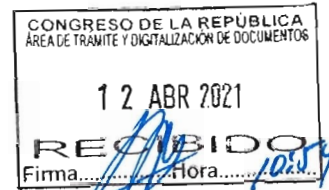


Proyecto de Resolución Legislativa N° 7496/2020-PE

Proyecto de Resolución Legislativa N° 251/2021-PE



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Lima, 09 de abril de 2021

OFICIO N° 205-2021-PR

Señora
MIRTHA ESTHER VÁSQUEZ CHUQUILÍN
Presidenta a.i. del Congreso de la República
Presente.

Nos dirigimos a usted, señora Presidenta a.i. del Congreso de la República, de conformidad con lo estipulado en los artículos 56° y 102°, numeral 3, de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Resolución Legislativa que aprueba el "Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana", suscrito en la ciudad de Lima, República del Perú, el 18 de marzo de 2019.

Con tal finalidad, acompañamos el expediente de perfeccionamiento interno que sustenta el referido tratado y atiende a los requisitos dispuestos en los artículos 75° y 76°, numeral 1 inciso f, del Reglamento del Congreso de la República.

Atentamente,

FRANCISCO SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República

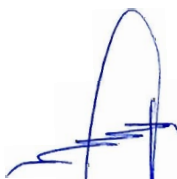
VIOLETA BERMÚDEZ VALDIVIA
Presidenta del Consejo de Ministros

ALLAN WAGNER TIZÓN
Ministro de Relaciones Exteriores

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 13 de ABRIL del 2021

Según la consulta realizada, de conformidad con el
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la
República: pase la Proposición N° 7496 para su
estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de
RELACIONES EXTERIORES



.....
YON JAVIER PÉREZ PAREDES
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

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

De conformidad con el acuerdo 019-2021-2022/CONSEJO-CR, de fecha 17 de agosto de 2021, pase el Proyecto de Resolución Legislativa N° 7496/2020-PE, a la comisión (es) de; **Relaciones Exteriores**; asignándole el **N° 251/2021-PE**, para continuar su trámite desde el estado procesal en el que se encontraba al término del período parlamentario 2016-2021.



HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Expediente de Perfeccionamiento del “Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana”

1. Proyecto de Resolución Legislativa

2. Proyecto de Resolución Suprema

3. Informe de Perfeccionamiento

- Informe (DGT) N° 7-2021.

4. Instrumento Internacional

- “Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana”, suscrito en la ciudad de Lima, República del Perú, el 18 de marzo de 2019.

5. Solicitud de Perfeccionamiento

- Memorándum N° DSL00246/2019 del 13 de mayo de 2019.

6. Opinión del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

- Oficio N° 121-2019-MTC/12 del 1 de marzo de 2019.
- Informe N° 009-2019-MTC/12.POA del 1 de marzo de 2019.

7. Opinión del Ministerio de Economía y Finanzas

- Oficio N° 189-2021-EF/13.01 del 3 de febrero de 2021.
- Informe N° 010-2021-EF/62.01 del 27 de enero de 2021.

8. Opinión del INDECOPI

- Carta N° 940-20197PRE-INDECOPI
- Informe N° 070-2019/ST-CLC-INDECOPI del 13 de noviembre de 2019.

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

- Memorándum N° DSL00246/2019 del 13 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 SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DOMINICANA”

Artículo único. Objeto de la Resolución Legislativa

Apruébase el “Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana”, suscrito el 18 de marzo de 2019, en la ciudad de Lima, República del Perú.



FRANCISCO RAFAEL SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República



VIOLETA BERMÚDEZ VALVIDIA
Presidenta del Consejo de Ministros



ALLAN WAGNER TIZÓN
Ministro de Relaciones Exteriores

Resolución Suprema Nº 042-2021-RE

Lima, 08 de abril de 2021

CONSIDERANDO:

Que el "Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana" fue suscrito el 18 de marzo de 2019, en la ciudad de Lima, República del Perú;

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

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

SE RESUELVE:

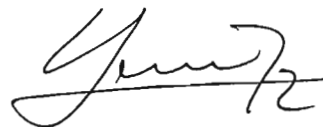
Artículo 1º.- Remitir al Congreso de la República la documentación relativa al "Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana", suscrito el 18 de marzo de 2019, en la ciudad de Lima, República del Perú.

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

Regístrese, comuníquese y publíquese.



FRANCISCO RAFAEL SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República



VIOLETA BERMÚDEZ VALDIVIA
Presidenta del Consejo de Ministros



ALLAN WAGNER TIZÓN
Ministro de Relaciones Exteriores

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Manuel Mundaca Peñaranda
Primer Secretario
Despacho Ministerial



Registrado en la Fecha

08 ABR 2021

RS No. 042 / RE



PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

INFORME (DGT) N° 7-2021

I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. Mediante el memorándum N° DSL00246/2019 del 13 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 Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana”, suscrito en la ciudad de Lima, República del Perú, el 18 de marzo de 2019 (en adelante, “el Acuerdo”).

II. ANTECEDENTES

2. Las negociaciones del Acuerdo entre el Perú y la República Dominicana datan desde el año 2009.¹

3. El Acuerdo fue suscrito al término de la III Reunión del Mecanismo de Consultas Políticas entre la República Dominicana y el Perú, celebrada en la sede del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú en marzo del 2019, con ocasión de la celebración de los casi 145 años del establecimiento de relaciones diplomáticas entre ambos Estados.

4. El Acuerdo entrará en vigor, según su artículo 25, treinta (30) días después de que las Partes se hayan notificado mutuamente, por la vía diplomática, que han finalizado los respectivos procedimientos conforme a la legislación de cada una de ellas.

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

6. El Acuerdo se encuentra registrado en el “Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño” con el código **BI.DO.01.2019**.

III. OBJETO

7. El objeto del Acuerdo es establecer y explotar servicios aéreos entre el Perú y la República Dominicana.²



¹ Ver el siguiente enlace: <http://www.jac.gob.do/index.php/noticias/item/421-republica-dominicana-suscribe-acuerdo-definitivo-de-servicios-aereos-con-peru>. Consultado por última vez el 23 de febrero de 2021.

² En el texto del Acuerdo, no hay una disposición expresa relativa al objeto del tratado. No obstante, según el Diccionario de la Real Academia Española, se entiende el término “objeto” como fin o intento a que se dirige o encamina una acción u operación. Véase: <https://dle.rae.es/objeto>. Consultado por última vez el 23 de febrero de 2021.



PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

IV. DESCRIPCIÓN

8. El Acuerdo está compuesto por un título, un preámbulo, veintiséis (26) artículos y un (1) anexo.

9. En el preámbulo del Acuerdo se identifica como Partes a la República del Perú y la República Dominicana. Se señala que ambos Estados están deseosos de fomentar un sistema aéreo internacional basado en la competencia entre las aerolíneas en el mercado con la menor interferencia y regulación del gobierno. Se señala que ambos Estados desean facilitar mayores oportunidades en el transporte aéreo internacional, reconociendo que los servicios aéreos internacionales y competitivos mejoran el comercio, benefician a los consumidores y fomentan el crecimiento económico.

10. En el preámbulo también se deja expresamente constancia del deseo de ambos Estados de facilitar a las aerolíneas la posibilidad de ofrecer a los pasajeros y expedidores de carga una variedad de opciones de servicios. Se alienta también a que las líneas aéreas individuales desarrollen e implementen precios competitivos. En el mismo preámbulo se expresa el deseo de asegurar el mayor nivel de protección y la seguridad en el transporte aéreo internacional y se reafirma el gran interés del Perú y de la República Dominicana en relación con acciones o amenazas contra la seguridad de la aeronave que pone en riesgo la seguridad de las personas o de la propiedad, que puedan afectar adversamente la operación del transporte aéreo o que socave la confianza pública en la seguridad civil. En esta misma parte del tratado se señala que ambos Estados son Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para su firma en la Ciudad de Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en adelante, el Convenio de Chicago de 1944).

Sobre el Artículo 1 Definiciones

11. El texto del Acuerdo se inicia con un glosario que contiene doce definiciones. Entre éstas figura la definición de "Autoridades aeronáuticas" que, en el caso de la República Dominicana, corresponde a la Junta de Aviación Civil y, en aquel de la República del Perú, corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil o, según sea el caso, cualquier persona o entidad autorizada a desempeñar las funciones ejercidas actualmente por dichas autoridades.

12. De igual manera, se define como "Acuerdo" al instrumento bajo análisis, pero también a su anexo y a cualquier enmienda que se le haga.

13. Se define "Transporte aéreo" como la actividad que realizan las empresas de transporte público a través de una aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración o contrato. También se define "Capacidad" como el servicio o la cantidad de servicios que se proporcionan bajo este Acuerdo generalmente medido en un mercado (par de ciudades o de país a país) o en una ruta durante un período específico, ya sea diaria, semanal, estacional o anualmente. También se define "Convenio," en referencia al Convenio de Chicago de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado bajo el artículo 90 de ese Convenio y cualquier enmienda de los anexos o del Convenio, según los artículos 90 y 94, en la medida que tales anexos o enmiendas estén vigentes para ambas Partes.

14. Se define además "Aerolínea designada" como una aerolínea que ha sido designada y autorizada según el artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo. Se define la expresión "A todo costo" para referirse al costo de proporcionar el servicio, incluyendo una cantidad razonable para los gastos generales administrativos. También se define "OACI" en referencia a la Organización de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio de Chicago de 1944. En el numeral 9 del artículo 1 se define el término "Tarifas"





como los precios cobrados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, así como a las condiciones en que estos precios son aplicados, pero excluye los ingresos y las condiciones para el transporte del correo.

15. Seguidamente se define el término "Territorio" y también el término "Soberanía". Con respecto a la República Dominicana, se precisa que los términos tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el artículo 1 y 2 del Convenio de Chicago. "Soberanía" para la República Dominicana implica que "todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo que cubre sus territorios". "Territorio" para la República Dominicana, a los fines del Acuerdo bajo análisis, se refiere a "las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentran bajo soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado de acuerdo a su legislación interna". Para la República del Perú, el término "Territorio" se refiere al "territorio continental, las islas, los espacios marítimos y el espacio aéreo que los cubre y en los que el Perú ejerce soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción de acuerdo a su legislación interna y el Derecho Internacional".

16. Luego se define el término "Cargo al usuario," que significa un cobro impuesto a las aerolíneas por las autoridades competentes, o que éstas permiten que sea cobrado para la provisión de instalaciones o servicios de aeropuerto, navegación aérea o seguridad de la aviación, incluyendo los servicios y las instalaciones relacionadas. Finalmente, se establece que los términos "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala con fines no comerciales" tienen los significados que se les asigna en el artículo 96 del Convenio de Chicago de 1944.

Sobre el Artículo 2 Otorgamiento de Derechos

17. Respecto a la concesión de derechos, el Acuerdo señala que cada Parte otorga a la otra los derechos especificados en el propio Acuerdo para la realización de servicios de transporte aéreo internacional en las rutas especificadas en el Anexo I. Dichos servicios y rutas serán identificados como "Servicios Acordados" y "Rutas Especificadas".

18. En primer lugar, se otorga el derecho a sobrevolar sin aterrizar el territorio de la otra Parte, lo cual se conoce usualmente como la primera libertad del aire.³ En segundo lugar, se otorga el derecho a efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales, también conocida como la segunda libertad del aire.⁴

19. En tercer lugar, se otorga el derecho a recoger y descargar en el territorio de una Parte pasajeros, equipaje, carga y correo en los puntos especificados en el Anexo I del Acuerdo, o desde los puntos del territorio de la otra Parte, lo que se conoce como la tercera libertad del aire.

20. En cuarto lugar, se otorga el derecho a recoger y descargar en el territorio de un tercer Estado en los puntos especificados en el Anexo I de este Acuerdo, pasajeros,

³ De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la primera libertad del aire consiste en "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro u otros de cruzar su territorio sin aterrizar". Organización de Aviación Civil Internacional. *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*, Parte 4, 2a ed. Doc. 9626, 2004, p. 4.1-5. Disponible en: http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf. Consultado por última vez el 11 de marzo de 2021.

⁴ 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". *Idem*.





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

equipajes, carga u correo con destino a u originados en puntos dentro del territorio de la otra Parte, tal como se indica en el Anexo I de este Acuerdo.

21. El punto II del Anexo I del Acuerdo señala que las aerolíneas designadas de cada una de las Partes podrán operar con derechos de tercera y cuarta libertad hacia y desde cualesquiera puntos en el territorio de la otra Parte. Por su parte, se señala en el punto III del Anexo del mismo Acuerdo que los puntos a ser operados con derechos de quinta y/o sexta libertades por las aerolíneas designadas de las Partes serán previamente acordados mediante memoranda de entendimiento por las autoridades aeronáuticas. En tal sentido, el artículo 2 del Acuerdo, que remite al Anexo I, habilita a que las Partes cuenten con los llamados derechos de tercera libertad del aire,⁵ cuarta libertad del aire,⁶ quinta libertad del aire⁷ y sexta libertad del aire.⁸

22. Respecto a la séptima libertad del aire, ésta queda excluida en virtud de la nota 1 del Anexo I. Por otro lado, el numeral 4 del artículo 2 dispone que nada podrá ser interpretado en el sentido de que se confiera a la línea o líneas aéreas designadas por una Parte derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte. Así, las Partes no se otorgan, a través del Acuerdo, las llamadas octava⁹ y novena¹⁰ libertades del aire.

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

Libertades del aire	Lo establecido por el Acuerdo
Primera libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "a".
Segunda libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "b".
Tercera libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "c".
Cuarta libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "c".
Quinta libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "d", el cual remite al Anexo I. En ese

⁵ Para la OACI, la tercera libertad del aire es "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de desembarcar, en el territorio del primero, tráfico procedente del Estado del transportista". *Ibidem*, p. 4.1-8.

⁶ 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*.

⁷ La quinta libertad del aire consiste en "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de desembarcar o embarcar, en el territorio del primero, tráfico procedente de un tercer Estado o con destino al mismo". *Ibidem*, p. 4.1-10.

⁸ En términos de la OACI, la sexta libertad del aire consiste en "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de transportar, pasando por el Estado del transportista, tráfico entre otros dos Estados". *Ídem*.

⁹ La OACI define la octava libertad del aire como "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de transportar tráfico de cabotaje entre dos puntos en el territorio del Estado otorgante en un servicio que se inicia o termina en el territorio nacional del transportista extranjero o (en relación con la llamada séptima libertad del aire) fuera del territorio del Estado otorgante". *Ibidem*, p. 4.1-11.

¹⁰ Se entiende por novena libertad del aire, según la OACI, "el derecho o privilegio de transportar tráfico de cabotaje del Estado otorgante en un servicio que se lleva a cabo enteramente dentro de su territorio". *Ídem*.



**PERÚ**Ministerio de
Relaciones ExterioresViceministerio
de Relaciones ExterioresDirección General
de Tratados

	sentido, se encuentra reconocida también en numeral III del Anexo I.
Sexta libertad del aire	Permitida por el artículo 2, numeral 2, literal "d", el cual remite al Anexo I. En ese sentido, se encuentra reconocida también en numeral III del Anexo I.
Séptima libertad del aire	No contemplada en el Acuerdo. No permitida según el numeral 4 del artículo 2.
Octava libertad del aire	No contemplada en el Acuerdo. No permitida según el numeral 4 del artículo 2.

Sobre el Artículo 3 Designación y Autorización

24. El artículo 3 tiene 3 numerales. En el numeral 1 se establece que cada una de las Partes tendrá el derecho a designar a una o más aerolíneas de su propio país para que opere los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas en el Anexo, con las frecuencias y capacidad establecidas en ella, y para que retire o cambie tales designaciones, y lo notifique a la otra Parte por escrito a través de los canales diplomáticos.

