transporte entre los dos países). En el servicio combinado, 7 de las 21 frecuencias podrán incluir operaciones en puntos intermedios y más allá ubicados en terceros estados, con derechos de 5ª libertad. Esta capacidad podrá ser revisada e incrementada en cualquier momento si así lo determinan y acuerdan las Autoridades Aeronáuticas de ambos países.

c) Libre determinación por cada aerolínea de los precios (fletes y tarifas) a cobrar por el servicio, sin intervención de ninguno de los estados, como lo establece nuestra legislación aeronáutica y comercial en general.

d) En lo referido a la "designación", entendida como la "elegibilidad" de un operador aéreo para ser considerado por su país y aceptado por la contraparte como "aerolínea designada" bajo este ASA –y por ende con derecho a explotar los servicios aéreos acordados-, se incorpora el criterio de "lugar de constitución y de sede principal de negocios" que es el contemplado en nuestra Ley y bajo el que operan nuestras aerolíneas nacionales, con independencia del porcentaje de propiedad accionaria de la empresa en manos de nacionales.

e) Las estipulaciones referidas a Consultas, Enmienda del Acuerdo y del Anexo, Entrada en Vigor, Denuncia, Solución de Controversias y otras similares, están redactadas de acuerdo con lo requerido por nuestra Cancillería; y

f) Las demás estipulaciones y cláusulas "estándar" en este tipo de acuerdos, tales como las referidas a Aplicación de Leyes Nacionales, Derechos de Aduana, Cargos al Usuario de aeropuertos, Reconocimiento mutuo de Licencias y Certificados, Actividades y Representación Comercial, Remesas, Itinerarios, Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación y Estadísticas, por su naturaleza derivada de las estipulaciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (denominado "Convenio de Chicago") del que Perú es Estado Parte, garantizan el marco adecuado para el desarrollo de las operaciones aéreas bilaterales bajo criterios de Seguridad y con observancia estricta de las normas y métodos recomendados internacionalmente por OACI para la aviación civil internacional.

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 Portugal, 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 portugueses 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 Transporte Aéreo entre la República Portuguesa y la República del Perú" que se acompaña adjunto al presente en idioma español e inglés; solicitando a su Despacho que el mismo sea remitido a nuestra Cancillería para ese fin, así como para su ulterior perfeccionamiento constitucional.

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

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

Lima, 22 OCT. 2018

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
E-291142-2018
FECHA Y HORA: 2018/10/23 10:17:40
REGISTRADOR: RUTHY ANABELLA BERAUN NINA
Revisa tus trámites en nuestro www.mtc.gob.pe/sdt

OFICIO N° 3489 -2018-EF/13.01

Señora
JUANA RÓMULA LÓPEZ ESCOBAR
Secretaria General
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Jr. Zorritos 1203 - Lima 1
Presente.-

Asunto : Texto final del Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República Portuguesa y la República del Perú.

Referencia : Oficio N° 408-2018-MTC/12
Oficio N° 557-2017-MTC/12

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación a los documentos de la referencia mediante los cuales la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicita opinión a este Ministerio respecto del Texto final del Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República Portuguesa y la República del Perú.

Al respecto, se adjunta el Informe N° 255-2018-EF/61.01, que consolida las opiniones de las áreas técnicas de este Ministerio, para su conocimiento y fines.

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

Atentamente,

MTC
Oficina de Coordinación Administrativa
SECRETARÍA GENERAL
23 OCT 2018
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: 12:00
FECHA:

ROSALÍA ÁLVAREZ ESTRADA
Secretaria General

64

MEF
DGPIP

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

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

INFORME Nº 255 -2018-EF/61.01

Para : Señor
HUGO PEREA FLORES
Viceministro de Economía

Asunto : Opinión respecto al Texto Final del Proyecto de Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República Portuguesa y la República del Perú

Referencia : a) Oficio N° 557-2017-MTC/12 (HR N° 171081-2017) → FOLIO: 27SET17
b) Memorando N° 408-2017-EF/61.01
c) Oficio N° 03-2018-MTC/02 → DEL VMTI
d) Memorando N° 106-2018-EF/62.01
e) Oficio N° 408-2018-MTC/12 → 23JUL18

Fecha : 20 AGO. 2018

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

I. ANTECEDENTES

Mediante el documento de la referencia a), el Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicita opinión a este Ministerio respecto del Texto Final del Proyecto de Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República Portuguesa y la República del Perú (en adelante Proyecto de Acuerdo).