25. El numeral 2 señala que luego de la recepción de tal designación y las peticiones de las aerolíneas designadas, en la forma y modo prescritos para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes deberán, con el menor retraso procesa, otorgar a las aerolíneas las debidas autorizaciones operativas y permisos, a menos de que no se cumpla con: a) que la aerolínea designada tenga su oficina o principal lugar de negocios en el territorio de la Parte que designa; b) la Parte que designa la aerolínea tiene y mantiene un control regulador efectivo de la aerolínea según las leyes y normas de la Parte que designa la aerolínea; c) la aerolínea está capacitada para cumplir con las condiciones prescritas según las leyes, normas y reglas que se aplican normalmente a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación; y d) la Parte que designa la aerolínea está cumpliendo con y haciendo cumplir los estándares establecidos en el artículo 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).

26. El numeral 3 indica que, al haber recibido la autorización operativa brindada según el párrafo anterior, la (s) aerolínea (s) deberá (n) iniciar las operaciones de los servicios acordados dentro del plazo establecido en la legislación de la Parte que recibe la designación, siempre que la(s) aerolínea(s) designada(s) cumplan con las disposiciones aplicables a este Acuerdo.

Sobre el Artículo 4 Denegación, Revocación y Límites de la Autorización

27. El artículo 4 tiene dos numerales. El primero establece que cada una de las Partes tendrá el derecho a denegar las autorizaciones indicadas en el artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo con respecto a una aerolínea designada por la otra Parte y para revocar la autorización operativa o para suspender el ejercicio de los derechos establecidos en el artículo 2 (Otorgamiento de Derechos) del presente Acuerdo por la(s) aerolínea(s) de la otra Parte o imponer tales condiciones como estime necesario para el ejercicio de tales derechos: a) en el caso de que la(s) aerolínea(s) designada(s) no cumpla(n) las condiciones prescritas por las leyes y normas normalmente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte designante; b) en el caso que la aerolínea designada no tenga su principal lugar de negocios en el territorio de la Parte que designa; c) en el caso que la Parte que designa la aerolínea no cumpla con el control regulador efectivo de la aerolínea, según la ley aeronáutica de la Parte que designa la aerolínea; y d) en el caso que la Parte que designa la aerolínea no cumpliera con las





disposiciones establecidas en el artículo 8 (Seguridad Operacional) y 9 (Seguridad de la Aviación).

28. En el segundo numeral se señala que dicho derecho será ejercido solamente tras la consulta con la otra Parte de conformidad con el artículo 20 (Consultas), a menos que la revocación inmediata, suspensión o imposición de tales condiciones dispuestas según el párrafo 1 de este artículo sea imprescindible para impedir incumplimientos adicionales de la leyes y normas, o a menos que la protección o la seguridad requiera alguna acción según las disposiciones del artículo 8 (Seguridad Operacional) o del artículo 9 (Seguridad de la Aviación).

Sobre el Artículo 5 Aplicación de las Leyes

29. El numeral 1 del artículo 5 señala que las leyes y las normas de una de las Partes aplicables al ingreso y salida de su territorio de la aeronave dedicada a servicios aéreos internacionales, o la operación y la navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentre en su territorio, serán aplicables a las aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte.

30. El numeral 2 señala que las leyes y normas de una Parte aplicables para el ingreso, permanencia y partida desde su territorio de pasajeros, tripulación y carga incluyendo correo, tales como los relacionados a inmigraciones, aduanas, tipo de moneda, salud y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, a la tripulación, a la carga y al correo llevados por la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte mientras se encuentren en dicho territorio.

31. El numeral 3, por su Parte, especifica que ninguna de las Partes dará preferencia a su propia aerolínea o cualquier otra sobre una aerolínea designada de la otra Parte involucrada en un transporte aéreo internacional similar en la aplicación de sus leyes y normas establecidas en este artículo.

Sobre el Artículo 6 Asistencia en Tierra

32. El artículo 6 del Acuerdo tiene 3 numerales. El numeral 1 tiene, a su vez, tres literales. El numeral 1 señala que sujeto a las disposiciones de seguridad aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARP's) que figuran en el Anexo 6 y 17 del Convenio, y de conformidad con las reglamentaciones locales, cada Parte autorizará a las aerolíneas de la otra, a elección de cada aerolínea a: a) realizar sus propios servicios de asistencia en tierra; b) unirse a otros para formar una entidad; y/o c) seleccionar entre proveedores competidores de servicios.

33. El numeral 2 establece que cuando las leyes, reglamentos o disposiciones contractuales de cada una de las Partes limiten o imposibiliten la prestación de sus servicios de tierra en el territorio de la otra Parte, cada línea aérea designada deberá ser tratada en forma no discriminatoria, en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.

34. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1 de este artículo, señala el numeral 3, estará sujeto a las limitaciones físicas u operacionales que resulten en consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto.

Sobre el Artículo 7 Transito Directo

35. El artículo 7 establece que los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

aeropuerto reservado para dicho propósito, no estarán sujetos a ninguna revisión. Ello salvo por razones de seguridad aérea, control de drogas, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales. Conforme a la legislación interna de cada Parte, el equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos de aduana.

Sobre el Artículo 8 Seguridad Operacional

36. El artículo 8 cuenta con siete numerales distintos. En el numeral 1 está establecido que cada una de las Partes puede realizar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad aplicados por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, la aeronave y la operación de la aeronave. Las consultas serán realizadas dentro de los treinta días posteriores a esa petición.

37. El numeral 2 del artículo 8 establece que si, luego de tales consultas, una Parte observa que la otra no mantiene y/o maneja eficazmente los estándares de seguridad establecidos por la OACI en cumplimiento del Convenio, se informará de dichas observaciones y de los pasos considerados necesarios según esos estándares. La otra Parte deberá tomar entonces una medida correctiva apropiada en un período de tiempo acordado.

38. El numeral 3 precisa que a pesar de las obligaciones indicadas en el artículo 33 del Convenio, las Partes acuerdan que cualquier aeronave operada por, o bajo contrato de alquiler, a nombre de la aerolínea de una Parte sobre servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra, ser sujeta de revisión por los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor y la aeronave. Esto con el fin de verificar tanto la validez de los documentos de dicha aeronave y los de la tripulación, así como las condiciones de la aeronave y su equipo ("inspección de rampa") con el menor retraso posible.

39. En el numeral 4 se señala que si alguna o varias inspecciones de rampa conducen a: a) Preocupaciones serias de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en ese momento en cumplimiento del Convenio; o b) Preocupaciones serias que evidencien una falta de mantenimiento efectivo y administración de los estándares de seguridad operacional establecidos en los Anexos del Convenio, la Parte que realiza la inspección de rampa, según los fines del artículo 33 del Convenio, será libre de concluir que los requisitos bajos los que el certificado o las licencias con relación a la aeronave o a su tripulación hubiesen sido emitidos o validados, o que los requisitos según los que se opere esa aeronave no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos en cumplimiento del Convenio.

40. El numeral 5, por su parte, establece que en el caso de que el acceso para realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea o aerolíneas de una Parte según el numeral 3 del artículo 8 del Acuerdo sea denegado por un representante de esa aerolínea o aerolíneas, la otra Parte será libre de inferir que han surgido preocupaciones serias del tipo a los que se hace referencia en el numeral 4 del artículo 8 y llegar a las conclusiones indicadas en ese numeral.

41. El numeral 6 señala que cada una de las Partes se reserva el derecho a suspender o variar la autorización operativa de una aerolínea o aerolíneas de la otra, en el caso de que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa, una denegación de acceso para la inspección de rampa, una consulta conforme a lo establecido en el numeral 1 del artículo 8 del Acuerdo o de otra manera, si se determina que es de suma importancia tomar acción inmediata, por la seguridad de la operación de una aerolínea.





42. El numeral 7 precisa que se dejará de aplicar toda acción por una de las Partes según los numerales 2 o 6 del artículo 8, una vez que el motivo de aplicarla desaparezca.

Sobre el Artículo 9 Seguridad de la Aviación

43. El numeral 1 del artículo 9 se refiere a que cada una de las Partes podrá realizar consultas en cualquier momento respecto a los estándares de seguridad de la aviación, aprobados por otra Parte. Se agrega que dichas consultas serán desarrolladas dentro de los treinta días posteriores a esa petición.

44. El numeral 2 por su parte precisa que de conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones de diversos tratados sobre la materia, así como con cualquier otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil que obligue a ambas Partes.

45. El numeral 3 establece que cada una de las Partes brindará, según se solicite, toda ayuda factible a la otra parte para impedir el apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave, sus pasajeros, tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de aviación civil.

46. El numeral 4 establece que las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y designadas como anexos al Convenio, en la medida que dichas disposiciones sean aplicables a las Partes. Las Partes exigirán, se precisa, que los operadores de aeronave de su matrícula, o los operadores aéreos que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio que actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.

47. Según el numeral 5 del artículo 9 del Acuerdo, cada Parte conviene en que se puede exigir a sus operaciones de aeronaves que cumplan con las disposiciones de seguridad de la aviación exigidas por la otra Parte para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte y en adoptar las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionara a los pasajeros, o la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque. Cada una de las Partes dará acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte para que adopte las medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

48. El numeral 6 establece que cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave, pasajeros, tripulación, aeropuertos o las instalaciones de navegación, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas destinadas a poner término al incidente o amenaza rápida y segura en cuanto sea factible bajo tales circunstancias.

49. El numeral 7, por su parte, establece que cuando una de las Partes tenga fundamentos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este artículo, podrá solicitar consultas inmediatas a la otra Parte. Si no se logra un acuerdo satisfactorio dentro de los quince días posteriores a esa





fecha de petición, este hecho será causa para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización operativa permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de esa Parte. En caso de emergencia, se agrega, una de las Partes podrá adoptar medidas provisionales antes de que haya transcurrido el plazo de los quince días.

Sobre el Artículo 10 Reconocimiento de Certificados y Licencias

50. El numeral 1 del artículo 10 señala que los certificados de aeronavegabilidad, de competencia y las licencias emitidos o convalidados por una de las Partes deberán, durante el periodo de su vigencia, ser reconocidos por la otra parte con la finalidad de operar los servicios aéreos estipulados en el presente acuerdo. Ello siempre y cuando los requisitos según los cuales dichos certificados o licencias fueron emitidos o autorizados, sean iguales a o superen los estándares mínimos de seguridad operacional establecidos por el Convenio.

51. El numeral 2 por su parte, señala que en el caso de los privilegios o condiciones de las licencias mencionadas en el numeral anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o a una aerolínea designada o a una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia con respecto a las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la OACI, la otra Parte puede pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la aludida discrepancia.

52. El numeral 3, por otro lado, establece que cada una de las Partes podrá negarse a reconocer la validez, en el caso de los vuelos sobre su propio territorio, de los certificados de competencia y licencias otorgados o convalidados a sus connacionales por la otra Parte.

Sobre el Artículo 11 Cargos al Usuario

53. El artículo 11 del Acuerdo señala que los cargos al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades o entidades pertinentes de cada una de las Partes a las aerolíneas designadas de la otra Parte, por el uso de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades, servicios de navegación aérea, comunicación y otros servicios, serán establecidos de acuerdo a las leyes y regulaciones de cada parte. En cualquier caso, precisa este artículo, no se impondrán a las aerolíneas de la otra Parte, cargos superiores a los que se impongan a sus propias aerolíneas que exploten servicios internacionales similares.

Sobre el Artículo 12 Cambio de Moneda y Remesa de los Ingresos

54. El artículo 12 establece que las Partes deberán permitir a la(s) aerolínea(s) designada(s) convertir y transferir al extranjero según la elección del Estado de las aerolíneas designadas, todos los ingresos locales de la venta de servicios de transporte aéreo que excedan los gastos locales, permitiéndose su rápida conversión y remesa sin restricciones ni discernimiento, al tipo de cambio aplicable a la fecha de la petición de conversión y remesa, de conformidad con la legislación nacional de cada Parte.

Sobre el Artículo 13 Oportunidades Comerciales

55. El numeral 1 del artículo 13 precisa que a la aerolínea(s) designada(s) de cada una de las Partes se le deberá permitir mantener los representantes adecuados en el territorio de la otra Parte. Dichos representantes, se agrega, podrán ser comerciales, operacionales, técnicos y de otras especialidades, quienes podrán ser transferidos o contratados localmente según se requiera para brindar los servicios aéreos internacionales





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

en cumplimiento con las leyes y normas de la otra parte que se relacionan con su ingreso, residencia y empleo.

56. El numeral 2 del mismo artículo señala que las autoridades pertinentes de cada una de las Partes deberán adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse que los representantes de la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte puedan realizar sus actividades de forma ordenada.

57. En el numeral 3 cada una de las Partes le garantiza a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, el derecho de participar en la venta y comercialización del servicio de transporte aéreo en su territorio (directamente y, a discreción de la(s) aerolínea(s) designada(s) a través de sus agentes) incluyendo el derecho de establecer oficinas, conectadas o no a internet. Cada aerolínea(s) designada(s) tendrá el derecho de vender y cualquier persona podrá comprar ese servicio en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de cualquier otro Estado.

Sobre el Artículo 14 Libre Competencia

58. El artículo 14 señala que las Partes, a través de sus organismos especializados, podrán adoptar las medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos estipulados en este Acuerdo.

Sobre el Artículo 15 Acuerdos de Cooperación Comercial

59. El artículo 15 del Acuerdo señala que al operar o mantener los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier aerolínea designada de una de las Partes podrá suscribir acuerdos de cooperación comercial, tales como bloqueo de espacio, código compartido o acuerdos de arrendamiento de aeronaves con: a) una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte; b) una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte; y c) una aerolínea o aerolíneas de un tercer Estado. Lo anterior siempre y cuando: i) todas las aerolíneas en los acuerdos cuenten con la autorización respectiva, los derechos de tráfico correspondientes y cumplan con los requisitos que normalmente se aplican a dichos acuerdos, y ii) En relación con la venta de cualquier boleto, la aerolínea informe al pasajero en el punto de venta qué aerolínea operará cada sector del servicio y con cuál aerolínea (s) el pasajero está suscribiendo la relación contractual.

Sobre el Artículo 16 Derechos de Aduana

60. El numeral 1 del artículo 16 precisa que cada una de las Partes deberá eximir a la aerolínea designada de la otra Parte en el sentido más amplio conforme a sus leyes, reglas y normas, de los derechos de aduana y demás impuestos que graven la importación respecto del avión, combustible, equipos de tierra, lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos incluyendo motores, equipos regulares de aeronaves, compartimentos de aeronaves y otros artículos tales como guías de carga aérea impresas, cualquiera material impreso que lleve la insignia de la empresa y el material de publicidad común distribuido gratuitamente por esa aerolínea designada, que permanece todavía a bordo, destinado al uso o utilizado únicamente en conexión con la operación o la reparación del avión de la aerolínea designada de la otra Parte que opera los servicios acordados.

61. En el numeral 2 se establece que las exenciones otorgadas por este artículo se aplicarán a los artículos indicados en el numeral 1 de este artículo: a. introducidos en el territorio de una de las Partes por o en representación de la aerolínea designada de la otra Parte siempre y cuando se requiera mantener dichos artículos bajo control aduanero dentro de los límites de las zonas que se señale en los aeropuertos internacionales o lugares





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra; o b. retenidos en la aeronave utilizada por la aerolínea designada de una Parte tras su llegada o salida del territorio de la otra Parte.

62. Finalmente, el numeral 3 señala que los materiales y suministros retenidos a bordo de una aeronave de la (s) línea (s) aérea (s) designada (s) de cualquiera de las Partes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte hasta su reexportación, solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese Estado.

Sobre el Artículo 17 Capacidad

63. El numeral 1 del artículo 17 del acuerdo establece que cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte una oportunidad equitativa para suministrar los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas.

64. Por su parte en el numeral 2 del mismo artículo se establece que cada una de las Partes deberá permitirle a la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte, determinar la frecuencia y la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basado en las consideraciones comerciales del mercado. En consecuencia, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, el tipo o tipos de aeronaves operados por las aerolíneas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea exigido por motivos aduaneros, técnicos, operativos o ambientales bajo condiciones uniformes, en concordancia con el artículo 15 del Convenio.

Sobre el Artículo 18 Tarifas

65. En numeral 1 de este artículo dispone que las Partes deberán permitir que las tarifas de los servicios aéreos sean establecidas libremente por cada aerolínea designada.

66. Mientras que el numeral 2 se refiere a que las tarifas cobradas por las aerolíneas no requerirán solicitud de autorización o aprobación de ninguna de las Partes.

67. Ello frente a lo dispuesto en el numeral 3 que señala que las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán requerir que se notifiquen o se registren ante ellas las tarifas, desde o hacia su territorio, que cobren las líneas aéreas de la otra Parte. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a 15 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.

Sobre el Artículo 19 Vuelos No Regulares (charter)

68. El primer párrafo del artículo 19 señala que cada Parte, sujeto a reciprocidad y de acuerdo a sus regulaciones, atenderá favorablemente las solicitudes de vuelos chárter formuladas por una aerolínea de la otra Parte debidamente autorizada.

69. En el segundo párrafo del mismo artículo 19 se establece que las disposiciones relativas a la aplicación de las leyes, asistencia en tierra, seguridad operacional, seguridad de la aviación, reconocimiento de certificados y licencias, derechos de aduanas y cobros al usuario del presente acuerdo se aplicarán también a los vuelos no regulares (*charter*) operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

Disposiciones finales

Sobre el Artículo 20 Consultas

70. El artículo 20 del Acuerdo dispone que cada Parte podrá, toda vez que estime conveniente, solicitar por la vía diplomática la celebración de consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo o sobre el cumplimiento de las disposiciones de este último. Dichas consultas, salvo el caso de interpretación, podrán celebrarse entre autoridades aeronáuticas y se iniciarían en un plazo de sesenta días, contados a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud escrita, salvo disposición contraria establecida por mutuo acuerdo entre las Partes o disposición contraria contenida en el presente Acuerdo.

Sobre el Artículo 21 Enmienda

71. En el primer numeral del artículo 21 se señala que cualquier enmienda al Acuerdo, fruto de un acuerdo entre las Partes, entrará en vigor en la forma prevista en el Artículo 25.

72. Por su parte, en el numeral 2 del mismo artículo 21 se establece que cualquier enmienda al anexo a este Acuerdo puede ser hecha por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes. Dichas enmiendas serán efectivas mediante canje de notas, hecho a través de canales diplomáticos, en el que las Partes confirmen mutuamente que sus correspondientes procedimientos internos para este fin han sido cumplidos.

Sobre el Artículo 22 Solución de Controversias

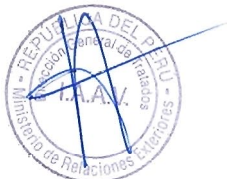
73. El artículo 22 en su numeral 1 señala que, si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo las que puedan surgir con relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones.

74. El numeral 2 de ese mismo artículo establece que si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, la controversia se solucionará por vía diplomática.

Sobre el Artículo 23 Plazo y Denuncia del Acuerdo

75. Se precisa en el numeral 1 del artículo 23 que en cumplimiento del numeral 2 del mismo artículo, el Acuerdo tendrá una vigencia ilimitada.

76. El numeral 2 del artículo 23 establece que cualquier de las Partes puede dar, en cualquier momento, aviso por escrito a la otra Parte de su decisión de resolver este Acuerdo. Se comunicará de ello a la OACI. En tal caso, el Acuerdo se resolverá a los doce meses después de la fecha de recepción del aviso por la otra Parte, a menos que por acuerdo mutuo se retire la notificación de la resolución antes de la culminación de este período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte, se estimará que la notificación ha sido admitida catorce días después de la fecha de recepción de la OACI.



***Sobre el Artículo 24 Registro con la OACI***

77. Se establece en este artículo que este Acuerdo y cualquier enmienda posterior serán registrados a partir de su entrada en vigor en la OACI.

Sobre el Artículo 25 Entrada en Vigor

78. El artículo 25 señala que el presente Acuerdo entrará en vigor treinta días después de que las Partes se hayan notificado mutuamente, por vía diplomática, que han finalizado los respectivos procedimientos conforme a la legislación de cada una de las Partes.

Sobre el Artículo 26 Aplicabilidad de Acuerdos Multilaterales

79. El artículo 26, numeral 1 establece que, en la aplicación del presente Acuerdo, las Partes deberán actuar en conformidad con las disposiciones del Convenio.

80. En su numeral 2 se señala que, si un acuerdo multilateral relativo al 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 mediante consultas.

V. CALIFICACIÓN

81. 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, según la definición de tratado del artículo 2, numeral 1, literal a) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 de la cual son Partes el Perú y la República Dominicana.¹¹

82. En efecto, este Acuerdo regula derechos y obligaciones jurídicamente vinculantes entre el Perú y la República Dominicana. Por ejemplo, en el Acuerdo se dispone la concesión de derechos para que las líneas aéreas de ambos Estados realicen el transporte aéreo internacional (artículo 2); la facultad de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación de las líneas aéreas (artículo 4); la realización de medidas efectivas para la seguridad de la aviación (artículo 9); la exención de derechos de aduana y demás impuestos (artículo 16), además de otras disposiciones concernientes a este tipo de acuerdos.

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

VI. OPINIONES TÉCNICAS

84. A efectos de sustentar el presente informe, se consideraron las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Ministerio de Economía y Finanzas, del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad

¹¹ Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969. Artículo 2, numeral 1, literal "a": "Se entiende por 'tratado' un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular".





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

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

85. A través del oficio N° 121-2019-MTC/12 del 1 de marzo de 2019, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el informe N° 009-2019-MTC/12.POA de la misma fecha.

86. En el informe N° 009-2019-MTC/12.POA se señala que 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, incentivar una aviación civil segura, fomentar la vinculación del Perú con los demás países a través de empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeras. Ello mediante servicios comerciales económicos, ordenados y seguros. También la de asegurar el desarrollo de las operaciones aerocomerciales en un marco de leal competencia y con estricta observancia de las normas técnicas vigentes. Del mismo modo fomentar la ampliación de los servicios ofertados por las empresas de transporte aéreo como medio para promover el incremento de la actividad turística (Punto II.1).

87. Se precisa que el artículo 98 de la Ley de Aeronáutica Civil, prescriba que en el intercambio de derechos aerocomerciales se debe asegurar el libre ejercicio de derechos de primera y segunda libertad y propiciar que la demanda entre el Perú y otro Estado se atienda preferentemente con empresas de los países involucrados en la ruta directamente (tercera y cuarta libertad) otorgando carácter complementario al tráfico de quinta libertad; y en todos los casos, tal intercambio debe acordarse con criterio de reciprocidad de tratamiento. (Punto II.2).

88. El informe N° 009-2019-MTC/12.POA precisa que en perfecta concordancia con las normas nacionales y criterios mencionados en el Acuerdo incorpora lo siguiente: La multidesignación de aerolíneas por cada país; el reconocimiento del criterio de sede principal de negocios para la elegibilidad de una aerolínea designada; el expreso y recíproco reconocimiento e intercambio de derechos de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad para servicios combinados de pasajeros y de carga; libre determinación de puntos y ciudades a operar con derechos de tercera y cuarta libertad, la libre determinación de capacidad, frecuencia y tipo de aeronaves utilizadas en la explotación de los servicios acordados; entre otros (Punto II.4)

89. Por otro lado, se señala en dicho informe, que todos y cada uno de los términos y condiciones del texto final del Acuerdo han sido consensuados por y entre las Autoridades Aeronáuticas del Perú y de la República Dominicana. El texto ha sido sometido al pronunciamiento de todos los sectores competentes y recoge las propuestas o textos alternativos propuestos por los mismos. De igual manera se ha tomado en consideración las sugerencias y recomendaciones de los operadores internacionales peruanos. (Punto IV.1)

90. Los términos y condiciones en el Acuerdo son en su totalidad consistentes y concordantes con las leyes y reglamentos nacionales, así como con las normas y prácticas recomendadas por la OACI, organización de la cual el Perú es miembro (Punto IV.2).

91. Los inversionistas y operadores extranjeros, precisa el informe N° 009-2019-MTC/12.POA, requieren contar con un instrumento internacional que les garantice estabilidad jurídica necesaria para efectuar sus inversiones y desarrollar sus operaciones aerocomerciales en el Perú, constituyendo el Acuerdo el instrumento idóneo para este propósito (Punto IV.4).





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

92. Por las razones expuestas y por las ventajas que representa para el Perú en general y para su turismo y comercio internacional en particular, el MTC estima favorablemente la celebración del Acuerdo bajo análisis.

Ministerio de Economía y Finanzas

93. Por intermedio del oficio N° 189-2021-EF/13.01 del 3 de febrero de 2021, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) remite copia del informe N° 010-2021-EF/62.01, elaborado por la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad.

94. En el informe N° 010-2021-EF/62.01 se señala que la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) y la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad emiten opinión sobre el artículo 7 del Acuerdo de conformidad con sus competencias. Al respecto se precisa que la Administración Aduanera ejerce su potestad a través de la ejecución de acciones de control, antes y durante del despacho de las mercancías, con posterioridad a su levante o antes de su salida del territorio aduanero, considerando criterios no intrusivos aplicados homogéneamente a todas las mercancías, conforme a lo establecido en el artículo 164 y 165 de la Ley General de Aduanas (punto 2.12).

95. Sin perjuicio de lo anterior, del texto del artículo 7 antes citado se verifica que no se establece una relación taxativa que pueda limitar a la Administración Aduanera, sino que se incluye una fórmula residual amplia que permite, en el ejercicio de la potestad aduanera, el control pleno de otras circunstancias o razones especiales (punto 2.13).

96. En ese sentido, se considera que el texto del artículo 7 del Acuerdo bajo análisis no afecta la normativa nacional. Por tanto, ni la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad ni la OGAJ presentan observaciones respecto de dicho artículo del Acuerdo con la República Dominicana (punto 2.14).

97. En relación con el artículo 12, la Dirección General de Política de Ingresos Públicos (DGPI) y la OGAJ emiten su opinión sobre este dispositivo en el marco de sus competencias. Sobre el particular se señala que el artículo 9 del TUO de la Ley para la Lucha 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, la transferencia y/o remesa que alude el artículo en comentario será realizada conforme a la legislación nacional, habiendo recogido lo propuesto en el informe N° 547-2014- EF/61.01, razón por la cual la DGPI considera que la redacción del texto del artículo 12 no afecta la aplicación del ITF (punto 2.16).

98. LA OGAJ señala que el texto del artículo 12 bajo análisis no afecta la normativa nacional, no se presentan observaciones respecto de este dispositivo del Acuerdo (punto 2.17).

99. Respecto del artículo 14 del Acuerdo la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad y la OGAJ emiten opinión respecto de dicho dispositivo en el marco de sus competencias. Se establece que en virtud de lo dispuesto en el artículo 61 de la Constitución Política del Perú, la libre competencia es la concurrencia de oferta y demanda en el mercado con la menor interferencia de situaciones extrañas a ellas, a fin de que los valores de mercado reflejen el punto de equilibrio entre una y otra, y sean entonces estas condiciones las que rijan las relaciones económicas. Es así que el Estado tiene el deber de facilitar y vigilar la libre competencia estableciendo normas, condiciones y procedimientos para su mejor desarrollo (punto 2.19).





100. Agregan a ello dichas dependencias que el desarrollo legal de la indicada norma constitucional se encuentra en el Decreto Legislativo N° 1034, cuyo objeto es prohibir y sancionar las conductas anticompetitivas. Bajo esta normativa, se define como conductas anticompetitivas al abuso de posición de dominio y a las prácticas colusorias horizontales y verticales como se aprecia en artículos 10, 11 y 12 del decreto legislativo mencionado (punto 2.20).

101. Considerando que el artículo 14 hace una remisión explícita a la legislación nacional con la finalidad de evitar prácticas anticompetitivas, la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad ni la OGAJ presentan observaciones al texto bajo análisis (punto 2.21).

102. Por otro lado, en relación con el artículo 16 del Acuerdo, la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, la DGPIP y la OGAJ emiten opinión respecto de dicho dispositivo. Respecto al numeral 1 del artículo 16 se considera que es conforme con la legislación nacional ya que se indica las condiciones que debe presentar la mercancía para que se vea exenta de los derechos de aduana e impuestos similares. En ese sentido, en el párrafo 1, se establece que los aviones, los equipos, los repuestos, los combustibles y otros suministros se verán beneficiados con esta medida. Por su parte, en el párrafo 2, se muestran las restricciones que debe seguir dicha mercancía para que se sujete a las exenciones: i) permanecer a bordo de la nave, o ii) estar bajo control aduanero (punto 2.23).

103. Respecto de los otros numerales mencionados, el MEF expresa que estos se encuentran recogidos en la legislación nacional a través de los incisos f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas y acorde con lo dispuesto en el artículo 24 del Convenio de Chicago. Además, el MEF expresa que es acorde con el Decreto Supremo N° 064-2004-EF, que aprobó la relación de material para uso aeronáutico y demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves, explotadores aéreos y talleres de mantenimiento (punto 2.24).

104. Por tanto, la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, la DGPIP y la OGAJ, no encuentran observaciones en el contenido del artículo 16, habiéndose recogido lo señalado en su oportunidad en el Informe N° 547-2014-EF/61.01 (punto 2.25).

105. Con base en lo expresado por el MEF, es importante en este punto hacer notar que el Acuerdo en este caso no establece ninguna exoneración tributaria. Simplemente el tratado señala que cada Parte deberá eximir a la aerolínea designada, en el sentido más amplio conforme a sus leyes y normas, de los derechos de aduanas y demás impuestos que graven la importación respecto del avión y otros bienes relativos al mismo. Además, el mismo MEF ha señalado que esto se encuentra dentro de lo previsto por la legislación nacional actualmente vigente en el Perú.

106. Respecto del artículo 18 del Acuerdo la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad y la OGAJ han analizado dicho dispositivo. De la revisión efectuada a la normativa sobre la materia y de la redacción del artículo 18 del Acuerdo se verifica que este artículo resulta ser amplio, sin que se presenten incongruencias con la legislación nacional. En ese sentido, el texto del acuerdo se encuentra acorde a lo dispuesto en la legislación nacional (punto 2.28).

107. En conclusión el Informe N° 010-2021-EF/62.01 señala que la DGPIP, la OGAJ y la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

Productividad no presentan observaciones en materias de sus competencias al texto del Acuerdo bajo análisis.

INDECOPI

108. Mediante la carta N° 940-2019PRE-INDECOPI, el Presidente del Consejo Directivo del INDECOPI remitió el informe técnico N° 070-2019/ST-CLC-INDECOPI del 13 de noviembre de 2019, emitido por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

109. En el referido informe el INDECOPI analiza el numeral 3 del artículo 8 del Acuerdo y al respecto señala que en un inicio la Secretaría Técnica del INDECOPI había considerado que la posibilidad de que las autoridades exijan a las líneas aéreas que notifiquen o registren tarifas y que tal notificación o registro se realice con una antelación no mayor a 15 días podría limitar que las líneas aéreas gocen de libertad necesaria para fijar los precios por los servicios que brindan y variar sus montos de manera oportuna y de conformidad con las condiciones del mercado que influyen en su determinación (punto 10).

110. Sin embargo, prosigue la Secretaría Técnica del INDECOPI, el MEF habría señalado en su oficio 372-2019-MTC/12 que la disposición del numeral 3 del referido artículo 18 no es mandatorio “por lo que su inclusión o no, no modificaría el sentido del párrafo” y que “el texto alternativo propuesto por dicho sector habría sido incorporado literalmente en el texto final del Acuerdo suscrito” (punto 11).