Por su parte, a través del documento de la referencia d), la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad (DGAEICYP) remite a esta Dirección General el informe N° 071-2018-EF/62.01, en el cual emite opinión respecto al Proyecto de Acuerdo en el marco de sus competencias.

II. ANÁLISIS

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

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

i. Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio del otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a la reglamentación de aduanas de tal Estado.
ii. El combustible, aceites, lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta 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

65

[1] Publicada el 8 de febrero de 1946

sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos objetos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

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

1.3. La Ley General de Aduanas (en adelante LGA), aprobada por Decreto Legislativo N° 1053[3], establece en su artículo 98 lo siguiente:

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

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

1.4. El Decreto Supremo N° 064-2004-EF[4] aprueba la relación de material para uso aeronáutico a que se refiere el Decreto Supremo N° 429-H, la Ley N° 26355 y el inciso h) del artículo 83 de la Ley General de Aduanas[5]. En dicha relación se encuentran:

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

---

2 Ley que establece que los equipos y materiales que lleguen al país y permanezcan bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca gozan de los beneficios del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago
3 Publicado el 27 de junio de 2008.
4 Publicado el 20 de mayo de 2004
5 El referido artículo corresponde a la ley que fue derogada. El texto del citado artículo se encuentra recogido en el inciso h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas vigente

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

a) Combustible, aceites lubricantes, piezas de repuestos, equipo corriente y provisiones que se lleven a bordo de las aeronaves nacionales o extranjeras.
b) Equipos para la recepción de pasajeros en rampa, manipuleo de carga y demás mercancías necesarias para la prestación de servicios técnicos en tierra que se efectúen a las aeronaves.

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

1.6. El numeral 5 del artículo 33 de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo[6] considera como exportación la venta de los bienes destinados al uso o consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de las naves de transporte marítimo o aéreo, así como de los bienes que sean necesarios para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de los referidos medios de transporte, incluyendo, entre otros bienes, combustibles, lubricantes y carburantes.

1.7. El artículo 9º del Texto Único Ordenado de la Ley para la Lucha contra la Evasión y para la Formalización de la Economía[7] dispone que el Impuesto a las Transacciones Financieras grava las operaciones en moneda nacional o extranjera, que se detallan a continuación:

- Inciso a: La acreditación o débito realizados en cualquier modalidad de cuentas abiertas en las empresas del Sistema Financiero, excepto la acreditación, débito o transferencia entre cuentas de un mismo titular mantenidas en una misma empresa del Sistema Financiero o entre sus cuentas mantenidas en diferentes empresas del Sistema Financiero.

- Inciso e: Los giros o envíos de dinero efectuados a través de:

  1. Una empresa del Sistema Financiero, sin utilizar las cuentas a que se refiere el inciso a).

  2. Una empresa de Transferencia de Fondos u otra persona o entidad generadora de renta de tercera categoría. También está gravada la entrega al beneficiario del dinero girado o enviado.

2. Respecto a las disposiciones contenidas en el Proyecto de Acuerdo, cabe señalar lo siguiente:

A. Propuesta

"Artículo 2°
Derechos de Operación

(...)

[6] Cuyo del Texto Único Ordenado fue aprobado por Decreto Supremo N° 055-99-EF
[7] Aprobado mediante Decreto Supremo Nº 150-2007-EF

3. *Nada en el párrafo 2 de este Artículo deberá interpretarse como la concesión a las líneas aéreas designadas de una Parte del derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte, tráfico transportado por remuneración o contrato y destinado hacia otro punto en el territorio de esa Parte."*

Comentarios

Al respecto la DGAEICYP señala que el artículo 2 bajo análisis versa sobre los derechos que recibirán las líneas aéreas designadas por una de las partes contratantes para operar en el territorio del otro país.

En ese contexto, el numeral 3 hace la precisión que lo anterior no abarca la concesión del derecho de embarcar tráfico transportado por remuneración o contrato entre dos puntos del territorio nacional de la otra parte; Por lo cual, esta disposición está alineada con la legislación nacional dado que el artículo 79 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú estipula que para llevar a cabo las operaciones de Aviación Comercial Nacional, los participantes deben ser personas naturales o jurídicas peruanas.

B. **Propuesta**

"Artículo 3°
Designación y Autorización Operativa de las Líneas Aéreas

(...)