111. Al mismo tiempo, la Secretaría Técnica del INDECOPI observa que el artículo 14 del Acuerdo expresamente reconoce que las Partes pueden “adoptar las medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional”, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos estipulados por el Acuerdo (punto 12).

112. En ese sentido, atendiendo a que el tercer párrafo del artículo 18 del Acuerdo no contiene un régimen de notificación obligatorio y que, en atención al artículo 14 del mismo acuerdo, su implementación no podría inhibir la capacidad del INDECOPI de fiscalizar el respeto de las normas de libre competencia, la Secretaría Técnica del INDECOPI considera factible levantar la observación planteada mediante el Informe 035-2014/ST-CLC-INDECOPI (punto 13).

113. En conclusión la Secretaría Técnica del INDECOPI concluye que es de opinión favorable respecto del texto del Acuerdo bajo análisis.

Ministerio de Relaciones Exteriores

114. La Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, a través del memorándum DSL002462019 del 13 de mayo de 2019, expresó su opinión técnica respecto del Acuerdo.

115. Sobre el particular dicha Dirección General señaló que 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.

116. En ese sentido, a criterio de esa Dirección General el texto del Acuerdo 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. Lo señalado, a su vez se condice con los objetivos de la política exterior peruana.

117. El acuerdo incide positivamente en la promoción de una mayor competitividad en el sistema aéreo internacional, al permitir la participación de más aerolíneas en dicho mercado, ello permite facilitar la expansión de mayores oportunidades de transporte aéreo internacional, lo que redundará en el bienestar del consumidor. Asimismo, contar con servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejora el comercio, beneficia directamente a los consumidores y promueve el crecimiento económico. Además, todo ello redundará en la mejora paulatina de la infraestructura aérea nacional.

118. Al mismo tiempo, el Acuerdo permite que cada una de las Partes pueda realizar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad aplicados por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, la aeronave y la operación de la aeronave. Lo que incide positivamente en mejorar la seguridad de las operaciones.

119. Es importante resaltar, según esa Dirección General, que el Acuerdo hace una especial atención a los estándares de la seguridad de la aviación permitiendo que cada Parte pueda solicitar consultas en cualquier momento con respecto a estándares de seguridad en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves o su operación, adoptada por la otra Parte. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, tanto el Perú como la República Dominicana deberán actuar, en particular, de conformidad con las disposiciones del "Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves", hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil", hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicios de Aviación Civil Internacional", hecho en Montreal el 24 de 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; así como cualquier otro Convenio o Protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil, que obligue a ambas Partes.

120. Finalmente, según el Acuerdo cada Parte deberá brindar toda ayuda factible a la otra para impedir el apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave, sus pasajeros, tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de aviación civil. Así, el Acuerdo, incentiva la libre competencia y permite a cada Parte adoptar las medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, a fin de evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos estipulados en el instrumento.

VII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

121. Luego del estudio y análisis del instrumento internacional bajo consideración y de las opiniones favorables de los sectores competentes sobre la materia, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye que el "Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana" versa sobre soberanía, por lo que está inmerso en lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 56° de la Constitución Política del Perú.





122. Desde el punto de vista jurídico y de manera general, la soberanía es entendida en la doctrina como el conjunto de competencias del Estado.¹² Se puede afirmar que la soberanía territorial cuenta con tres características: plenitud, exclusividad e inviolabilidad. La soberanía del Estado es plena precisamente porque en su territorio el Estado ejerce la totalidad de sus competencias. Es exclusiva porque un Estado no puede ejercer válidamente sus competencias territoriales en el territorio de otro Estado. Es inviolable porque el derecho internacional impone a los Estados la obligación de respetar la soberanía e integridad territorial de los demás Estados.¹³

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

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

124. El referido cuarto párrafo del artículo 54º 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.

125. Tal y como ha sido descrito ampliamente en el presente informe, en el Acuerdo, las Partes pactan otorgarse mutuamente las 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 56º de la Constitución.

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

127. Sobre la base de lo expresado por el MEF, es importante en este punto hacer notar que el Acuerdo en este caso no establece ninguna exoneración tributaria. Simplemente el tratado señala que cada Parte deberá eximir a la aerolínea designada, en el sentido más amplio conforme a sus leyes y normas, de los derechos de aduanas y demás impuestos que graven la importación respecto del avión y otros bienes relativos al mismo. Además, el mismo MEF ha señalado que esto se encuentra dentro de lo previsto por la legislación nacional actualmente vigente en el Perú.

128. Por las consideraciones expuestas, la Dirección General de Tratados concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno del “Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana”, es la prevista en el artículo 56º de la Constitución Política del Perú y en el primer párrafo del

¹² Pastor Ridruejo, José A. *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 24a ed. Madrid: Tecnos, 2020, p. 311.

¹³ *Ibidem*, pp. 347-348.





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

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.

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

Lima, 16 de marzo de 2021.



Hubert Wieland Conroy
Embajador
Encargado de la Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores



ACUERDO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DOMINICANA

La República Dominicana y la República del Perú (en adelante identificados en singular como "República Dominicana" y "Perú" y colectivamente como "las Partes"),

DESEANDO fomentar un sistema aéreo internacional basado en la competencia entre las aerolíneas en el mercado con la menor interferencia y regulación del gobierno;

DESEANDO facilitar mayores oportunidades en el transporte aéreo internacional;

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

DESEANDO facilitar a las aerolíneas la posibilidad de ofrecer a los pasajeros y expedidores de carga, una variedad de opciones de servicios y con el deseo de alentar que las líneas aéreas individuales desarrollen e implementen precios competitivos;

DESEANDO asegurar el mayor nivel de protección y la seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran interés sobre acciones ó amenazas contra la seguridad de la aeronave que pone en riesgo la seguridad de las personas o de la propiedad, que puede afectar adversamente la operación del transporte aéreo, y socava la confianza pública en la seguridad aérea civil; y

SIENDO Estados Parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han acordado lo siguiente:



Artículo 1

Definiciones

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

1. "Autoridades aeronáuticas" se refiere, para la República Dominicana, a la Junta de Aviación Civil; y para la República del Perú, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, o según sea el caso cualquier persona o entidad autorizada a desempeñar las funciones ejercidas actualmente por dichas Autoridades;
2. "Acuerdo" se refiere a este Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda;
3. "Transporte aéreo" se refiere a la actividad que realizan las empresas de transporte público a través de una aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración o contrato;
4. "Capacidad" es el servicio o la cantidad de servicios que se proporcionan bajo este Acuerdo generalmente medido según el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (par de ciudades o de país a país) o en una ruta durante un período específico, ya sea diariamente, semanalmente, estacionalmente o anualmente;
5. "Convenio" se refiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier anexo adoptado bajo el Artículo 90 de ese Convenio, y cualquier enmienda de los anexos o del Convenio, según los Artículos 90 y 94, en la medida que tales anexos o enmiendas estén vigentes para ambas Partes;
6. "Aerolínea designada" se refiere a una aerolínea que ha sido designada y autorizada según el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;
7. "A todo costo" se refiere al costo de proporcionar el servicio, incluyendo una cantidad razonable para los gastos generales administrativos;
8. "OACI" se refiere a la Organización de Aviación Civil Internacional creada en cumplimiento del Convenio;
9. "Tarifas" se refiere a los precios a ser cobrados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, así como a las condiciones en que estos precios son aplicados, pero excluye los ingresos y las condiciones para el transporte del correo;
10. "Territorio"¹, (a) con respecto a la República Dominicana, los términos "Soberanía" y "Territorio", en relación a un Estado, tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 1 y 2 del Convenio de Chicago. Soberanía: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado en su territorio". Territorio: "A los fines del presente Convenio se consideran

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



como territorio de un Estado, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado, de acuerdo a su legislación interna.

y (b) para la República del Perú se refiere al territorio continental, las islas, los espacios marítimos y el espacio aéreo que los cubre y en los que el Perú ejerce soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción de acuerdo a su legislación interna y el Derecho Internacional.

11. "Cargo al usuario" significa un cobro impuesto a las aerolíneas por las autoridades competentes, o que éstas permiten que se apliquen, para la provisión de instalaciones o servicios de aeropuerto, navegación aérea o seguridad de la aviación, incluyendo los servicios y las instalaciones relacionadas;
12. "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala con fines no comerciales" tienen los significados que se les asigna en el Artículo 96 del Convenio.



Artículo 2 Otorgamiento de Derechos

1. Cada una de las Partes otorga a la otra Parte, los derechos que se especifican en este Acuerdo para la realización de servicios de transporte aéreo internacional en las rutas especificadas en el Anexo I. A dichos servicios y rutas se les identificará en adelante como "Servicios Acordados" y "Rutas Especificadas".
2. Según las disposiciones de este Acuerdo, las aerolíneas designadas de cada una de las Partes podrán ejercer los siguientes derechos:
 - a. el derecho de sobrevolar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;
 - b. el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales;
 - c. el derecho de recoger y descargar en el territorio de una Parte, en los puntos especificados en el Anexo de este Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo con destino a, o desde puntos del territorio de la otra Parte;
 - d. el derecho de recoger y descargar en el territorio de un tercer estado en los puntos especificados en el Anexo de este Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo con destino a u originados en puntos dentro del territorio de la otra Parte, tal como se indica en el Anexo de este Acuerdo;
 - e. los derechos especificados de otra manera en este Acuerdo.
3. Las aerolíneas de cada una de las Partes, además de las designadas según el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo también podrán ejercer los derechos especificados en los párrafos 2(a) y 2 (b) de este Artículo.
4. Ninguna estipulación del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confiera a la línea o líneas aéreas designadas por una Parte derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte.
5. Si debido a un conflicto armado, desastre natural, disturbio o actividad revoltosa, la (s) aerolínea(s) designada(s) de una de las Partes no pueda(n) operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte realizará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continua de dicho servicio a través del adecuado reordenamiento de dichas rutas.



Artículo 3 Designación y Autorización

1. Cada una de las Partes tendrá el derecho de designar a una o más aerolíneas de su propio país, a operar los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas en el Anexo, con las frecuencias y capacidad establecidas en ella, y para retirar o cambiar tales designaciones, y notificarlo a la otra Parte por escrito a través de los canales diplomáticos.
2. Luego de la recepción de tal designación y las peticiones de las aerolíneas designadas, en la forma y modo prescritos para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes deberán, con el menor retraso procesal, otorgar a las aerolíneas las debidas autorizaciones operativas y permisos, a menos de que no se cumpla con lo siguiente:
 - a. que la aerolínea designada tenga su oficina o principal lugar de negocios en el territorio de la Parte que designa;
 - b. La Parte que designa la aerolínea tiene y mantiene un control regulador efectivo de la aerolínea según las leyes y normas de la Parte que designa la aerolínea;
 - c. La aerolínea está capacitada en cumplir con las condiciones prescritas según las leyes, normas y reglas que se aplican normalmente a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación; y
 - d. La Parte que designa la aerolínea está cumpliendo con y haciendo cumplir los estándares establecidos en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).
3. Al haber recibido la autorización operativa brindada según el párrafo 2 de este Artículo, la (s) aerolínea (s) designada (s) deberá(n) iniciar las operaciones de los servicios acordados dentro del plazo establecido en la legislación de la Parte que recibe la designación, siempre que la(s) aerolínea(s) designada(s) cumplan con las disposiciones aplicables de este Acuerdo.



Artículo 4
Denegación, Revocación y Límites de la Autorización

1. Cada una de las Partes tendrá el derecho de denegar las autorizaciones indicadas en el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo con respecto a una aerolínea designada por la otra Parte, y para revocar la autorización operativa o para suspender el ejercicio de los derechos establecidos en el Artículo 2 (Otorgamiento de Derechos) del presente Acuerdo por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte o imponer tales condiciones como estime necesario para el ejercicio de tales derechos:

- a. en el caso que la(s) aerolínea(s) designada(s) no cumpla(n) las condiciones prescritas por las leyes y normas normalmente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte designante;
- b. en el caso que la aerolínea designada no tenga su principal lugar de negocios en el territorio de la Parte que designa;
- c. en el caso que la Parte que designa la aerolínea no cumpla con el control regulador efectivo de la aerolínea, según la ley aeronáutica de la Parte que designa la aerolínea.
- d. en el caso que la Parte que designa la aerolínea no cumpliera con las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).

2. Dicho derecho se ejercerá solamente tras la consulta con la otra Parte de conformidad con el artículo 20 (Consultas), a menos que la revocación inmediata, suspensión o imposición de las condiciones dispuestas según el párrafo 1 de este Artículo sea imprescindible para impedir incumplimientos adicionales de las leyes y normas, o a menos que la protección o la seguridad requiera alguna acción según las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad Operacional) o del Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).



Artículo 5

Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y las normas de una de las Partes aplicables al ingreso y salida de su territorio de la aeronave dedicada a servicios aéreos internacionales, o la operación y la navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentre en su territorio, serán aplicables a las aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte.
2. Las leyes y normas de una Parte aplicables para el ingreso, permanencia y partida desde su territorio de pasajeros, tripulación y carga incluyendo correo, tales como los relacionados a inmigración, aduanas, tipo de moneda, salud y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, a la tripulación, a la carga y al correo llevados por la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte mientras se encuentren en dicho territorio.
3. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propia aerolínea o cualquier otra sobre una aerolínea designada de la otra Parte involucrada en un transporte aéreo internacional similar en la aplicación de sus leyes y normas establecidas en este artículo.



Artículo 6
Asistencia en Tierra

1. Sujeto a las disposiciones de seguridad aplicables, incluyendo las Normas y Métodos Recomendados (SARP's) que figuran en el Anexo 6 y 17 del Convenio, y de conformidad con las reglamentaciones locales, cada Parte autorizará a las aerolíneas de la otra Parte, a elección de cada aerolínea a:
 - a) realizar sus propios servicios de asistencia en tierra;
 - b) unirse a otros para formar una entidad; y / o
 - c) seleccionar entre proveedores competidores de servicios.
2. Cuando las leyes, reglamentos o disposiciones contractuales de cada una de las Partes limiten o imposibiliten la prestación de sus servicios de tierra en el territorio de la otra Parte, cada línea aérea designada deberá ser tratada en forma no discriminatoria, en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.
3. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1 de este Artículo estará sujeto a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto.



Artículo 7

Tránsito Directo

Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservado para dicho propósito, no estarán sujetos a ninguna revisión, salvo por razones de seguridad aérea, control de drogas, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales. De acuerdo a la legislación interna de cada Parte, el equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos de aduana.



Artículo 8 **Seguridad Operacional**

1. Cada una de las Partes puede realizar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad aplicados por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, la aeronave y la operación de la aeronave. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta días (30) posteriores a esa petición.
2. Si, luego de tales consultas, una Parte observa que la otra Parte no mantiene y/o maneja eficazmente los estándares de seguridad establecidos por la OACI en cumplimiento del Convenio, se informará de dichas observaciones y de los pasos considerados necesarios según esos estándares. La otra Parte deberá tomar entonces una medida correctiva apropiada en un periodo de tiempo acordado.
3. A pesar de las obligaciones indicadas en el Artículo 33 del Convenio, las Partes acuerdan que cualquier aeronave operada por, o bajo contrato de alquiler, a nombre de la aerolínea o aerolíneas de una Parte sobre servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser sujeta de revisión por los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave, a fin de poder verificar tanto la validez de los documentos de dicha aeronave y los de la tripulación, así como las condiciones de la aeronave y su equipo (en este Artículo llamado "inspección de rampa ") con el mínimo retraso posible.
4. Si alguna o varias inspecciones de rampa conduce a:
 - a. Preocupaciones serias de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en ese momento en cumplimiento del Convenio; o
 - b. Preocupaciones serias que evidencien una falta de mantenimiento efectivo y administración de los estándares de seguridad operacional establecidos en los Anexos del Convenio;

La Parte que realiza la inspección de rampa, según los fines del Artículo 33 del Convenio, será libre de concluir que, los requisitos bajo los que el certificado o las licencias con relación a la aeronave o a su tripulación se hubiesen emitido o validado, o que los requisitos según los que se opera esa aeronave no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos en cumplimiento del Convenio.
5. En el caso de que el acceso para realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea o aerolíneas de una Parte según el párrafo 3 de este artículo sea denegado por un representante de esa aerolínea o aerolíneas, la otra Parte será libre de inferir que han surgido preocupaciones serias del tipo a los que se hace referencia en el párrafo 4 de este Artículo y llegar a las conclusiones indicadas en ese párrafo.

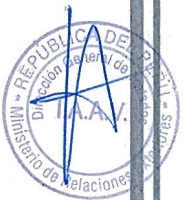


6. Cada una de las Partes se reserva el derecho de suspender o variar la autorización operativa de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, en el caso de que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa, una denegación de acceso para la inspección de rampa, una consulta conforme a lo establecido en el inciso 1 del presente Artículo o de otra manera, si se determina que es de suma importancia tomar acción inmediata, por la seguridad de la operación de una aerolínea.
7. Se dejará de aplicar toda acción por una de las Partes según los párrafos 2 o 6 de este Artículo, una vez que el motivo de aplicarla desaparezca.



Artículo 9 Seguridad de la Aviación

1. Cada una de las Partes podrá realizar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad de la aviación, aprobados por la otra Parte. Dichas consultas se desarrollarán dentro de los treinta días (30) posteriores a esa petición.
2. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del "Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves", hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil", hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicios de Aviación Civil Internacional", hecho en Montreal el 24 de 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; así como cualquier otro Convenio o Protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil, que obligue a ambas Partes.
3. Cada una de las Partes brindará, según se le solicite, toda ayuda factible a la otra Parte para impedir el apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave, sus pasajeros, tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de aviación civil.
4. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y designadas como anexos al Convenio, en la medida de que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Estas exigirán que los operadores de aeronave de su matrícula, o los operadores aéreos que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio que actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.
5. Cada Parte conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad de la aviación exigidas por la otra Parte para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte y en adoptar las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque. Cada una de las Partes dará acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.
6. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave, pasajeros,



tripulación, aeropuertos o las instalaciones de navegación, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas destinadas a poner término al incidente o amenaza de manera rápida y segura en cuanto sea factible bajo tales circunstancias.

7. Cuando una de las Partes tenga fundamentos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo, podrá solicitar consultas inmediatas a la otra Parte. El no lograr un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha de dicha petición será causa para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización operativa y permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de esa Parte. En caso de emergencia, una de las Partes podrá adoptar medidas provisionales antes de que haya transcurrido el plazo de los quince (15) días.



Artículo 10
Reconocimiento de Certificados y Licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidos o convalidados por una de las Partes deberán, durante el período de su vigencia, ser reconocidos por la otra Parte con la finalidad de operar los servicios aéreos estipulados en el presente Acuerdo, siempre y cuando los requisitos según los cuales dichos certificados o licencias fueron emitidos o autorizados, sean iguales a o superen los estándares mínimos de seguridad operacional establecidos por el Convenio.
2. En el caso que los privilegios o condiciones de las licencias mencionados en el párrafo anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o a una aerolínea designada o a una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia con respecto a las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la OACI, la otra Parte puede pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la aludida discrepancia.
3. Cada una de las Partes podrá negarse a reconocer la validez, en el caso de los vuelos sobre su propio territorio, de los certificados de competencia y licencias otorgados o convalidados a sus connacionales por la otra Parte.



Artículo 11

Cargos al Usuario

Los cargos al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades o entidades pertinentes de cada una de las Partes a las aerolíneas designadas de la otra Parte, por el uso de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades, servicios de navegación aérea, comunicación y otros servicios, serán establecidos de acuerdo a las leyes y regulaciones de cada Parte. En cualquier caso, no se impondrán a las aerolíneas de la otra Parte, cargos superiores a los que se impongan a sus propias aerolíneas que exploten servicios internacionales similares.



Artículo 12
Cambio de Moneda y Remesa de los Ingresos

Cada una de las Partes deberá permitir a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, convertir y transferir al extranjero según la elección del Estado de las aerolíneas designadas, todos los ingresos locales de la venta de servicios de transporte aéreo que excedan los gastos locales, permitiéndose su rápida conversión y remesa sin restricciones ni discernimiento, al tipo de cambio aplicable a la fecha de la petición de conversión y remesa, de conformidad con la legislación nacional de cada Parte.



Artículo 13
Oportunidades Comerciales

1. A la aerolínea (s) designada (s) de cada una de las Partes se le deberá permitir mantener los representantes adecuados en el territorio de la otra Parte. Dichos representantes podrán ser comerciales, operacionales, técnicos y de otras especialidades, quienes podrán ser transferidos o contratados localmente según se requiera para brindar los servicios aéreos internacionales en cumplimiento con las leyes y normas de la otra Parte que se relacionan con su ingreso, residencia y empleo.
2. Las autoridades pertinentes de cada una de las Partes deberán adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse que los representantes de la(s) aerolínea (s) designada (s) de la otra Parte puedan realizar sus actividades en forma ordenada.
3. Particularmente cada una de las Partes le garantiza a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, el derecho de participar en la venta y comercialización del servicio de transporte aéreo en su territorio (directamente y, a discreción de la(s) aerolínea(s) designada(s) a través de sus agentes) incluyendo el derecho de establecer oficinas, conectadas o no a Internet. Cada aerolínea(s) designada(s) tendrá el derecho de vender y cualquier persona podrá comprar ese servicio en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de cualquier otro país.



Artículo 14
Libre Competencia

Cada Parte, a través de sus organismos especializados, podrá adoptar las medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos estipulados en este Acuerdo.



Artículo 15 Acuerdos de Cooperación Comercial

Al operar o mantener los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier aerolínea designada de una de las Partes podrá suscribir Acuerdos de Cooperación Comercial, tales como, bloqueo de espacio, código compartido o acuerdos de arrendamientos de aeronaves, con:

- a. una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte;
- b. una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte; y
- c. una aerolínea o aerolíneas de un tercer Estado.

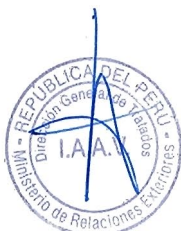
Siempre y cuando:

- i. Todas las aerolíneas en los Acuerdos cuenten con la autorización respectiva, los derechos de tráfico correspondientes y cumplan con los requisitos que normalmente se aplican a dichos acuerdos; y
- ii. con relación a la venta de cualquier boleto, la aerolínea informe al pasajero en el punto de venta qué aerolínea operará cada sector del servicio y con cuál aerolínea (s) el pasajero está suscribiendo la relación contractual.



Artículo 16
Derechos de Aduana

1. Cada una de las Partes deberá eximir a la aerolínea designada de la otra Parte en el sentido más amplio conforme a sus leyes, reglas y normas, de los derechos de aduana y demás impuestos que graven la importación respecto del avión, sobre combustible, equipos de tierra, lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos incluyendo motores, equipos regulares de aeronaves, compartimentos de aeronaves y otros artículos tales como guías de carga aérea impresas, cualquiera material impreso que lleve la insignia de la empresa y el material de publicidad común distribuido gratuitamente por esa aerolínea designada, que permanece todavía a bordo, destinado al uso o utilizado únicamente en conexión con la operación o la reparación del avión de la aerolínea designada de la otra Parte que opera los servicios acordados.
2. Las exenciones otorgadas por este Artículo se aplicarán a los artículos indicados en el párrafo (1) de este Artículo:
 - a. introducidos en el territorio de una de las Partes por o en representación de la aerolínea designada de la otra Parte siempre y cuando se requiera mantener dichos artículos 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.
 - b. retenidos en la aeronave utilizada por la aerolínea designada de una Parte tras su llegada o salida del territorio de la otra Parte.
3. Los materiales y suministros retenidos a bordo de una aeronave de la (s) línea (s) aérea (s) designada (s) de cualquiera de las Partes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte hasta su reexportación, solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese país.



Artículo 17

Capacidad

1. Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte una oportunidad equitativa para suministrar los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas.
2. Cada una de las Partes deberá permitirle a la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte, determinar la frecuencia y la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basado en las consideraciones comerciales del mercado. En consecuencia, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, el tipo o tipos de aeronaves operados por las aerolíneas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea exigido por motivos aduaneros, técnicos, operativos o ambientales bajo condiciones uniformes, en concordancia con el Artículo 15 del Convenio.



Artículo 18
Tarifas

1. Cada una de las Partes deberá permitir que las tarifas de los servicios aéreos sean establecidas libremente por cada aerolínea designada.
2. Las tarifas cobradas por las aerolíneas no requerirán solicitud de autorización o aprobación de ninguna de las Partes.
3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán requerir que se notifiquen o se registren ante ellas las tarifas, desde o hacia su territorio, que cobren las líneas aéreas de la otra Parte. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a 15 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.



Artículo 19
Vuelos No Regulares (charter)

Cada Parte, sujeto a reciprocidad y de acuerdo a sus regulaciones, atenderá favorablemente las solicitudes de vuelos charter formuladas por una aerolínea de la otra Parte debidamente autorizada.

Las disposiciones relativas a la aplicación de las leyes, asistencia en tierra, seguridad operacional, seguridad de la aviación, reconocimiento de certificados y licencias, derechos de aduanas y cobros al usuario del presente acuerdo se aplicarán también a los vuelos no regulares (charter) operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.



Artículo 20

Consultas

Cada Parte podrá, toda vez que estime conveniente, solicitar por vía diplomática la celebración de consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo, o sobre el cumplimiento de las disposiciones de este último. Dichas consultas, salvo el caso de interpretación, podrán celebrarse entre autoridades aeronáuticas y se iniciarán en un plazo de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud escrita, salvo disposición contraria establecida por mutuo acuerdo entre las Partes o disposición contraria contenida en el presente Acuerdo.



Artículo 21 Enmienda

1. Cualquier enmienda al Acuerdo, fruto de un acuerdo entre las Partes, entrará en vigor en la forma prevista en el Artículo 25.
2. Cualquier enmienda al Anexo a este Acuerdo puede ser hecha por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes. Dichas modificaciones serán efectivas mediante canje de notas, hecho a través de canales diplomáticos, en el que las Partes confirmen mutuamente que sus correspondientes procedimientos internos para este fin han sido cumplidos.



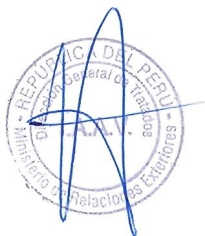
Artículo 22
Solución de Controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo las que puedan surgir con relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones.
2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, la controversia se solucionará por vía diplomática.



Artículo 23
Plazo y Denuncia del Acuerdo

1. En cumplimiento del párrafo 2 de este Artículo, el Acuerdo tendrá una vigencia ilimitada.
2. Cualquiera de las Partes puede dar, en cualquier momento, aviso por escrito a la otra Parte de su decisión de resolver este Acuerdo. Se comunicará simultáneamente a OACI. En tal caso, el Acuerdo se resolverá a los doce (12) meses después de la fecha de recepción del aviso por la otra Parte, a menos que por acuerdo mutuo se retire la notificación de la resolución antes de la culminación de este periodo. A falta de acuse de recibo por la otra Parte, se estimará que la notificación ha sido admitida catorce (14) días después de la fecha de recepción de la OACI.



Artículo 24
Registro con la OACI

Este Acuerdo y cualquier enmienda posterior serán registrados a partir de su entrada en vigor en la OACI.



Artículo 25
Entrada en Vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de que las Partes se hayan notificado mutuamente, por vía diplomática, que han finalizado los respectivos procedimientos conforme a la legislación de cada una de las Partes.



Artículo 26
Aplicabilidad de Acuerdos Multilaterales

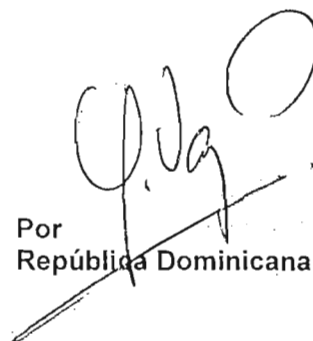
1. En la aplicación del presente Acuerdo, las Partes deberán actuar en conformidad con las disposiciones del Convenio.
2. Si un acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo entrase en vigor en relación a ambas Partes, cualquier inconsistencia entre las obligaciones de las mismas, bajo este Acuerdo y ese otro acuerdo, será resuelta mediante consultas.

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

SUSCRITO en Lima, a los 18 días del mes de marzo del año 2019.



Por
República del Perú



Por
República Dominicana



ANEXO I
CUADRO DE RUTAS

RUTAS PARA LA REPÚBLICA DOMINICANA			
Origen	Vía	Destino	Puntos más Allá
Puntos anteriores y puntos en República Dominicana	Puntos intermedios	Puntos en Perú	Puntos más allá del Perú
RUTAS PARA LA REPÚBLICA DE PERÚ			
Origen	Vía	Destino	Puntos más Allá
Puntos anteriores y/o puntos en Perú	Puntos intermedios	Puntos en República Dominicana	Puntos más allá de la República Dominicana

- I. De conformidad con el Artículo 17 de este Acuerdo, la capacidad, frecuencia y tipo de aeronaves utilizados en la explotación de los servicios acordados, serán libremente determinados por las aerolíneas designadas.
- II. Las aerolíneas designadas de una de las Partes podrán operar con derechos de 3ª y 4ª libertad hacia y desde cualesquiera puntos en el territorio del territorio de la otra Parte.
- III. Los puntos a ser operados con derechos de 5ª y/o 6ª libertad por las aerolíneas designadas de las Partes, serán previamente acordados mediante Memoranda de Entendimiento por las Autoridades Aeronáuticas.

NOTAS:

Las líneas aéreas designadas por ambas Partes podrán:

1. Omitir escalas en sus respectivas rutas, en cualquiera o en todos los vuelos, con la condición de que los servicios operen a través de un punto de la Parte que designa la línea aérea.
2. Servir en las rutas un punto o puntos intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.
3. Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.



4. Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público.

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

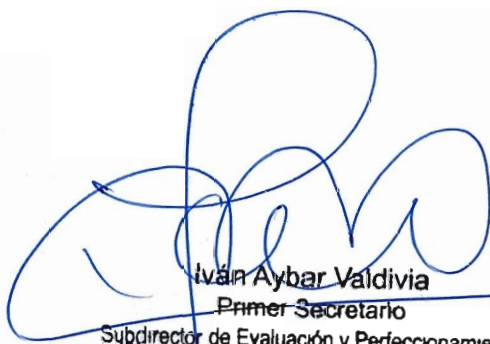
Se autentica el presente documento, que es

**"COPIA CERTIFICADA DEL INSTRUMENTO
INTERNACIONAL"**

que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados
Embajador Juan Miguel Bakula Patiño", registrado con el
código _____ y que
consta de 32 páginas.

Lima,




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

Este documento ha sido impreso por Oscar Manuel Pajares Polar, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 23/02/21 09:25 AM

**MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES**

OMP P 2 3 9 0

OMP P 2 3 9 0 **MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00246/2019**

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De : DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto : Inicio del proceso de perfeccionamiento del Acuerdo de Servicios Aéreos con República Dominicana
Referencia : CCA000202019

OMP P 2 3 9 0

En consideración del memorándum de la referencia y con miras a 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 Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República Dominicana.