2. *Al recibir tal designación, y las solicitudes de una línea aérea designada, en la forma y manera prescrita para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, la otra Parte concederá los permisos y autorizaciones respectivas con la menor demora procesal, siempre y cuando:*

   a) *En el caso de una línea aérea designada por la República Portuguesa*

      i. *Se encuentre establecida en el territorio de la República Portuguesa según los Tratados de la UE y cuente con una Licencia Operativa válida de acuerdo con la ley de la Unión Europea; y*
      ii. *Un control regulatorio efectivo de las líneas aéreas sea ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la UE responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente está claramente identificada en la designación; y*
      iii. *La línea aérea sea de propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, y sea efectivamente controlada por los*

      Estados Miembros de la UE o por la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por ciudadanos de tales Estados.

   b) *En el caso de una línea aérea designada por la República del Perú:*

      i. *Se encuentre establecida y tenga sus oficinas principales en el territorio de la República del Perú, y cuente con un Certificado de Operador Aéreo válido de conformidad con la ley peruana; y*

ii. *Un control regulador efectivo de las aerolíneas sea ejercido y mantenido por la República del Perú.*

c) *La línea aérea designada esté calificada para cumplir con las condiciones prescritas según la legislación normalmente aplicada a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que considere la solicitud o solicitudes."*

Comentarios

Al respecto la DGAEICYP señala que el numeral 2 del artículo 3 bajo análisis busca detallar las condiciones que deben cumplir tanto las líneas aéreas como cada una de las partes contratantes para que la otra parte les conceda a las primeras, las autorizaciones necesarias para operar. Entre esos requisitos, se encuentra que la línea aérea designada por la República del Perú debe estar establecida y tener sus oficinas principales en dicho territorio.

OK, PERO ↓ OJO LEGIS. EMPRESA

En ese sentido, ese requisito se encuentra 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.

C. Propuesta

"Artículo 6
Los Derechos de Aduana y otros cargos

1. *Las aeronaves que operan servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes estarán temporalmente exentas de los derechos aduaneros, con sujeción a las regulaciones aduaneras vigentes que rijan en dicho Territorio.*

   El equipo normal, sus repuestos, sus suministros de combustible y lubricantes, otros suministros técnicos consumibles y provisiones de las aeronaves (incluyendo la comida, las bebidas y el tabaco) a bordo de tales aeronaves estarán exentos de aranceles de aduana, derechos de inspección y otros aranceles o impuestos al ingresar al territorio de la contraparte, siempre y cuando tal equipo, los suministros y las provisiones de las aeronaves permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean re-exportados, o utilizados en parte del viaje realizado sobre ese territorio.

2. *También estarán exentos de los mismos aranceles, derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio realizado:*

   a) Los suministros cargados a bordo en el territorio de una Parte, dentro de los límites fijados por las autoridades de esa Parte, y para su uso a bordo de una aeronave de salida dedicada a brindar servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte;
   b) Los repuestos y equipo normal ingresados al territorio de una Parte para el mantenimiento o reparación de aeronaves usadas en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte;
   c) El combustible, los lubricantes y otros suministros técnicos consumibles destinados a abastecer a aeronaves de salida operadas en servicios aéreos

69

internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, aun cuando estos suministros deban ser usados en parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la que fueran embarcados.

3. *Todo el material listado en el párrafo 2 de este Artículo se mantendrá bajo supervisión o control aduanero.*

4. *El equipo regular transportado en vuelo, así como el material y los suministros retenidos a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, podrán ser descargados en el territorio de la contraparte sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En tal caso, deberán permanecer bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en el que sean re-exportados o, en su defecto, desechados de conformidad con el reglamento aduanero.*

5. *Las exoneraciones dispuestas por este Artículo también serán aplicables en situaciones en las que las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes hayan celebrado arreglos con otra u otras líneas aéreas para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los artículos especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, siempre y cuando tal o tales otras líneas aéreas disfruten igualmente de tales exoneraciones por esa otra Parte."*

(...)

Comentarios

Al respecto tanto la DGAEICYP como esta Dirección General coinciden en señalar que el Artículo 6 materia de comentario, se encuentra acorde con el artículo 24° del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, los incisos f) y h) del artículo 98° de la Ley General de Aduanas, Decreto Supremo N° 064-2004-EF y el numeral 5 del artículo 33° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, por lo que no se formulan observaciones a la propuesta.