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 Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República Dominicana 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. Lo señalado, a su vez se condice con los objetivos de la Política Exterior peruana.
- Este acuerdo incide positivamente en la promoción de una mayor competitividad en el sistema aéreo internacional, al permitir la participación de más aerolíneas en dicho mercado, ello permite facilitar la expansión de mayores oportunidades de transporte aéreo internacional, lo que redundará en el bienestar del consumidor.
- Asimismo, contar con servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejora el comercio, beneficia directamente a los consumidores y promueve el crecimiento económico. Además, todo ello redundará en la mejora paulatina de la infraestructura aérea nacional.
- El Acuerdo permite que cada una de las Partes puede realizar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad aplicados por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, la aeronave y la operación de la aeronave. Lo que incide positivamente en mejorar la seguridad de las operaciones.
- Es importante resaltar que el Acuerdo hace una especial atención a los estándares de la seguridad de la aviación permitiendo que cada parte pueda solicitar consultas en cualquier momento con

OMP P 2 3 9 0

OMP P 2 3 9 0

OMP P 2 3 9 0

OMP P 2 3 9 0

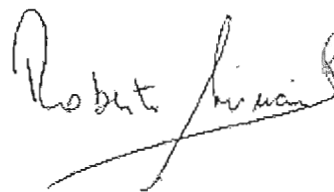
respecto a estándares de seguridad en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves o su operación, adoptada por la otra Parte. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes deberán actuar, en particular, de conformidad con las disposiciones del "Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves", hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil", hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicios de Aviación Civil Internacional", hecho en Montreal el 24 de 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; así como cualquier otro Convenio o Protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil, que obligue a ambas Partes. Según el Acuerdo cada Parte deberá brindar toda ayuda factible a la otra Parte para impedir el apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave, sus pasajeros, tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de aviación civil.

- El Acuerdo, incentiva la libre competencia y permite a cada Parte adoptar las medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, a fin de evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos estipulados en el instrumento.

Opinión:

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

Lima, 13 de mayo del 2019



Roberto Hernán Seminario Portocarrero
Embajador

Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

C.C: DSL,CCA
JAYC

Este documento ha sido impreso por Oscar Manuel Pajares Polar, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 23/02/21 09:25 AM

Anexos

Proveídos

Proveído de Roberto Hernán Seminario Portocarrero (13/05/2019 16:09:19)

Derivado a Ana Teresa Revilla Vergara

Pendiente inicial.

Proveído de Fiorella Nalvarte (13/05/2019 16:12:58)

Derivado a Iván Adolfo Aybar Valdivia, Pablo Andrés Moscoso de la Cuba

Estimados funcionarios por indicación de la Dra. Revilla pase para vuestro conocimiento y elaboración de IP.

Proveído de Samuel Isaías Rosadio Garcés (13/05/2019 17:21:45)

Derivado a José Alonso Yépez Castro

Para conocimiento.

Proveído de José Alonso Yépez Castro (13/05/2019 17:24:13)

Derivado a José Martín Davis Gómez de la Torre

Proveido de Pablo Andrés Moscoso de la Cuba (14/05/2019 10:54:59)

Derivado a os00007622019dgt04

Estimada Ana, por favor atender.

Proveido de Pablo Andrés Moscoso de la Cuba (09/03/2020 15:33:43)

Derivado a Oscar Manuel Pajares Polar

Estimado Óscar, por favor encárgate del perfeccionamiento del presente ASA. Mediante un memorándum se solicitó documentación adicional y se está a la espera de ella.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

Lima, 01 MAR. 2019

OFICIO N° 121 - 2019-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 SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE
REPÚBLICA DOMINICANA Y LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Ref. : Informe N° 009-2019-MTC/12.POA del 1mar19

Tengo a bien dirigirme a usted para informarle que, habiendo concluido satisfactoriamente la negociación bilateral con la Autoridad Aeronáutica Civil de República Dominicana 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, concretar la suscripción de este importante acuerdo que vincula aerocomercialmente al Perú con República Dominicana por primera vez mediante un Tratado.

De acuerdo a lo coordinado con su Despacho, con la DG de América de esa Cancillería y con expresa coincidencia y conformidad de la contraparte, la ceremonia de firma sería el 18mar2019 en Lima, en el marco de la III Reunión de Mecanismo de Consultas Políticas a nivel de Cancilleres de Perú y República Dominicana.

En consecuencia, agradeceré a su Despacho realizar las gestiones y coordinaciones respectivas, a fin de disponer la suscripción del mencionado "Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre República Dominicana y la República del Perú". Para tal efecto, adjunto sirvase encontrar el informe técnico de la referencia emitido por nuestro Coordinador Técnico de Política Aérea, que esta Dirección General hace suyo, acompañado de copia del texto en español 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.



Juan Carlos Pavic Moreno
Director General de Aeronáutica Civil



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

INFORME No. 009-2019-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 : SUSCRIPCION DEL ACUERDO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE LA REPÚBLICA DOMINICANA Y LA REPÚBLICA DEL PERÚ

REF. : a) Memorándum de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas
Civiles de República Dominicana y Perú del 24nov2009
b) R.M. N° 046-2010-MTC/01 del 26ene2010
c) Oficios N° 084,085, 086 y 087-2011-MTC/12 del 26ene11
d) Oficios N° 852, 853, 854-2014-MTC/12 del 28ago14 y Oficio
038-017-MTC/12 del 17ene17
e) Respuesta MINDEF – Oficio 1105-2011MINDEF/VPD/B/01.f del 5ago11
f) Respuesta INDECOPI - Carta N° 600-2014/PRE-INDECOPI del 19set14
g) Respuesta MINRE - OF. RE(DSL-AER)2-15-B/179 del 7mar17
h) Respuesta MEF -OF. MEF. 279-15-EF/13.01+ INF 547-14-EF/61.01 del
27ene15
i) Oficio DGAC 257-2017-MTC/12 del 18abr17 a la AAC de RD
j) Carta 1557 del 1jun17 de la AAC de RD a la DGAC
k) Carta 2103 del 30jul18 de la AAC de RD a la DGAC
l) E-Mail de DGAC-Perú a AAC de RD del 19feb19
ll) E-Mail de AAC de RD a DGAC-Perú del 1mar19

FECHA : Lima, 1 de marzo de 2019

Tengo a bien informar a su Despacho que el proceso de negociación bilateral entre las Autoridades Aeronáuticas Civiles (AAC) del Perú y de República Dominicana (en adelante "RD") para la celebración de un Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) ha concluido satisfactoriamente; encontrándonos a la fecha en el estado de proceder a la suscripción del referido instrumento internacional, para su ulterior perfeccionamiento constitucional y ratificación.

Un primer texto inicialado por dichas autoridades figura como Anexo II al "Memorándum de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas Civiles de República Dominicana y de la República del Perú" (en adelante "MdE") suscrito en Santo Domingo el 24nov2009 al término de la Reunión de Autoridades Aeronáuticas entre ambos países, ratificado por R.M. N° 046-2010-MTC/01 del 26ene2010. Dicho texto, con cambios resultantes de nuevos pronunciamientos internos y de una larga negociación, primero por canales diplomáticos y recientemente por correspondencia electrónica y por Courier, se encuentra finalmente consensuado en su totalidad 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



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

de que se sirva hacer llegar este expediente a la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos.

I.- ANTECEDENTES.-

1. La negociación de un ASA con RD se formaliza el año 2009, mediante un "Memorándum de Entendimiento" suscrito entre las Autoridades Aeronáuticas de ambos países en Santo Domingo el 24nov2009 y ratificado en Perú por R.M. N° 046-2010-MTC/01 de acuerdo a Ley, por el que se inicia un proyecto de ASA.
2. A partir del año 2011 se inicia una dilatada negociación y se solicitan sendas opiniones a los sectores involucrados (MEF, MINDEF, MINRE e INDECOPI) quienes manifestaron sus comentarios y propusieron cambios y propuestas alternativas a los temas de sus competencias, a excepción del MINDEF que emitió en el mismo año, su opinión favorable y sin observaciones al proyecto de ASA remitido.
3. En febrero 2014 mediante email esta DGAC remite a la AAC de RD la primera propuesta con los cambios al proyecto inicialado, el cual recogió los aportes de nuestros sectores, para su conformidad e iniciar el trámite de suscripción.
4. En julio 2014 la AAC de RD remite vía e-mail su contrapropuesta.
5. En agosto del mismo año, nuevamente, mediante sendos oficios, que son parte integrante de este informe, se vuelve a solicitar opinión a los sectores involucrados para pronunciamiento.
6. Entre el 2014 y el 2017 se recibieron las observaciones y recomendaciones de los sectores, -documentos que como referencias se señalan y forman parte del presente informe-, los cuales fueron incorporados a una nueva contrapropuesta remitida a la AAC de RD en abr17, mediante canales diplomáticos (referencia i).
7. La aceptación de RD a nuestra propuesta de continuar la negociación directamente entre AACs por vía electrónica (nuestro oficio de la referencia i) hizo más fluido el proceso, pues a partir de ago18 con los comentarios y contrapropuestas de RD a la contrapropuesta peruana de abr2017, se acelera sin interrupciones este proceso.
8. Tras un largo intercambio de consultas y aclaraciones principalmente en los aspectos de Definición de Territorio, Derechos de Aduana, Vuelos Chárter y Flexibilidad Operacional, el texto finalmente quedó a satisfacción de las partes.
9. La contrapropuesta de RD recibida en Setiembre 2018 incorporó un nuevo texto al Artículo 16 "Derechos de Aduana" que, de mantenerse hubiera generado un nuevo y dilatado proceso de consultas con el MEF,
10. Por ello, mediante correo electrónico del 19feb19 esta DGAC remite el texto final consensuado para la conformidad final de la AAC de RD, proponiéndole retirar su precitado nuevo texto propuesto para el Artículo 16 y donde se incorporan todas las observaciones y propuestas recogidas de los sectores en materia de sus competencias.
11. Mediante correo electrónico del 28feb19 la AAC de RD remite texto aceptando cambios y adiciona cambios editoriales, que se aceptan y se incorporan al último texto final remitido el 28feb19 mediante correo electrónico para la conformidad final por parte de la AAC de RD.
12. Mediante correo electrónico del 1mar19 la AAC de RD finalmente emite su conformidad final al texto del ASA a suscribirse, dando por culminado así el proceso de negociación – iniciado en 2009- a satisfacción de ambas partes. Asimismo, confirman que el Acto de Suscripción Formal puede darse en el marco de la III Reunión de Consultas Políticas entre Cancilleres a realizarse el 18mar19 en Lima.

II.- ANALISIS DEL ACUERDO.-



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

1. 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, Artículo 4).
2. Asimismo, el Artículo 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.
3. Es pertinente resaltar que en esta misma línea se enmarca la "Visión de Largo Plazo" oficialmente declarada por la propia OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), organismo multilateral rector de la Aviación Civil mundial, en el sentido de alcanzar progresivamente la liberalización total del transporte aéreo internacional; visión que ha sido ratificada y reiterada durante la 39ª Asamblea, llevada a cabo en oct16.
4. En perfecta concordancia con las normas nacionales y criterios antes mencionados, el texto del ASA con RD que se adjunta, incorpora:
 - a. La "multidesignación" de aerolíneas por cada país (cualquier número de aerolíneas de cada país puede explotar los servicios regulares).
 - b. En concordancia con nuestra legislación y política aérea nacional, el reconocimiento del criterio de sede principal de negocios en lugar del de propiedad y control sustancial por nacionales, para la elegibilidad de una aerolínea designada.
 - c. El expreso y recíproco reconocimiento e intercambio de derechos de 3ª, 4ª, 5ª y 6ª libertad para servicios combinados de pasajeros y carga así como para carga exclusiva.
 - d. La libre determinación por cada aerolínea de los puntos o ciudades a operar en cada país con derechos de 3ª y 4ª libertad. Los puntos a ser operados con derechos de 5ª y/o 6ª libertad serán previamente acordados mediante MdE por las Autoridades Aeronáuticas.
 - e. La libre determinación por cada aerolínea de la capacidad, frecuencia y tipo de aeronaves utilizados en la explotación de los servicios acordados.
 - f. La libre determinación por cada aerolínea, sin intervención ni previa aprobación de los estados, de las tarifas para transporte de pasajeros y carga;
 - g. La posibilidad otorgada a las aerolíneas de ambos países para ofrecer y operar los servicios acordados mediante acuerdos de cooperación comercial o de código compartido con otras aerolíneas, bajo criterios modernos de flexibilidad operacional.
 - h. Las estipulaciones referidas a definición de "Territorio", Consultas, Enmienda del Acuerdo y del Anexo, Entrada en Vigor y otras similares, de acuerdo con lo requerido por nuestra Cancillería; y



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

- i. Las demás estipulaciones y cláusulas "estándar" en este tipo de acuerdos bajo conceptos modernos de libre mercado, tales como las referidas a Aplicación de Leyes Nacionales, Servicios de Asistencia en Tierra, Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación, Reconocimiento mutuo de Licencias y Certificados, Cargos al Usuario de aeropuertos, Actividades y Oportunidades Comerciales, Remesas, Derechos de Aduana, Itinerarios 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
5. El texto íntegro del proyecto que se adjunta en idioma español, incorpora totalmente las sugerencias y recomendaciones de todos los sectores involucrados.

III.- FUNDAMENTACIÓN LEGAL

1. La vigente Ley de Aeronáutica Civil No. 27261 señala en su Artículo 4° -incisos c) e i)-, como "objetivos permanentes del ESTADO en materia de Aeronáutica Civil", el de garantizar y fomentar la vinculación permanente del Perú con los demás países así como la ampliación de los servicios ofertados por las empresas aéreas como medio para promover el turismo.
2. Su Artículo 82° señala que en el orden internacional, la actividad aerocomercial se realiza mediante servicios prestados por empresas peruanas y extranjeras, facultando a la DGAC para otorgar las autorizaciones (Permisos de Vuelo y de Operación) así como para celebrar Actas o Memoranda de Entendimiento, sujetas a ratificación por Resolución Ministerial del MTC.
3. Su Artículo 9°, inciso n), otorga competencia a esta DGAC para "Ejecutar la Política Aérea Nacional así como negociar y suscribir acuerdos en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial".
4. El Artículo 98° de la citada Ley 27261, que norma expresamente los criterios a considerar para el otorgamiento de derechos aerocomerciales -las llamadas "libertades del aire"-, señala que el otorgamiento de todo derecho de esta naturaleza a un transportador extranjero debe sujetarse "a lo establecido en los acuerdos, convenios o instrumentos internacionales"; por lo que la necesaria estabilidad jurídica que requieren los inversionistas y operadores aéreos extranjeros, aconseja la celebración de este tipo de acuerdos.
5. Las precitadas normas nacionales son plenamente concordantes con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 ("Convenio de Chicago"), del que Perú es Estado Parte, por cuanto su Artículo 6, prescribe que un "Servicio Aéreo Internacional Regular...", podrá ser explotado en o sobre territorios de los Estados Contratantes (Estados Partes), "con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización" (sic).

IV.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. Todos y cada uno de los términos y condiciones del adjunto texto final de ASA consensuado por y entre las Autoridades Aeronáuticas de Perú y de RD, desde que fuera inicialado en la Reunión de Consulta de noviembre del 2009 y en sus posteriores reformulaciones, han sido sometidos al pronunciamiento de todos los sectores competentes de nuestro Gobierno y recoge las propuestas o textos alternativos propuestos

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

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

- por los mismos. Asimismo se han tomado en consideración las sugerencias y recomendaciones de los operadores Internacionales peruanos.
2. Los términos y condiciones acordados en el texto final 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. Esta DGAC está debida y formalmente notificada por su similar del Estado de República Dominicana sobre la aprobación y conformidad con el Texto Final Consensuado de ASA que se adjunta, así como su disposición para suscribirlo durante la III Ronda de Consultas Políticas entre Cancilleres de ambos países a celebrarse en Lima el próximo 18mar2019.
 4. Los inversionistas y operadores aéreos extranjeros –en este caso de RD- así como los peruanos, requieren contar con un instrumento internacional que les garantice le estabilidad jurídica necesaria para efectuar sus inversiones y desarrollar sus operaciones aerocomerciales en el Perú, constituyendo el ASA el instrumento idóneo para este propósito.
 5. Al haber ratificado mediante Resolución Ministerial el contenido del MdE de 24nov2009, el Sector Transportes y Comunicaciones ha dado su conformidad a la negociación y suscripción del ASA con República Dominicana
 6. Por las razones expuestas y por las ventajas que representa para el Perú en general y para su turismo y comercio internacional en particular, recomendamos estimar favorablemente la suscripción del "Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre República Dominicana y la República del Perú" que se acompaña en idioma español; solicitándole que el mismo sea remitido a nuestra Cancillería para ese fin.

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

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

LHA/rcm/InformesPOA/1mar19



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Secretaría General



Ministerio de
Economía
y Finanzas

TRINIDAD GUERRERO Kit
Elisa FAU 20131370645 :
Fecha: 03/02/2021 11:37
COT
Motivo: Firma Digital

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA"

Lima, 3 de febrero del 2021

OFICIO N° 189 -2021-EF/13.01

Señora

SILVANA PATRICIA ELÍAS NARANJO

Secretaria General

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Jr. Zorritos 1203, Cercado de Lima

Presente.-

Asunto : Opinión respecto al Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo
entre la República Dominicana y la República del Perú

Referencia : a) Oficio N° 371-2019-MTC/12
b) Oficio N° 110-2020-MTC/12

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a los documentos de la referencia, mediante los cuales su despacho solicita a este Ministerio, evaluar la opinión actualizada respecto al texto final del Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo suscrito entre la República Dominicana y la República del Perú, como parte del procedimiento de perfeccionamiento interno del referido Acuerdo.

Al respecto, adjunto al presente se incluye copia del Informe N° 010-2021-EF/62.01, elaborado por la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, para su conocimiento y fines pertinentes.

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

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
KITTY TRINIDAD GUERRERO
Secretaria General



Ministerio de
Economía
y Finanzas

Firmado Digitalmente por
GALLARDO TORRES Carlos
Enrique FAU 20131370645
soft
Fecha: 27/01/2021 14:37:23
COT
Motivo: Firma Digital

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

“DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES”
“AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA”

INFORME N° 010-2021-EF/62.01

Para : Señora
BRIGITT BENCICH AGUILAR
Viceministra de Economía

Asunto : Opinión respecto al Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo
entre la República Dominicana y la República del Perú.

Referencia : a) Oficio N° 371-2019-MTC/12 de 15.08.2019
b) Informe N° 0001-2019-EF/61.04 del 28.11.2019
c) Oficio N° 110-2020-MTC/12 del 05.03.2020
d) Informe N° 140-2020-EF/62.01 del 01.10.2020
e) Memorando N° 820-2020-EF/42.02 del 23.10.2020
f) Informe N° 0690-2020-EF/42.02 del 23.10.2020
HR N° 125200-2019

Fecha : 27 de enero de 2021

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al asunto y documentos de la referencia, a fin de remitirle el presente informe que consolida la opinión de este Ministerio.



I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante documentos a) y c) de la referencia, el Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicita la opinión actualizada a este Ministerio respecto al texto final del Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo suscrito entre la República Dominicana y la República del Perú, en adelante ASA con República Dominicana, como parte del procedimiento de perfeccionamiento interno del referido Acuerdo.
- 1.2 En dicho documento señala que los comentarios y propuestas realizadas por este Ministerio mediante Informe N° 547-2014-EF/61.01, remitido a través del Oficio N° 279-2015-EF/13.01, han sido recogidos en su oportunidad y sujetas al debido intercambio de opiniones con la Autoridad Aeronáutica Civil de la República Dominicana, las que fueron finalmente aceptadas en su totalidad quedando el texto final consensuado por las partes de ambos Estados.
- 1.3 Mediante documento b) de la referencia la Dirección General de Política de Ingresos Públicos (DGPIP) emite la opinión técnica correspondiente respecto al ASA con República Dominicana, indicando que no encuentra observaciones en materia de su competencia, por cuanto recoge los textos alternativos propuestos en el Informe N° 547-2014-EF/61.01 del 30.12.2014.

Firmado Digitalmente por
GALLARDO TORRES Carlos
Enrique FAU 20131370645
soft
Fecha: 27/01/2021 14:37:23
COT
Motivo: Doy V° B°



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA"

- 1.4 Mediante documento d) de la referencia se emite la opinión consolidada de esta Dirección General y de la DGPIP en la que se concluye que no se presentan observaciones al texto del Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana.
- 1.5 A través del documento e) de la referencia la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) remite la opinión contenida en el documento f) de la referencia en la que señala que comparte la opinión de esta Dirección General respecto a la solicitud presentada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, emitida mediante el Informe N° 140-2020-EF/62.01.

II. ANÁLISIS

- 2.1 El marco legal utilizado para analizar la Enmienda al ASA con República Dominicana es el siguiente:
- Resolución Legislativa N° 10358, que aprueba la Convención de Aviación Civil Internacional, suscrita en la Conferencia Internacional de Aviación Civil realizada en Chicago.
 - Ley N° 26355, 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.
 - Decreto Legislativo N° 1053, que aprueba la Ley General de Aduanas.
 - Decreto Supremo N° 064-2004-EF, que aprueba la relación de material para uso aeronáutico a que se refiere el D.S. N° 429-H, la Ley N° 26355 y el Art. 83 de la Ley General de Aduanas.
 - Decreto Supremo N° 074-98-EF, que precisa bienes calificados como material para uso aeronáutico sujeto a los beneficios del Convenio Aviación Civil Internacional de Chicago
 - Decreto Supremo N° 055-99-EF, que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo
- 2.2 Bajo el referido contexto normativo, en lo que corresponde a temas vinculados a las competencias del Ministerio de Economía y Finanzas, se analiza el texto final del Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo suscrito entre la República Dominicana y la República del Perú, remitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Marco normativo aplicable a la Enmienda al ASA con República Dominicana

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

¹ Publicada el 8 de febrero de 1946.



MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA"

- i. Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio del otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a la reglamentación de aduanas de tal Estado.
 - ii. El combustible, aceites, lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales.
 - iii. Las piezas de repuesto y el equipo que se importe al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos objetos queden bajo vigilancia y control aduaneros.
- 2.4 El artículo 1 de la Ley N° 26355² prescribe que los equipos y materiales que lleguen al territorio peruano y permanezcan bajo control aduanero dentro de los 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 mediante Resolución Legislativa N° 10358 y lo dispuesto en el artículo 2 del Decreto Supremo N° 429-H.
- 2.5 La Ley General de Aduanas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1053³, establece en su artículo 98 lo siguiente:
- i. Las mercancías destinadas para el uso y consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de los medios de transporte de tráfico internacional, ya sean objeto de venta o no y las mercancías necesarias para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de éstos, serán considerados como rancho de nave o provisiones de a bordo y se admitirán exentas del pago de derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación para el consumo (inciso f).
 - ii. El material para uso aeronáutico destinado para la reparación o mantenimiento, los equipos para la recepción de pasajeros, manipuleo de la carga y demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves nacionales o internacionales ingresa libre de derechos de aduana y demás tributos, siempre que se trate de materiales que no se internen al país y que permanezcan bajo control aduanero, dentro de los límites de las zonas que se señale en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra (inciso h).

2 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.



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

“DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES”
“AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA”

- 2.6 El artículo 164 de la Ley General de Aduanas señala que la potestad aduanera es el conjunto de facultades y atribuciones que tiene la Administración Aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercancías y medios de transporte, dentro del territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero. Agrega que la Administración Aduanera dispondrá las medidas y procedimientos tendientes a asegurar el ejercicio de la potestad aduanera y que los administradores y concesionarios, o quienes hagan sus veces, de los puertos, aeropuertos, terminales terrestres y almacenes aduaneros, proporcionarán a la autoridad aduanera las instalaciones e infraestructura idóneas para el ejercicio de su potestad.
- 2.7 El artículo 165 de la citada ley establece que la Administración Aduanera, en ejercicio de la potestad aduanera, podrá disponer la ejecución de acciones de control, antes y durante el despacho de las mercancías, con posterioridad a su levante o antes de su salida del territorio aduanero.
- 2.8 El Decreto Supremo N° 064-2004-EF⁴ aprueba la relación de material para uso aeronáutico a que se refiere el Decreto Supremo N° 429-H, la Ley N° 26355 y el inciso h) del artículo 83 de la Ley General de Aduanas⁵. En dicha relación se encuentran:
- i. Equipo y material de reparación, mantenimiento y servicio tales como combustibles, aceites y lubricantes para aeronaves, provisiones y suministros que se lleven a bordo, material de reparación, entre otros,
 - ii. Equipo y material para pasajeros como las escaleras de embarque, básculas especiales, sillas de ruedas, entre otros,
 - iii. Equipo y material para mercancías tales como, dispositivos especiales para carga y descarga, básculas especiales, carretas de transporte de equipaje, entre otros,
 - iv. Documentación diversa como, por ejemplo, equipo y material didáctico para instrucción aeronáutica, libro de a bordo o bitácora de vuelo, boletos o billetes de pasaje, manuales técnicos de aeronaves y etiquetas para el equipaje, entre otros, y
 - v. Equipos de seguridad tales como dispositivos detectores de armas, drogas y explosivos, equipos de circuito cerrado, etc.
- 2.9 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:

4 Publicado el 20 de mayo de 2004.

5 El referido artículo corresponde a la ley que fue derogada. El texto del citado artículo se encuentra recogido en el inciso h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas vigente.



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA"

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

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

- 2.10 El numeral 5 del artículo 33 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo⁶ considera como exportación y, por ende, inafecta del Impuesto General a las Ventas (IGV), 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.

Respecto del artículo 7 del ASA con República Dominicana

- 2.11 La OGAJ y esta Dirección General emiten opinión respecto del artículo 7 del ASA con República Dominicana. Para efectos del análisis correspondiente se cita el texto bajo revisión:

"Artículo 7

Tránsito Directo Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservado para dicho propósito, no estarán sujetos a ninguna revisión, salvo por razones de seguridad aérea, control de drogas, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales. De acuerdo a la legislación interna de cada Parte, el equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos de aduana."

- 2.12 Respecto a la primera parte del párrafo citado, se precisa que la Administración Aduanera ejerce su potestad a través de la ejecución de acciones de control, antes y durante el despacho de las mercancías, con posterioridad a su levante o antes de su salida del territorio aduanero, considerando criterios no intrusivos aplicados

homogéneamente a todas las mercancías, conforme a lo establecido en el artículo 164 y 165 de la Ley General de Aduanas.

6 Aprobado por el Decreto Supremo N° 055-99-EF.



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

“DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES”
“AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA”

- 2.13 Sin perjuicio de lo anterior, del texto citado se verifica que no se establece una relación taxativa que pueda limitar a la Administración Aduanera, sino que se incluye una fórmula residual amplia que permite, en el ejercicio de la potestad aduanera, el control pleno en otras circunstancias o razones especiales.
- 2.14 Bajo ese contexto, considerando que el texto bajo revisión no afecta la normativa nacional, esta Dirección General ni la OGAI presentan observaciones respecto del artículo 7 del ASA con República Dominicana.

Respecto del artículo 12 del ASA con República Dominicana

- 2.15 La DGPI y la OGAI emiten opinión respecto del artículo 12 del ASA con República Dominicana. Para efectos del análisis correspondiente se cita el texto bajo revisión:

“Artículo 12

Cambio de moneda y remesa de los ingresos

Cada una de las Partes deberá permitir a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, convertir y transferir al extranjero según la elección del Estado de las aerolíneas designadas, todos los ingresos locales de la venta de servicios de transporte aéreo que excedan los gastos locales, permitiéndose su rápida conversión y remesa sin restricciones ni discernimiento, al tipo de cambio aplicable a la fecha de petición de la conversión y remesa, de conformidad con la legislación nacional de cada Parte.”

- 2.16 El artículo 9 del Texto Único Ordenado de la Ley para la Lucha contra la Evasión y para la Formalización de la Economía⁷ 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, la transferencia y/o remesa que alude el artículo en comentario será realizada conforme a la legislación nacional, habiendo recogido lo propuesto en el Informe N° 547-2014-EF/61.01, razón por la cual la DGPI considera que la redacción del texto del artículo 12 no afecta la aplicación del ITF.
- 2.17 Por su parte, la OGAI señala que considerando que el texto bajo revisión no afecta la normativa nacional, no se presentan observaciones respecto del artículo 12 del ASA con República Dominicana.

Respecto del artículo 14 del ASA con República Dominicana

- 2.18 Esta Dirección General y la OGAI emiten opinión respecto del artículo 14 del ASA con República Dominicana. Para efectos del análisis correspondiente se cita el texto bajo revisión:

⁷ Aprobado por Decreto Supremo N° 150-2007-EF.



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA"

"Artículo 14

Libre Competencia Cada Parte, a través de sus organismos especializados, podrá adoptar las medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos estipulados en este Acuerdo."

- 2.19 Al respecto, se precisa que en virtud de lo dispuesto en el artículo 61 de la Constitución Política del Perú, la libre competencia es la concurrencia de oferta y demanda en el mercado con la menor interferencia de situaciones extrañas a ellas, a fin de que los valores de mercado reflejen el punto de equilibrio entre una y otra, y sean entonces estas condiciones las que rijan las relaciones económicas. Es así que el Estado tiene el deber de facilitar y vigilar la libre competencia estableciendo normas, condiciones y procedimientos para su mejor desarrollo.
- 2.20 El desarrollo legal de la indicada norma constitucional se encuentra en el Decreto Legislativo N° 1034, cuyo objeto es prohibir y sancionar las conductas anticompetitivas. Bajo esta normativa, se define como conductas anticompetitivas al abuso de posición de dominio y a las prácticas colusorias horizontales y verticales como se aprecia en artículos 10, 11 y 12 del decreto legislativo mencionado.
- 2.21 Considerando que el artículo 14 hace una remisión explícita a la legislación nacional con la finalidad de evitar prácticas anticompetitivas, esta Dirección General ni la OGAJ presentan observaciones al texto bajo análisis.

Artículo 16 del ASA con República Dominicana

- 2.22 La DGPIP, la OGAJ y esta Dirección General emiten opinión respecto del artículo 16 del ASA con República Dominicana. Para efectos del análisis correspondiente se cita el texto bajo revisión:

"Artículo 16

Derechos de aduana

1. *Cada una de las Partes deberá eximir a la aerolínea designada de la otra Parte en el sentido más amplio conforme a sus leyes, reglas y normas de los derechos de aduana y demás impuestos que graven la importación respecto del avión, sobre combustible, equipos de tierra, lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos incluyendo motores, equipos regulares de aeronaves, compartimentos de aeronaves y otros artículos tales como guías de carga aérea impresas, cualquiera material impreso que lleve la insignia de la empresa y el material de publicidad común distribuido gratuitamente por esa aerolínea designada, que permanece todavía a bordo, destinado al uso o utilizado únicamente en conexión con la operación o la reparación del avión de la aerolínea designada de la otra Parte que opera los servicios acordados.*



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA"

2. *Las exenciones otorgadas por este Artículo se aplicarán a los artículos indicados en el párrafo (1) de este Artículo:*
 - a. *introducidos en el territorio de una de las Partes por o en representación de la aerolínea designada de la otra Parte siempre y cuando se requiera mantener dichos artículos 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.*
 - b. *retenidos en la aeronave utilizada por la aerolínea designada de una Parte tras su llegada o salida del territorio de la otra Parte.*
3. *Los materiales y suministros retenidos a bordo de una aeronave de la (s) línea(s) aérea (s) designada (s) de cualquiera de las Partes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte hasta su reexportación, solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese país."*

2.23 Respecto al párrafo 1 del presente artículo se considera que es conforme con la legislación nacional ya que se indica las condiciones que debe presentar la mercancía para que se vea exenta de los derechos de aduana e impuestos similares. En ese sentido, en el párrafo 1, se establece que los aviones, los equipos, los repuestos, los combustibles y otros suministros se verán beneficiados con esta medida. Por su parte, en el párrafo 2, se muestran las restricciones que debe seguir dicha mercancía para que se sujete a las exenciones: i) permanecer a bordo de la nave, o ii) estar bajo control aduanero.