Finalmente, DGAEICYP agrega que lo dispuesto en el numeral 5 del artículo 6, se encuentra contemplado en la legislación nacional por medio del procedimiento INTA PG-19 que permite el préstamo de Material de Uso Aeronáutico.

D. Propuesta

"Artículo 7
Cargos al Usuario
"(...)

2. *Ninguna Parte impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte cargos más altos que aquellos impuestos a sus propias líneas aéreas dedicadas a servicios internacionales similares.*

Comentarios

Al respecto, DGAEICYP señala que el numeral 2 de este artículo se encuentra alineada con lo que señala el artículo 15 del Convenio de Aviación Civil Internacional (Acuerdo de Chicago):

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

(...)

b) Respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares (...)"

E. Propuesta

"Artículo 8
Tráfico en Tránsito Directo

El tráfico en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y sin salir del área del aeropuerto reservado para tal fin estará sujeto, excepto con respecto a medidas de seguridad contra la amenaza de interferencia ilícita tales como la violencia y la piratería aérea y a medidas ocasionales para combatir el tráfico ilícito de drogas, únicamente a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos de aduana, cargos y otros impuestos similares.

Comentarios

Al respecto, DGAEICYP señala que el artículo 120 del Reglamento de la Ley General de Aduanas establece que la mercancía en tránsito no estará sujeta a reconocimiento físico cuando esta se transporte a través de contenedores debidamente precintados. De esta manera, la legislación nacional prevé el tratamiento simplificado que recibirá el tráfico bajo este régimen aduanero.

Agrega que lo señalado en el artículo 8 bajo análisis se sitúa acorde con el artículo 92 de la Ley General de Aduanas en el que se señala que las mercancías bajo el régimen de tránsito serán transportadas con suspensión de los derechos arancelarios y otros tributos.

Por su parte, esta Dirección General agrega, en lo que referente al equipaje y la carga en tránsito directo, que éstos no ingresan al país[8]. En tal sentido, para efectos del Impuesto General a las Ventas, Impuesto de Promoción Municipal[9] e Impuesto Selectivo al Consumo dichos bienes en tránsito se encuentran fuera del campo de aplicación de los citados impuestos, no encontrándose observaciones a la exención de impuestos propuesta.

F. Propuesta

"Artículo 12
Conversión y Transferencia de los ingresos

1. *Cada Parte concede a las líneas aéreas de la otra Parte el derecho de libre transferencia al tipo de cambio vigente a la fecha de dicha transferencia, en las monedas convertibles en las que se realiza el pago, del exceso de los ingresos sobre los gastos obtenido en conexión con el transporte de pasajeros, equipaje,*

---

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

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

71

carga y correo en los servicios acordados en su territorio, y de conformidad con la legislación nacional aplicable en el territorio de la Parte desde la cual la transferencia es realizada.

(...)".

Comentarios

Al respecto tanto la DGAEICYP como esta Dirección General señalan que el artículo 9 del Texto Único Ordenado de la Ley contra la Evasión y para la Formalización de la Economía dispone que el Impuesto a las Transacciones Financieras (ITF) grava las operaciones en moneda nacional o extranjera y los giros o envíos de dinero. En ese sentido, toda vez que la transferencia señalada en el artículo 12 materia de comentario debe realizarse en conformidad a la legislación nacional, ello no afectará la aplicación del ITF.

G. Propuesta

"Artículo 18
Tarifas

1. *Las tarifas para el transporte aéreo internacional se establecerán sobre la base de las condiciones comerciales en el mercado.*

(...)".

Comentarios

Al respecto la DGAEICYP considera que lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 18 bajo análisis es consistente con Decreto Legislativo N° 757 que resguarda la libertad de empresa y libre iniciativa privada.

III. CONCLUSIÓN

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, la DGAEICYP y esta Dirección General no formulan observaciones al Proyecto de Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República Portuguesa y la República del Perú.

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

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

M.T.C.
MESA DE PARTES
E. 314536
30 NOV. 2017
HORA 9:04 FIRMA

Presidencia
anexo 1101

CARTA N° 961-2017/PRE-INDECOPI

Lima, 28 de noviembre de 2017

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

Asunto: Oficio N° 692-2017-MTC/12

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación a su comunicación de la referencia, mediante el cual solicita opinión sobre el Texto Final de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República Portuguesa y la República del Perú.

Al respecto, adjunto a la presente el Informe N° 089-2017/ST-CLC-INDECOPI, emitido por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO

Ivo Gagliuffi Piercechi
Presidente del Consejo Directivo

Adjunto: Informe 089-2017/ST-CLC-INDECOPI

73

INFORME 089-2017-INDECOPI/ST-CLC-INDECOPI

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

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

FECHA : 21 de noviembre de 2017

Indecopi
PRESIDENCIA
22 NOV 2017
RECIBIDO
Por: Hora: 12:11 AM

I. ANTECEDENTES

1. El 13 de noviembre de 2017, mediante Oficio 692-2017-MTC/12, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, la DGAC) remitió al INDECOPI copia del Texto Final de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República Portuguesa y la República del Perú (en adelante, el Acuerdo), a fin de que emita un pronunciamiento sobre los temas de su competencia.

2. Mediante Hoja de Trámite 156401, la Presidencia del Consejo Directivo del INDECOPI encargó a la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Secretaría Técnica) la elaboración de un informe técnico para atender la solicitud de opinión de la DGAC.

II. OBJETO DEL INFORME

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

III. ANÁLISIS

4. Sobre el particular, observamos que el artículo 18 del Acuerdo establece lo siguiente:

> *ARTÍCULO 18*
> *TARIFAS*
> *1. Las tarifas para el transporte aéreo internacional se establecerán sobre la base de condiciones comerciales en el mercado.*
> *2. Las tarifas para el transporte aéreo internacional operado según este Acuerdo no serán aprobadas por las autoridades aeronáuticas de ninguna de las Partes.*

74

3. Las Partes reconocen que las fuerzas de mercado deberán ser la consideración básica en el establecimiento de las tarifas para el transporte aéreo.
4. Sin limitar la respectiva aplicación de la ley general sobre la competencia y el consumidor, cada Parte podrá adoptar medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, incluyendo en el caso de la República Portuguesa el derecho de la Unión Europea, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas por parte de las líneas aéreas designadas.

5. Al respecto, la Ley de Aeronáutica Civil del Perú señala que las tarifas que cobran las líneas aéreas se establecen de acuerdo con las condiciones del mercado, según los criterios de oferta y demanda de los servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo[1]. En tal sentido, la libre determinación de precios es la regla que rige en nuestro modelo económico[2] y, como se ha podido apreciar, también en el mercado de transporte aéreo.

6. En ese orden de ideas, es importante señalar que el artículo 18 del Acuerdo es acorde con la legislación nacional, al establecer que las tarifas que las líneas aéreas cobren por el transporte aéreo internacional serán establecidas a partir de las condiciones comerciales que existan en el mercado.

7. Así, el numeral 2 del artículo 18 del Acuerdo dispone la libre determinación de las tarifas, toda vez que éstas no serán aprobadas por alguna autoridad, sino que "*las fuerzas de mercado deberán ser la consideración básica en el establecimiento de las tarifas para el transporte aéreo*", como lo establece el numeral 3 del artículo 18 del Acuerdo.

8. Finalmente, con la finalidad de proteger el proceso competitivo, el numeral 4 del artículo 18 del Acuerdo establece que las Partes adoptarán medidas para evitar que las líneas aéreas desarrollen conductas anticompetitivas, situación que ya es cumplida por el Perú, toda vez que existe el marco legal correspondiente, a través del Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, para reprimir aquellas conductas que afecten el proceso competitivo; así como el órgano instructor y sancionador correspondiente, es decir la Secretaría Técnica y la Comisión de Defensa de la Libre Competencia

---

1 **Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú**
Artículo 84.- De las tarifas y fletes del servicio de transporte aéreo
84.1 La fijación de las tarifas y fletes en las actividades de Aviación Comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y demanda de los servicios.

84.2 Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública el Estado, mediante Decreto Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, podrá fijar tarifas mínimas y máximas para el transporte aéreo nacional o internacional. Esta intervención tendrá carácter extraordinario y su plazo será determinado en el Decreto Supremo respectivo. Las tarifas mínimas y máximas se fijarán de acuerdo con el informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2 **Decreto Legislativo 757, Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada**
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.

(en adelante, la Comisión), encargados del inicio del procedimiento administrativo sancionador y la imposición de la sanción correspondiente, en caso de acreditarse la existencia de alguna conducta anticompetitiva.

9. Por lo antes mencionado, esta Secretaría Técnica es de opinión favorable al Acuerdo, toda vez que: i) se establece la libertad de las aerolíneas para la fijación de sus tarifas, lo que guarda correspondencia con nuestro ordenamiento legal; ii) se reconoce la aplicación de las normas sobre libre competencia; y, iii) se establece que, frente a conductas anticompetitivas, las Partes adoptarán medidas conducentes a proteger el proceso competitivo que, para Perú, resultan aplicable a través del Decreto Legislativo 1034 y las facultades legales otorgadas a la Secretaría Técnica y la Comisión.

IV. CONCLUSIÓN

La Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia es de opinión favorable al Texto Final de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República Portuguesa y la República del Perú, remitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio 692-2017-MTC/12.

Jesús Eloy Espinoza Lozada
Secretario Técnico

76

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00249/2019

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto	:	Inicio del Perfeccionamiento del Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa
Referencia	:	EPT001512018 LEG017392018 DSL001072019

A fin de iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del tratado en cuestión, se remite para consideración de ese Despacho, una carpeta (anexo en físico) que contiene las opiniones favorables de los sectores que participaron durante el procedimiento de negociación del "Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa".

Asimismo, esta Dirección General atendiendo al 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, 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 para Asuntos 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 Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa, 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 e mayores oportunidades del transporte aéreo internacional, coadyuvando a organizar de manera segura y ordenada, servicios aéreos internacionales y promover en la mayor medida posible la cooperación internacional con relación a tales servicios. El Acuerdo va a fomentar el desarrollo de servicios aéreos regulares entre y más allá de los territorios de las partes. Lo señalado, a su vez se condice con los objetivos de la Política Exterior peruana.
- Este acuerdo incide positivamente en la promoción de un 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 redunda en el bienestar del consumidor, al expandir las ofertas para el pasajero así como una mejora en los precios.
- En ese mismo orden de ideas, se debe señalar que contar con servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejora el comercio, beneficia directamente a los consumidores y promueve

el crecimiento económico. Cabe señalar que el ingreso de nuevos competidores al mercado redunda en la mejora de los precios y en una calidad superior de los servicios que son ofrecidos al consumidor.

- Es importante señalar que todo ello redunda en un desarrollo paulatino de la infraestructura aérea nacional, dado que al permitir el ingreso de aeronaves se generan los incentivos para generar una mayor inversión en dicha infraestructura.
- El Acuerdo permite que cada una de las Partes puede realizar consultas en cualquier momento sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda de este Acuerdo o el cumplimiento del Acuerdo. Dichas consultas, se pueden efectuar directamente entre las autoridades aeronáuticas y comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, salvo acuerdo distinto entre las Partes.
- Hay que indicar que el Acuerdo hace una especial atención a los estándares de la seguridad de la aviación, no limitando la generalidad de sus derechos y obligaciones establecidas por el derecho internacional, las Partes, en particular actuarán de conformidad con lo dispuesto por el "Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves", hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", hecho en La Haya en 16 el diciembre de 1970; el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil", hecho en Montreal el 23 el septiembre de 1971, y su suplementario "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional" hecho en Montreal el 24 el febrero de 1988; y el "Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección", hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991.
- Igualmente, las Partes como mínimo, deberán actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional y designada como Anexos al Convenio en la medida en que tales disposiciones de seguridad sean aplicables para las Partes. Asimismo deberán requerir que los operadores de las aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tienen su centro principal de negocios o residencia permanente en su territorio o, en el caso de los operadores de aeronaves de la República Portuguesa que están establecidos en su territorio conforme con los Tratados de la Unión Europea y que han recibido Licencias Operativas válidas de conformidad con el Derecho de la Unión Europea, y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con tales disposiciones de seguridad de la aviación.
- En cuanto a la seguridad, hay que resaltar que según el acuerdo las partes deberán proporcionar, según se les solicite, toda asistencia mutua necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil. En caso, se produzca un accidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra de la seguridad de tales aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, de aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se brindarán mutua asistencia facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con el fin de terminar en forma rápida y segura tal incidente o amenaza.
- En caso de controversia entre las Partes referente a la interpretación o la aplicación de este Acuerdo, las Partes deberán en primer lugar esforzarse en resolverlo por la negociación a través de canales diplomáticos. No obstante, el Acuerdo deja abierta la posibilidad de recurrir al arbitraje.

Opinión:

Por lo antes expuesto, la DSL expresa su total conformidad respecto a la conveniencia de la ratificación del Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Portuguesa.

78

Lima, 14 de mayo del 2019

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