2.24 Asimismo, los párrafos mencionados se encuentran recogidos en la legislación nacional a través de los incisos f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas y acorde con lo dispuesto en el artículo 24 del Convenio de Aviación Civil Internacional y con el Decreto Supremo N° 064-2004-EF, que aprobó la relación de material para uso aeronáutico y demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves, explotadores aéreos y talleres de mantenimiento.

2.25 Por tanto, esta Dirección General, la DGPIP y la OGAI, no encuentran observaciones en el contenido del artículo 16, habiéndose recogido lo señalado en su oportunidad en el Informe N° 547-2014-EF/61.01.

Artículo 18 del ASA con República Dominicana

2.26 Esta Dirección General y la OGAI emiten opinión respecto al artículo 18 del ASA con República Dominicana. Para efectos del análisis se cita el texto bajo revisión:

"Artículo 18

Tarifas

1. *Cada una de las Partes deberá permitir que las tarifas de servicios aéreos sean establecidas libremente por cada aerolínea designada.*
2. *Las tarifas cobradas por las aerolíneas no requerirán solicitud de autorización o aprobación de ninguna de las Partes.*



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA"

3. *Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán requerir que se notifiquen o se registren ante ellas las tarifas, desde o hacia su territorio, que cobren las líneas aéreas de la otra Parte. Podrá exigirse que tal notificación o su registro se haga en un plazo no superior a 15 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia."*

2.27 Al respecto, se precisa que el artículo 61 de la Constitución Política del Perú, estipula que la libre competencia es la concurrencia de oferta y demanda en el mercado con la menor interferencia de situaciones extrañas a ellas, a fin de que los valores de mercado reflejen el punto de equilibrio entre una y otra, y sean entonces estas condiciones las que rijan las relaciones económicas. Es así que el Estado tiene el deber de facilitar y vigilar la libre competencia estableciendo normas, condiciones y procedimientos para su mejor desarrollo.

2.28 Esta Dirección General y la OG AJ, de la revisión efectuada a la normativa citada y la redacción del ASA con República Dominicana del artículo bajo análisis, verifican que esta última resulta ser amplia, sin que se presenten incongruencias con la legislación nacional. En ese sentido, el texto del acuerdo se encuentra acorde a lo dispuesto en la legislación nacional.

III. CONCLUSIÓN

De acuerdo con lo expuesto, la DGPIIP la OG AJ y esta Dirección General no presentan observaciones en materias de sus competencias al texto del Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana.

El texto del ASA con República Dominicana, conforme lo señala DGPIIP, recoge los textos alternativos propuestos en el Informe N° 547-2014-EF/61.01 del 30 de diciembre de 2014.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente,

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE
JOSÉ LA ROSA BASURCO
Director
Dirección de Asuntos de Economía Internacional

El presente Informe cuenta con la conformidad del suscrito.

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE
CARLOS GALLARDO TORRES
Director General
Dirección General de Asuntos de Economía
Internacional, Competencia y Productividad



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

CARGO

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

Presidencia
anexo 1101

CARTA N° 940 -2019/PRE-INDECOPI

Señor
Juan Carlos Pavic Moreno
Director General de Aeronáutica Civil
Jirón Zorritos 1203
Lima.-

Referencia: Oficio N° 372-2019-MTC/12

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación a su comunicación de la referencia, mediante la cual solicita la opinión del Indecopi sobre el Proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos a suscribirse entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Dominicana.

Al respecto, adjunto al presente el Informe Técnico 070-2019/ST-CLC-INDECOPI, emitido por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

Sin otro en particular, me despido de usted.

Atentamente,

Ivo Gagliardi Piercechi
Presidente del Consejo Directivo

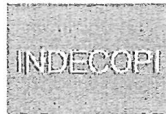


Adjunto:
Informe Técnico 070-2019/ST-CLC-INDECOPI





Presidencia
del Consejo de Ministros



INFORME TÉCNICO 070-2019/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

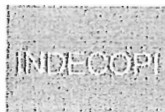
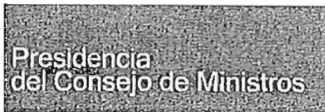
REFERENCIA : Hoja de Trámite 123926

FECHA : 13 de noviembre de 2019



I. ANTECEDENTES

1. El 28 de enero de 2011, mediante Oficio 084-2011-MTC/12, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, la DGAC) remitió al INDECOPI copia del borrador del Proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos a suscribirse entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Dominicana (en adelante, el Acuerdo), a fin de que emita un pronunciamiento sobre los temas de su competencia.
2. Mediante Informe 009-2011-INDECOPI/ST-CLC del 10 de febrero de 2011, la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Secretaría Técnica) emitió opinión sobre los artículos del Acuerdo relativos a la defensa de la libre competencia.
3. Mediante Oficio 852-2014-MTC/12 del 29 de agosto de 2014, la DGAC solicitó opinión al INDECOPI acerca de la contrapropuesta de la Autoridad Aeronáutica de la República Dominicana para el texto de los artículos 15 y 18 del Acuerdo, con el título de "Acuerdos de Cooperación Comercial" y "Tarifas", respectivamente.
4. Mediante Informe 035-2014/ST-CLC-INDECOPI del 10 de setiembre de 2014, la Secretaría planteó determinadas observaciones a Acuerdo remitido por la DGAC. Dicho informe fue remitido por la Presidencia del Consejo Directivo del INDECOPI a la DGAC mediante Oficio 600-2014/PRE-INDECOPI, del 19 de setiembre de 2014.
5. Mediante Oficio 372-2019-MTC/12 del 10 de agosto de 2019, la DGAC comunicó al INDECOPI que el 18 de marzo de 2019, se suscribió el Acuerdo y que se encuentra en proceso de perfeccionamiento interno, motivo por el cual, solicitó una opinión actualizada favorable al texto final.
6. Mediante Hoja de Trámite 123926, recibida el 20 de agosto de 2019, la Presidencia del Consejo Directivo del INDECOPI solicitó a esta Secretaría Técnica informar acerca de la solicitud de la DGAC.



II. OBJETO DEL INFORME

7. El presente informe tiene por objeto emitir opinión acerca de la última versión del Acuerdo.
8. Cabe observar que el Informe 035-2014/ST-CLC-INDECOPI únicamente observó el artículo 18 del Acuerdo (sobre "Tarifas") y que esta observación sustenta la solicitud de actualización de opinión planteada por Cancillería y trasladada por la DGAC. En ese sentido, el presente informe únicamente analiza dicho artículo.

III. ANÁLISIS

9. Respecto del artículo 18 sobre "Tarifas", esta Secretaría Técnica en su Informe 035-2014/ST-CLC-INDECOPI concluyó que no era de opinión favorable respecto del actual numeral 3 del artículo 18 en la nueva versión del Acuerdo remitida mediante Oficio 372-2019-MTC/12 por la DGAC (correspondiente anteriormente al numeral 4), que se transcribe a continuación:

Artículo 18. Tarifas

3. *Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán requerir que se notifiquen o se registren ante ellas las tarifas, desde o hacia su territorio, que cobren las líneas aéreas de la otra Parte. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a 15 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.*
10. Al respecto, la Secretaría Técnica había considerado en sus Informes 009-2011-INDECOPI/ST-CLC y 035-2014/ST-CLC-INDECOPI que la posibilidad de que las autoridades exijan a las líneas aéreas que notifiquen o registren tarifas y que tal notificación o registro se realice con una antelación no superior a 15 días; podría limitar que las líneas aéreas gocen de la libertad necesaria para fijar los precios por los servicios que brindan y variar sus montos de manera oportuna y de conformidad con las condiciones del mercado que influyen en su determinación.
11. No obstante, como indica la DGAC en su Oficio 372-2019-MTC/12, el Ministerio de Economía y Finanzas habría señalado que la disposición del numeral 3 del referido artículo 18 no es vinculante, "*por lo que su inclusión o no, no modificaría el sentido del párrafo*" y que el texto alternativo propuesto por dicho sector habría sido incorporado literalmente en el texto final del Acuerdo suscrito.
12. Asimismo, esta Secretaría Técnica observa que el artículo 14 del Acuerdo expresamente reconoce que las partes pueden "adoptar las medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos estipulados" por dicho Acuerdo.
13. En ese sentido, atendiendo a que el tercer párrafo del artículo 18 del Acuerdo no contiene un régimen de notificación obligatorio y que, en atención al artículo 14 de dicho Acuerdo, su implementación no podría inhibir la capacidad del INDECOPI para fiscalizar el respeto de las normas de libre competencia, esta



PERÚ

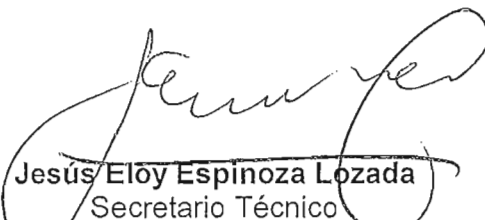
Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

13. En ese sentido, atendiendo a que el tercer párrafo del artículo 18 del Acuerdo no contiene un régimen de notificación obligatorio y que, en atención al artículo 14 de dicho Acuerdo, su implementación no podría inhibir la capacidad del INDECOPI para fiscalizar el respeto de las normas de libre competencia, esta Secretaría Técnica considera factible levantar la observación planteada mediante el Informe 035-2014/ST-CLC-INDECOPI.
14. Sin perjuicio de lo señalado, esta Secretaría Técnica considera pertinente reiterar que una eventual exigencia por parte de las autoridades nacionales a las líneas aéreas que operan en el país de notificar o registrar tarifas con un plazo mínimo de anticipación, podría tener un impacto en la dinámica competitiva de los actores en dicho mercado. Por ello, antes de adoptar un régimen de esta naturaleza, esta Secretaría Técnica considera pertinente que la DGAC o el órgano que resulte responsable realicen una evaluación detenida de sus posibles efectos sobre el mercado, de ser posible contando con la opinión previa del INDECOPI.

IV. CONCLUSIÓN

La Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia concluye que es de opinión favorable respecto del texto contenido en el Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entre la República del Perú y la República Dominicana, suscrito el 18 de marzo de 2019 y remitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio 372-2019-MTC/12 del 10 de agosto de 2019.



Jesús Elóy Espinoza Lozada
Secretario Técnico

Comisión de Defensa de la Libre Competencia

Este documento ha sido impreso por Oscar Manuel Pajares Polar, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 23/02/21 09:25 AM

**MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES**

OMP P 2 3 9 0

OMP P 2 3 9 0 **MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00246/2019**

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS

De : DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS

Asunto : Inicio del proceso de perfeccionamiento del Acuerdo de Servicios Aéreos con República Dominicana

Referencia : CCA000202019

OMP P 2 3 9 0

En consideración del memorándum de la referencia y con miras a 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 Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República Dominicana.

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 Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República Dominicana 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. Lo señalado, a su vez se condice con los objetivos de la Política Exterior peruana.
- Este acuerdo incide positivamente en la promoción de una mayor competitividad en el sistema aéreo internacional, al permitir la participación de más aerolíneas en dicho mercado, ello permite facilitar la expansión de mayores oportunidades de transporte aéreo internacional, lo que redundará en el bienestar del consumidor.
- Asimismo, contar con servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejora el comercio, beneficia directamente a los consumidores y promueve el crecimiento económico. Además, todo ello redundará en la mejora paulatina de la infraestructura aérea nacional.
- El Acuerdo permite que cada una de las Partes puede realizar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad aplicados por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, la aeronave y la operación de la aeronave. Lo que incide positivamente en mejorar la seguridad de las operaciones.
- Es importante resaltar que el Acuerdo hace una especial atención a los estándares de la seguridad de la aviación permitiendo que cada parte pueda solicitar consultas en cualquier momento con

OMP P 2 3 9 0

OMP P 2 3 9 0

OMP P 2 3 9 0

OMP P 2 3 9 0

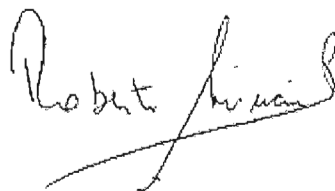
respecto a estándares de seguridad en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves o su operación, adoptada por la otra Parte. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes deberán actuar, en particular, de conformidad con las disposiciones del "Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves", hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil", hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicios de Aviación Civil Internacional", hecho en Montreal el 24 de 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; así como cualquier otro Convenio o Protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil, que obligue a ambas Partes. Según el Acuerdo cada Parte deberá brindar toda ayuda factible a la otra Parte para impedir el apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave, sus pasajeros, tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de aviación civil.

- El Acuerdo, incentiva la libre competencia y permite a cada Parte adoptar las medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, a fin de evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos estipulados en el instrumento.

Opinión:

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

Lima, 13 de mayo del 2019



Roberto Hernán Seminario Portocarrero
Embajador

Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

C.C: DSL,CCA
JAYC

Este documento ha sido impreso por Oscar Manuel Pajares Polar, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 23/02/21 09:25 AM

Anexos

Proveidos

Proveido de Roberto Hernán Seminario Portocarrero (13/05/2019 16:09:19)

Derivado a Ana Teresa Revilla Vergara

Pendiente inicial.

Proveido de Fiorella Nalvarte (13/05/2019 16:12:58)

Derivado a Iván Adolfo Aybar Valdivia, Pablo Andrés Moscoso de la Cuba

Estimados funcionarios por indicación de la Dra. Revilla pase para vuestro conocimiento y elaboración de IP.

Proveido de Samuel Isaías Rosadio Garcés (13/05/2019 17:21:45)

Derivado a José Alonso Yépez Castro

Para conocimiento.

Proveido de José Alonso Yépez Castro (13/05/2019 17:24:13)

Derivado a José Martín Davis Gómez de la Torre

Proveído de Pablo Andrés Moscoso de la Cuba (14/05/2019 10:54:59)

Derivado a os00007622019dgt04

Estimada Ana, por favor atender.

Proveído de Pablo Andrés Moscoso de la Cuba (09/03/2020 15:33:43)

Derivado a Oscar Manuel Pajares Polar

Estimado Óscar, por favor encárgate del perfeccionamiento del presente ASA. Mediante un memorándum se solicitó documentación adicional y se está a la espera de ella.

CONSEJO DIRECTIVO DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 13 de diciembre de 2021

En sesión de la fecha, tomó conocimiento del dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores, recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa 251/2021-PE (actualizado), y lo incluyó en la Agenda del Pleno.-----

Se acordó la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar lo tratado en la presente sesión.-----


.....
JAVIER ANGELES ILLMANN
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

PLENO DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 17 de diciembre de 2021

En sesión de la fecha, el congresista Bustamante Donayre, presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores, sustentó el texto sustitutorio contenido en el dictamen del Proyecto de Resolución Legislativa 251/2021-PE, el que se puso a debate.-----

Finalizado el debate, se aprobó en primera votación el proyecto de resolución legislativa por 98 votos a favor, 1 voto en contra y ninguna abstención.-----

De conformidad con lo establecido en el artículo 78 del Reglamento del Congreso de la República, el proyecto de resolución legislativa aprobado no requiere segunda votación.-----

Se acordó la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar lo tratado en la presente sesión.-----


.....
JAVIER ANGELES ILLMANN
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA