Proyecto de Resolución Legislativa N° 7608/2023-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
17 ABR. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 12:30 pm

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la Conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Lima, 16 de abril de 2024

OFICIO N° 079-2024-PR

Señor
Alejandro Soto Reyes
Presidente del Congreso de la República
Presente.-

Nos dirigimos a usted, señor Presidente del Congreso de la República, de conformidad con lo estipulado en los artículos 56 y 102.3 de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República el proyecto de resolución legislativa que aprueba el Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia, suscrito en Helsinki, República de Finlandia, el 3 de febrero de 2023, para su aprobación interna.

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

Atentamente,

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

JAVIER GONZÁLEZ-OLAECHEA FRANCO
Ministro de Relaciones Exteriores

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

1. **Proyecto de Resolución Legislativa**

2. **Proyecto de Resolución Suprema**

3. **Informe de Perfeccionamiento**

   - Informe (DGT-EPT) N° 6-2024, de 14 de marzo de 2024.

4. **Instrumento Internacional**

   Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia.

5. **Solicitud de Perfeccionamiento**

   - Memorándum N° DSL006792023 de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, de 13 de julio de 2023.

6. **Opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

   - Oficio N° 119-2021-MTC/12 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de 24 de marzo de 2021.
   - Informe No. 006-2021-MTC/12.POA de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de 23 de marzo de 2021.
   - Oficio N° 0254-2022-MTC/12 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de 4 de agosto de 2022.

7. **Opinión del Ministerio de Economía y Finanzas**

   - Oficio N° 1725-2019-EF/13.01 de la Secretaría General, de 10 de mayo de 2019.
   - Informe N° 082-2019-EF/62.01 de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, de 29 de marzo de 2019.
   - Oficio N° 302-2021-EF/13.01 de la Secretaría General, de 18 de febrero de 2021.
   - Informe N° 009-2021-EF/62.01 de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, de 27 de enero de 2021.
   - Oficio N° 1465-2022-EF/13.01 de la Secretaría General, de 23 de junio de 2022.
   - Memorando N° 254-2022-EF/62.01 de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, de 21 de junio de 2022.

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

- Carta N° 811-2016/PRE-INDECOPI del Presidente del Consejo Directivo, de 23 de diciembre de 2016.
- Informe 054-2016/ST-CLC-INDECOPI de la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia, de 2 de diciembre de 2016.
- Oficio N° 000011-2021-GCT/INDECOPI de la Gerencia de Cooperación Técnica y Relaciones Institucionales, de 17 de marzo de 2021.
- Informe Técnico N° 000021-2021-CLC-INDECOPI de la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia, de 11 de marzo de 2021.

9. **Opinión del Ministerio de Relaciones Exteriores**

- Memorándum N° DSL006792023 de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, de 13 de julio de 2023.
- Informe del Acuerdo de Servicios Aéreos República del Perú-Finlandia de la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

Resolución Suprema Nº 081-2024-RE

Lima, 15 de abril de 2024

CONSIDERANDO:

Que, el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia" fue suscrito en Helsinki, República de Finlandia, el 3 de febrero de 2023 (en adelante, el Acuerdo);

Que, el Acuerdo tiene por objeto establecer y explotar servicios aéreos entre el Perú y Finlandia;

Que, la aprobación del Acuerdo es conveniente para los intereses del Perú;

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

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Remite Documentación
Se remite al Congreso de la República la documentación relativa al "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia", suscrito en la ciudad de Helsinki, República de Finlandia, el 3 de febrero de 2023.

Artículo 2.- Refrendo
La presente Resolución Suprema es refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

JAVIER GONZALEZ OLAECHEA FRANCO
Ministro de Relaciones Exteriores

Proyecto de Resolución Legislativa

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Resolución Legislativa siguiente:

RESOLUCIÓN LEGISLATIVA QUE APRUEBA EL "ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DE FINLANDIA", SUSCRITO EN HELSINKI, REPÚBLICA DE FINLANDIA, EL 3 DE FEBRERO DE 2023.

Artículo único. Objeto de la Resolución Legislativa

Se aprueba el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia", suscrito en Helsinki, República de Finlandia, el 3 de febrero de 2023

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

JAVIER GONZÁLEZ-OLAECHEA FRANCO
Ministro de Relaciones Exteriores

Resolución Suprema Nº 081-2024-RE

Lima, 15 de abril de 2024

CONSIDERANDO:

Que, el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia" fue suscrito en Helsinki, República de Finlandia, el 3 de febrero de 2023 (en adelante, el Acuerdo);

Que, el Acuerdo tiene por objeto establecer y explotar servicios aéreos entre el Perú y Finlandia;

Que, la aprobación del Acuerdo es conveniente para los intereses del Perú;

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

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Remite Documentación
Se remite al Congreso de la República la documentación relativa al "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia", suscrito en la ciudad de Helsinki, República de Finlandia, el 3 de febrero de 2023.

Artículo 2.- Refrendo
La presente Resolución Suprema es refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

JAVIER GONZALEZ OLAECHEA FRANCO
Ministro de Relaciones Exteriores

Registrado en la Fecha
15 ABR 2024
RS No. 081 / RE

PERÚ
CONGRESO de la REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **18** de **abril** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7608/2023-PE** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **RELACIONES EXTERIORES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

INFORME (DGT-EPT) N° 6-2024

I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. A través del Memorándum DSL006792023, de 13 de julio de 2023, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del **"Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia"**, suscrito en Helsinki, República de Finlandia, el 3 de febrero de 2023 (en adelante, el Acuerdo).

II. ANTECEDENTES

2. En octubre de 2016, la Autoridad de Aviación Civil de Finlandia expresó su interés para la celebración de un acuerdo de servicios aéreos (ASA) entre el Perú y Finlandia, lo cual llevó al inicio de las negociaciones bilaterales con tal fin.

3. La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) solicitó las opiniones de los sectores competentes, incluyendo del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI). Con base en los aportes recabados de los sectores competentes y como fruto de la negociación con Finlandia se llegó a un primer borrador de ASA en febrero de 2021.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - F.T.H. - Ministerio de Relaciones Exteriores

4. Posteriormente, como parte de la revisión de la compatibilidad entre los textos en castellano e inglés, a inicios de 2022 el Ministerio de Relaciones Exteriores identificó la necesidad de modificar la traducción al castellano de determinados artículos para que guarden correlato con el texto en inglés. Sobre el particular, se recabó la conformidad del MEF sobre esos ajustes en la versión en castellano del borrador de ASA.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección de Evaluación y Perfeccionamiento de Tratados - C.J.T.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

5. Luego de lo anterior, se suscribió el Acuerdo en Helsinki, el 3 de febrero de 2023. En representación del Perú, el Acuerdo fue suscrito por el Embajador Eric Edgardo Guillermo Anderson Machado, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Perú en Finlandia, a quien se otorgó los plenos poderes respectivos mediante la Resolución Suprema N° 013-2023-RE, de 21 de enero de 2023.

6. El Acuerdo entrará en vigor, según su artículo 22, el primer día del segundo mes luego de que las partes se hayan notificado mutuamente, a través de los canales diplomáticos, de que los procedimientos necesarios para la

6

entrada en vigor del Acuerdo han sido cumplidos. A la fecha, en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" no se ha registrado la comunicación de Finlandia respecto del cumplimiento de los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo.

7. El Acuerdo se encuentra registrado en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" con el código BI.FI.01.2023.

III. OBJETO

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

IV. DESCRIPCIÓN

9. El Acuerdo cuenta con un preámbulo, veintidós (22) artículos y dos (2) anexos.

10. En el preámbulo del Acuerdo se identifica como partes del instrumento internacional a la República del Perú y la República de Finlandia. Se señala que los dos Estados son partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944 y que están deseosos de promover sus mutuas relaciones en el campo de la aviación civil. También desean promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre las aerolíneas en el mercado y que desean facilitar la expansión de oportunidades de servicios aéreos internacionales. De la misma manera, se señala su preocupación por asegurar el más alto grado de seguridad operacional y protección en los servicios aéreos internacionales. Igualmente, en el preámbulo se indica que los dos Estados desean hacer posible que las aerolíneas ofrezcan al público viajero y embarcador una variedad de opciones de servicios.

Disposiciones generales

11. El Acuerdo se inicia con un glosario que contiene ocho definiciones, incluyendo la definición de "Autoridades Aeronáuticas", que, en el caso del Perú, corresponde a la DGAC. También se define al propio instrumento internacional como "Acuerdo", al Convenio de Chicago de 1944 como el "Convenio" y se incluyen definiciones de "Aerolínea designada", así como de "Tarifas".

12. Por otro lado, se define como "Territorio", respecto al Perú, el territorio continental, las islas, los espacios marítimos y el espacio aéreo que los cubre, en los que el Perú ejerce soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción de acuerdo con la Constitución Política del Perú, otra legislación interna relevante y el Derecho Internacional. Una nota a pie de página precisa que la

[1] Dentro del texto del Acuerdo, no se encuentra una disposición expresa relativa al objeto del tratado. No obstante, teniendo en consideración el preámbulo, el cuerpo principal y los anexos del Acuerdo, se entiende que las partes, al otorgarse mutuamente derechos relativos a los servicios aéreos internacionales, buscan establecer y explotar servicios aéreos entre ellas.

definición de "territorio" se brinda exclusivamente para propósitos de determinar el ámbito de aplicación del Acuerdo.

13. Finalmente, en el glosario del artículo 1 se incluyen definiciones de "Cargo al Usuario" y de "Tratados UE" como el Tratado de la Unión Europea y el Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea.

14. Respecto al otorgamiento de derechos (artículo 2), el Acuerdo señala que cada Estado concede al otro los derechos especificados en el propio Acuerdo para servicios aéreos internacionales. Los derechos concedidos en virtud del Acuerdo son diversos. En primer lugar, se otorga el derecho a volar a través del territorio sin aterrizar, lo cual se conoce usualmente como la primera libertad del aire.[2] En segundo lugar, se otorga el derecho a realizar escalas en el territorio de la otra parte para fines no comerciales, también conocida como la segunda libertad del aire.[3]

15. En tercer lugar, se otorga el derecho a las aerolíneas designadas de las partes para operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo I. En el cuadro de rutas del Anexo I se contempla, en ambas direcciones, puntos anteriores a ambos Estados, puntos intermedios, puntos de destino en el territorio de los dos Estados y puntos más allá de sus territorios. El párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo establece también que las aerolíneas designadas podrán operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones; servir puntos anteriores, intermedios y más allá, así como puntos en los territorios de las partes en cualquier combinación y en cualquier orden; así como omitir escalas en cualquier punto o puntos, pero siempre que el servicio cubra un punto en el territorio de la parte que designa a la aerolínea. En tal sentido, el artículo 2 del Acuerdo, el cual remite al Anexo I, habilita a que las partes cuenten con los llamados derechos de tercera libertad del aire,[4] cuarta libertad del aire,[5] quinta libertad del aire[6] y sexta libertad del aire.[7]

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - F.T.H. - Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERÚ - Subdirección de Evaluación y Perfeccionamiento de Tratados - C.J.T.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

---

[2] De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la primera libertad del aire consiste en "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro u otros de cruzar su territorio sin aterrizar". Organización de Aviación Civil Internacional. *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*, Parte 4, 2a ed. Doc. 9626, 2004, p. 4.1-5. Disponible en: http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf (todos los enlaces han sido revisados por última vez el 12 de marzo de 2024).

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

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

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

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

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

8

17. Tal como se ha indicado, la parte final del párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo establece que los servicios deben cubrir siempre un punto en el territorio de la parte que designa la aerolínea. Por ello, queda excluida la séptima libertad del aire.[8]

18. Por otro lado, el párrafo 5 del artículo 2 dispone que nada en el Acuerdo será interpretado en el sentido de conferir a una aerolínea designada de una parte el derecho a embarcar, en el territorio de la otra parte, pasajeros, carga y correos transportados a cambio de remuneración o contrato y destinado a otro punto en el territorio de esa otra parte, lo que se conoce como cabotaje. Por lo tanto, las partes no se otorgan la octava[9] y la novena[10] libertades del aire.

19. 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, párrafo 1, literal "a".
Segunda libertad del aire	Permitida por el artículo 2, párrafo 1, literal "b".
Tercera libertad del aire	Permitida por el artículo 2 y el Anexo I.
Cuarta libertad del aire	Permitida por el artículo 2 y el Anexo I.
Quinta libertad del aire	Permitida por el artículo 2 y el Anexo I.
Sexta libertad del aire	Permitida por el artículo 2 y el Anexo I.
Séptima libertad del aire	Excluida por el artículo 2, párrafo 3.
Octava libertad del aire	Excluida por el artículo 2, párrafo 5.
Novena libertad del aire	Excluida por el artículo 2, párrafo 5.

20. Respecto a la designación y autorización de las aerolíneas (artículo 3), el Acuerdo establece que cada Estado tendrá el derecho de designar por escrito a la otra parte, a través de los canales diplomáticos, una o más aerolíneas para realizar los servicios acordados, y podrá retirar o modificar tales designaciones. La Parte a la que va dirigida la designación otorgará las correspondientes autorizaciones operativas y permisos técnicos siempre que se

[8] Para la OACI, la séptima libertad del aire consiste en "el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro, de transportar tráfico entre el territorio del Estado otorgante y cualquier tercer Estado sin el requisito de que se incluya en dicha operación un punto cualquiera en el territorio del Estado beneficiario". *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". *Ibídem*, p. 4.1-11.

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

cumplan ciertos requisitos, entre los que se encuentran que la aerolínea esté constituida en el territorio de Finlandia bajo los Tratados de la Unión Europea y el Estado miembro de la Unión Europea respectivo ejerza y mantenga un control regulatorio efectivo sobre la aerolínea (en el caso de Finlandia), o que esté constituida en el territorio del Perú y el Perú mantenga un control regulatorio efectivo de la aerolínea (en el caso del Perú).

21. El Acuerdo establece que cualquier parte puede revocar, suspender o limitar la autorización de operación o los permisos técnicos de una aerolínea (artículo 4), cuando esta no cumpla con cualquiera de los requisitos mencionados en el artículo 3 del Acuerdo, así como en caso de que incumpla con las leyes y regulaciones indicadas en el artículo 5 del Acuerdo. En tales supuestos, a menos que sea esencial la inmediata revocación, suspensión o imposición de condiciones, las autoridades aeronáuticas de las partes deberán realizar consultas que comenzarán dentro de un periodo de quince días de la solicitud de tales consultas o dentro de otro plazo si así lo acuerdan las partes.

22. En materia de aplicación de leyes y regulaciones (artículo 5), el Acuerdo establece que las normas de una parte que rigen el ingreso o salida de su territorio de aeronaves o a la operación y navegación serán aplicables a las líneas aéreas designadas de la otra parte, cuando se encuentran en el territorio de la primera. También se deberán observar las respectivas leyes y regulaciones que rigen el ingreso, permanencia o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o correo, incluyendo las aplicables a la emigración e inmigración, aduanas, salud y cuarentena. Respecto a los pasajeros, equipaje y carga que se encuentren en tránsito en el territorio de alguna de las partes, el Acuerdo establece que en tanto no abandonen el área del aeropuerto reservada para tales fines, estarán sujetos a un control simplificado, salvo con respecto a medidas de seguridad contra actos de violencia, contrabando de narcóticos y piratería aérea. Ninguna de las partes dará preferencia a su propia aerolínea o a otra aerolínea sobre la designada por la otra parte.

23. Respecto de la exención de impuestos, derechos de aduana y otros cargos (artículo 6), el Acuerdo establece que las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por una aerolínea designada de una parte, así como su equipo regular, repuestos, suministros de combustible y lubricantes, provisiones de aeronaves a bordo de dichas aeronaves estarán exentas de todos los impuestos, derechos de aduana, tasas de inspección y otros cargos similares, con la excepción de los cargos basados en los costos del servicio prestado, siempre que dichos equipos, repuestos, suministros y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave y que sean reexportados o sean utilizados o consumidos en vuelos sobre el territorio. También estarán exentos de los impuestos, derechos, tasas y cargos, con excepción de los cargos basados en el costo del servicio prestado, las provisiones de la aeronave llevadas a bordo en el territorio de una parte, dentro de los límites razonables, para su uso en una aeronave de salida de una aerolínea designada por la otra parte, entre otros casos, en los que se podrá exigir que los materiales se mantengan bajo el control o la supervisión de aduanas. En determinados supuestos, el equipo regular de vuelo, los materiales, suministros y repuestos podrán ser descargados en el territorio de la otra parte, entre otras disposiciones en materia de exenciones.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - F.T.H. - Ministerio de Relaciones Exteriores
REPÚBLICA DEL PERÚ - Subdirección de Evaluación y Perfeccionamiento de los Tratados - C.J.T.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

24. En materia de capacidad (artículo 7), el Acuerdo establece que cada parte permitirá una justa e igual competencia a las aerolíneas de ambas partes para competir en la provisión y venta de los servicios aéreos internacionales y permitirá que cada aerolínea designada determine la frecuencia y la capacidad de los servicios aéreos internacionales que ofrece, basándose en las consideraciones comerciales del mercado. Ninguna de las partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves operadas por las aerolíneas, excepto por exigencias aduaneras, técnicas, operacionales o medioambientales bajo condiciones uniformes consistentes con el artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944. Tampoco se impondrán derechos de primera opción, un coeficiente de vuelos, un derecho por no objeción, o cualquier otro requisito respecto a la capacidad, la frecuencia o el tráfico que resulte inconsistente con el Acuerdo. Cada parte podrá requerir el registro de los programas de tráfico y los planes de vuelos u operaciones individuales de las aerolíneas designadas de la otra parte de acuerdo con la legislación aplicable.

25. Con relación a las tarifas (artículo 8), el Acuerdo establece que cada parte permitirá que las tarifas para los servicios aéreos sean decididas por cada aerolínea designada, basándose en las consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las partes estará limitada a preservar las disposiciones de competencia leal del Acuerdo. Ninguna de las partes podrá exigir la notificación o registro de las tarifas cobradas, excepto cuando se requiera, de manera no discriminatoria, para fines de información.

26. En lo que se refiere a representación y ventas de las aerolíneas (artículo 9), el Acuerdo establece que las aerolíneas designadas tendrán el derecho a establecer y mantener en el territorio de la otra parte oficinas y personal administrativo, comercial y técnico. Las aerolíneas designadas tendrán libertad de vender los servicios de transporte aéreo en sus propios documentos de transporte en los territorios de ambas partes, en la moneda local o en cualquier otra moneda libremente convertible. Las aerolíneas designadas también tendrán el derecho de convertir y remitir al país de su elección, ingresos locales en exceso de las sumas desembolsadas localmente, y se permitirán dichas transferencias al tipo de cambio aplicable a las transacciones corrientes vigentes. Las partes no darán preferencias a sus propias aerolíneas o a otras aerolíneas por sobre las de la otra parte dedicada a servicios similares respecto de dichas transferencias.

27. El Acuerdo establece que cada aerolínea designada tendrá el derecho de proporcionar sus propios servicios de asistencia en tierra o a subcontratar tales servicios en el territorio de la otra parte (artículo 10). En caso las leyes y regulaciones aplicables para el manejo en tierra impidan o limiten el derecho antes indicado, cada aerolínea designada será tratada de manera no discriminatoria para tener ese acceso por su propia cuenta o mediante un proveedor o proveedores.

28. Respecto a los cargos al usuario (artículo 11), el Acuerdo dispone que pueden ser impuestos por las autoridades o entidades recaudadoras

11

competentes a las aerolíneas designadas de la otra parte y serán equitativamente prorrateados entre las categorías de usuarios y no discriminatorios. Serán aplicados en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para otras aerolíneas. Los cargos al usuario podrán reflejar, pero no exceder, el costo total para las autoridades o entidades recaudadoras competentes por la provisión de instalaciones y servicios adecuados de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación. Podrá incluir el retorno razonable de activos después de depreciación. Las Partes promoverán consultas entre las autoridades y entidades recaudadoras y las aerolíneas que usan los servicios e instalaciones y les alentarán a intercambiar la información necesaria para la revisión precisa de la racionalidad de los cobros. Antes de realizar un cambio en los cobros, cada parte alentará a dichas autoridades a notificar a los usuarios para conocer sus puntos de vista.

29. En materia de seguridad operacional (artículo 12), cada parte podrá solicitar en cualquier momento consultas sobre las normas de seguridad operacional de la otra parte, las cuales se realizarán luego de treinta días de la solicitud. Si luego de las consultas una parte observa que la otra no mantiene o administra normas de seguridad operacionales que satisfagan los estándares establecidos, informará a la otra parte y le indicará los pasos considerados necesarios para cumplir esos estándares. La otra parte deberá tomar acción correctiva en un plazo acordado.

30. Adicionalmente, se establece en el Acuerdo que las partes podrán realizar inspecciones a las aeronaves que se encuentran en su territorio de conformidad con el artículo 16 del Convenio de Chicago de 1944 y, no obstante lo señalado en el artículo 33 de dicho convenio, el objetivo de la inspección será verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo y la condición de la aeronave cumplan con los estándares establecidos. Cuando sea preciso realizar una acción urgente para asegurar la seguridad operacional de una aerolínea, cada parte se reserva el derecho a suspender o variar inmediatamente la autorización operacional. Si una parte ha designado a una aerolínea cuyo control operativo es ejercido por un tercer Estado, los derechos de la otra parte bajo el artículo 12 del Acuerdo se aplicarán también respecto de esa aerolínea.

31. Respecto de la seguridad de la aviación (artículo 13), en el Acuerdo las partes reafirman sus obligaciones internacionales en virtud de una serie de tratados multilaterales, entre los que se encuentran el Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil de 1971; el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional de 1988; y el Convenio sobre Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección de 1991, tratados de los cuales el Perú es parte. El Acuerdo también contiene disposiciones sobre asistencia mutua a fin de impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad. De igual forma, en el Acuerdo las partes reconocen que deberán actuar de conformidad

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - F.T.H. - Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERÚ - Subdirección de Evaluación y Perfeccionamiento de Tratados - C.J.T.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

con lo establecido por la OACI, de la que son miembros, en los anexos del Convenio de Chicago, en la medida que tales disposiciones sean aplicables a las partes. Los operadores de aeronaves deberán estarán obligados a acatar tales disposiciones de seguridad de la aviación. Cada parte asegurará que las medidas adecuadas sean aplicables eficazmente dentro de su territorio y prestará consideración favorable a cualquier pedido de la otra parte para tomar medidas de seguridad, razonables y especiales, para enfrentar una amenaza específica.

32. En caso de incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito o de otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves civiles, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las partes se apoyarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas para terminar rápidamente y de manera segura tal incidente o amenaza. El Acuerdo también establece un régimen de consultas entre las autoridades aeronáuticas cuando se tenga fundamentos para creer que la otra parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de aviación del artículo 13. Si no se alcanza un acuerdo satisfactorio dentro de los quince días de iniciada la consulta, se podrá denegar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización operacional y los permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas. Cuando sea necesario en caso de emergencia, una parte podrá tomar una acción provisional antes de cumplidos los quince días.

33. Respecto de servicios intermodales (artículo 14), el Acuerdo permite que a las aerolíneas designadas y a los proveedores indirectos del transporte de carga, se les autorice, sin restricciones, a utilizar cualquier transporte de superficie, incluyendo el transporte de los aeropuertos a instalaciones aduaneras, así como a transportar carga en depósito bajo las leyes y normas aplicables. Las aerolíneas podrán optar por realizar su propio transporte en superficie o brindarlo a través de arreglos con otros transportistas de superficie. Tales servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio único, siempre y cuando los embarcadores no sean mal informados sobre los hechos relativos a dicho transporte.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - F.T.H. - Ministerio de Relaciones Exteriores

34. En materia de competencia justa (artículo 15), el Acuerdo señala que cada parte deberá, cuando se requiera, ejercer toda acción apropiada dentro de su jurisdicción para eliminar toda discriminación o práctica competitiva desleal que afecte adversamente la posición competitiva de las aerolíneas designadas por la otra parte.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Subdirección de Evaluación y Perfeccionamiento de Tratados - C.J.T.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

35. Respecto de las consultas (artículo 16), el Acuerdo establece que cualquiera de las partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas relativas a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda de su texto. Tales consultas podrán efectuarse por y entre las autoridades aeronáuticas, salvo en caso de interpretación, dentro de su competencia, y comenzarán sesenta días después de recibido el requerimiento por escrito, salvo acuerdo distinto. Otros artículos del Acuerdo contemplan otros plazos para consultas específicas (artículo 4 sobre revocación de la autorización, artículo 12 sobre seguridad operacional y el artículo 13 sobre seguridad de la aviación).

13

Disposiciones finales

36. En materia de solución de controversias (artículo 17), se ha previsto que cualquier controversia no resuelta mediante consultas formales o a través de una mediación según el Anexo II del Acuerdo, puede remitirse a un tribunal arbitral conformado por tres árbitros, uno escogido por cada una de las partes (en total, dos) y el tercero, que actuará como presidente, designado por los dos árbitros escogidos por las partes. Salvo que se acuerde algo distinto, el tribunal determinará los límites de su jurisdicción de conformidad con el Acuerdo y establecerá sus propias normas procesales. A criterio del tribunal o a solicitud de cualquiera de las partes, se celebrará una conferencia respecto de los asuntos precisos que serán sometidos a arbitraje y los procedimientos específicos a seguir. Si las partes no llegan a un acuerdo sobre lo anterior, el tribunal determinará los asuntos precisos que serán sometidos a arbitraje y los procedimientos específicos a seguir. Salvo que se acuerdo algo distinto o lo disponga el tribunal, cada parte presentará un memorando dentro de determinado plazo y respuestas al memorando de la otra parte, también dentro de cierto plazo. A solicitud de las partes o por decisión del tribunal, se llevará a cabo una audiencia. El tribunal contará con un plazo para dictar su decisión adoptada por la mayoría de sus miembros. Las partes podrán solicitar la aclaración de la decisión dentro de determinado plazo, la cual será decida por el tribunal dentro de un plazo establecido en el Acuerdo. El laudo será definitivo y vinculante para las partes. Si una parte no cumple con el laudo, la otra parte podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado mediante el Acuerdo. Los gastos del tribunal serán compartidos entre las partes.

37. Respecto de las enmiendas (artículo 18), el Acuerdo establece que estas entrarán en vigor el primer día del segundo mes posterior a la fecha de recepción de la última notificación mediante notas diplomáticas que confirmen que las partes han cumplido sus procedimientos internos necesarios para tal efecto. Las enmiendas al Anexo I del Acuerdo, en la medida que no impliquen una extensión de los derechos otorgados, se acordarán entre las autoridades aeronáuticas y entrarán en vigor en la fecha de la última comunicación a través de notas diplomáticas con las que las partes se comuniquen el cumplimiento de los requisitos de su legislación nacional para este fin.

38. En relación con acuerdo multilaterales (artículo 19), el Acuerdo señala que su implementación se realizará de conformidad con el Convenio de Chicago de 1944. Por otro lado, si un acuerdo multilateral de transporte aéreo entra en vigor para ambas partes, cualquier inconsistencia entre las obligaciones de las partes en virtud del Acuerdo y ese otro acuerdo se resolverá conjuntamente.

39. Se establece que cualquiera de las partes puede, en cualquier oportunidad, notificar a la otra parte por escrito su decisión de terminar el Acuerdo (artículo 20). Dicha notificación deberá comunicarse simultáneamente a la OACI. El Acuerdo terminará doce meses después de la fecha de recepción de la notificación a menos que se retire la notificación por acuerdo de las partes. Se regula también qué ocurriría si la otra parte no acusa recibo de la notificación

de terminación, en cuyo caso se considerará recibida catorce días después de la recepción de la notificación por la OACI.

40. El Acuerdo prevé expresamente que deberá ser registrado ante la OACI, lo cual también se deberá hacer respecto a sus enmiendas (artículo 21).

41. El Acuerdo establece que entrará en vigor el primer día del segundo mes luego que las partes se han notificado, a través de los canales diplomáticos, que han cumplido los procedimientos necesarios para la entrada en vigor (artículo 22). Finalmente, el Acuerdo señala que es suscrito por duplicado en inglés, español finlandés y sueco, siendo todos los textos igualmente auténticos pero que, en caso de duda, la versión en inglés prevalecerá.

Anexo I

42. El Anexo I del Acuerdo contiene el cuadro de rutas aplicables al Perú y a Finlandia. En cada caso, se indica que las rutas pueden ser operadas por las aerolíneas designadas por cada Estado en cualquier punto en su territorio, cualquier punto intermedio, cualquier punto en el territorio del otro Estado y cualquier punto más allá del territorio del otro Estado. En cada caso, se indica que las aerolíneas designadas podrán operar, en cualquier oportunidad, los derechos de tráfico de quinta libertad en hasta 3 puntos intermedios y/o en hasta 3 puntos más allá.

43. El Anexo I también señala que cualquier aerolínea designada de una parte podrá, con sujeción a las leyes y regulaciones de la parte que la designa, celebrar acuerdos de cooperación comercial como de bloqueo de espacio o acuerdos de código compartido con aerolíneas establecidas en el territorio de cualquiera de las partes o aerolíneas de un tercero, sujeto a reciprocidad respecto a que el tercero también permita acuerdos comparables. Las aerolíneas operadoras en tales acuerdos deben contar con los derechos de tráfico asociado y todas las aerolíneas deben cumplir con los requisitos aplicados a tales acuerdos concernientes a la información para los clientes y a los procedimientos de registro y aprobación. Las aerolíneas de cada una de las partes podrán mantener acuerdos de código compartido como aerolínea comercializadora en vuelos domésticos operados dentro del territorio de la otra parte, siempre que esos servicios sean parte de un vuelo internacional.

Anexo II

44. El Anexo II del Acuerdo se refiere al proceso de mediación. Este anexo señala que cualquier controversia que no sea resuelta mediante consultas podrá, a instancia de cualquier parte, someterse a un mediador o ante un panel de resolución de controversias que podrán determinar el fondo de la controversia o recomendar un medio de solución. Con anticipación, las partes podrán acordar los términos de referencia del mediador o del panel, los principios generales o los criterios y términos de acceso. Pueden acordar la emisión de una medida cautelar, entre otras cuestiones relacionadas.

15

45. El mediador o panel podrán ser nombrados de una lista seleccionada de expertos en aviación calificados ante la OACI. Si las partes no acuerdan la selección, esta podrá ser realizada por el Presidente del Consejo de la OACI. La mediación deberá concluir en el plazo de sesenta días y cualquier determinación o recomendación debe entregarse hasta 60 días después de la participación del mediador o del panel. Las partes cooperarán de buena fe para impulsar la mediación e implementar la decisión o resolución, a menos que acuerden por adelantado de que acatarán la decisión o resolución. Los costos de este mecanismo serán estimados al inicio y prorrateados igualmente, con la posibilidad de una nueva distribución en la decisión final. Este mecanismo no excluye el uso continuado del proceso de consultas, el arbitraje o la denuncia del Acuerdo de conformidad con su texto.

V. CALIFICACIÓN

46. El Acuerdo reúne los elementos de la definición de tratado contemplada en el artículo 2, párrafo 1, literal a), de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, de la cual el Perú y Finlandia son partes,[11] al ser 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 cualquier que sea su denominación particular".

47. En ese sentido, el instrumento internacional analizado es un acuerdo internacional celebrado entre Estados, el cual establece derechos y obligaciones entre las partes —por ejemplo, los artículos 1, 2 y 3, entre otros— en virtud del Derecho Internacional.

48. La caracterización del Acuerdo como tratado es importante ya que, debido a su naturaleza jurídica, corresponde que sea sometido al proceso de perfeccionamiento interno según el Derecho interno peruano.

VI. OPINIONES TÉCNICAS

49. A efectos de sustentar el presente informe, se consideraron las opiniones técnicas favorables del MTC, del MEF, del INDECOPI y de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, dependencia del Ministerio de Relaciones Exteriores competente sobre la materia.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

50. Mediante el Oficio N° 119-2021-MTC/12, de 24 de marzo de 2021, la DGAC del MTC transmitió el Informe N° 006-2021-MTC/12.POA, de 23 de marzo de 2021, elaborado por la Coordinación Técnica de Política Aérea de dicha Dirección General.

---

[11] La relación de partes de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 puede encontrarse a través del siguiente enlace de la página de tratados de las Naciones Unidas: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXIII-1&chapter=23&Temp=mtdsg3&clang=_en. Adicionalmente, esa definición recoge elementos de la costumbre internacional. Hill, Jeremy. *Aust's Modern Treaty Law and Practice*, 4a ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2023, p. 17.

16

51. En el punto 2 del apartado IV del referido informe, el MTC señala que los términos y condiciones incorporados en el Acuerdo "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".

52. En el punto 3 del mismo apartado, el MTC indica que los términos acordados en el Acuerdo son consistentes "con la política del estado de profundizar las relaciones aerocomerciales con la Unión Europea".

53. En el punto 4 del mismo apartado, el MTC sostiene que:

> "Los inversionistas y operadores aéreos de Finlandia y del Perú, requieren contar con un instrumento internacional que les garantice [la] estabilidad jurídica necesaria para efectuar sus inversiones y desarrollar sus operaciones aerocomerciales en ambas naciones, constituyendo el ASA el instrumento mundialmente idóneo para este propósito."

54. El MTC señala en el punto 5 del mismo apartado que "por las ventajas que representa para el Perú en general y para el crecimiento de su turismo y comercio internacional en particular, recomendamos estimar favorablemente la suscripción" del Acuerdo.

55. Posteriormente, mediante el Oficio N° 0254-2022-MTC/12, de 4 de agosto de 2022, la DGAC del MTC señaló que "toma conocimiento de las modificaciones vinculadas a la traducción del Acuerdo planteadas" por el Ministerio de Relaciones Exteriores y expresó su esperanza que "el proceso de perfeccionamiento del citado instrumento internacional pueda darse por concluido a la brevedad".

56. En ese orden de ideas, el MTC ha expresado su opinión favorable sobe el texto final del Acuerdo.

Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

57. Por medio del Oficio N° 1725-2019-EF/13.01, de 10 de mayo de 2019, el MEF remitió el Informe N° 082-2019-EF/62.01, de 29 de marzo de 2019, elaborado por la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad. En dicho informe, se consolidó la opinión actualizada de la Dirección General de Política de Ingresos Públicos (DGPIP) y se evaluaron los artículos 6 y 9 del entonces proyecto de Acuerdo en inglés.

58. Respecto al artículo 6, párrafos 1, 2 y 5 del proyecto de Acuerdo, el MEF sugirió ajustes puntuales para precisar el alcance de la exención planteada (punto 2.8 del informe).

59. Con relación al material de publicidad y promocional contemplado en el artículo 6, párrafo 2, literal d), del proyecto de Acuerdo, el MEF indicó que

17

dichos bienes, en la medida que son utilizados a bordo de la aeronave o que son distribuidos a los pasajeros, por la empresa aérea, no se encontrarían gravados con el Impuesto General a las Ventas (IGV) (puntos 2.9 y 2.10 del informe).

60. En cuanto a los demás supuestos previstos en los párrafos 1 y 2 del artículo 6, en el informe del MEF se señala que:

> "[E]stos se encuentran recogidos en la legislación nacional a través de lo dispuesto en el artículo 24 del Convenio de Aviación Civil Internacional, incisos f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas y el Decreto Supremo N° 064-2004-EF, en la medida que cumplan los requisitos previstos en dicha normativa" (punto 2.13).

61. Por otro lado, se señala que, respecto al párrafo 5 del artículo 6, el equipaje y la carga ahí previstos en tránsito "no ingresan al país por lo que, para efectos del IGV, Impuesto de Promoción Municipal, Impuesto Selectivo al Consumo y Derechos Arancelarios dichos bienes se encuentran fuera del campo de aplicación de los citados impuestos" (punto 2.14).

62. En torno al artículo 9 del entonces proyecto de Acuerdo, el MEF consideró que la alusión a la transferencia o remesa debe ser realizada conforme a la legislación nacional. En ese sentido, planteó un ajuste en el texto del artículo 9 del proyecto (puntos 2.17 y 2.18 del informe).

63. Posteriormente, mediante el Oficio N° 302-2021-EF/13.01, de 18 de febrero de 2021, el MEF remitió el Informe N° 009-2021-EF/62.01, de 27 de enero de 2021, elaborado por la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad.

64. En ese último informe se señala que la DGAC del MTC remitió los comentarios que la Autoridad Aeronáutica Civil de Finlandia (AAC) ha formulado sobre las sugerencias planteadas por el MEF en el Informe anterior, N° 082-2019-EF/62.01, sobre los artículos 6 y 9 del proyecto de Acuerdo. Se añade que la ACC ha aceptado parcialmente los textos alternativos presentados por el MEF y propuso nuevos textos alternativos al proyecto de Acuerdo (punto 1.2 del informe N° 009-2021-EF/62.01). Esos textos planteados por la AAC fueron los que se incorporaron en la versión final del Acuerdo.

65. Respecto a la contrapropuesta de la AAC para los párrafos 1 y 2 del proyecto de artículo 6, el MEF señaló que "con dichos textos se supera la confusión sobre el alcance de la exención" (punto 2.12 del informe). En particular, el texto propuesto para el párrafo 1 del artículo 6 por la AAC:

> "[H]ace referencia a exenciones sobre operaciones de importación recogiéndose este extremo de la alternativa sugerida por la DGPIP, la que involucra las exenciones del IGV, IPM e ISC aplicables a la importación previstas en la legislación nacional" (punto 2.13 del informe).

66. También se desarrolla en el último informe del MEF la contrapropuesta planteada por la AAC de la siguiente manera:

"Además, si bien los términos utilizados materia de exención podrían interpretarse que comprende el tributo de tipo tasa relacionados con operaciones de importación, como las tasas por la emisión de autorizaciones o permisos sectoriales para el ingreso de mercancías restringidas, esta posibilidad se ve anulada con el retiro de la exención de los cargos basados en el costo del servicio brindado" (punto 2.14 del informe).

67. En ese contexto, el MEF opina que la alternativa al párrafo 2 del artículo 6 propuesta por la AAC (e incorporada en la versión final del Acuerdo), "también recoge las exenciones sobre operaciones de importación exceptuando los cargos basados en el costo del servicio brindado" (punto 2.17 del informe).

68. En el último informe del MEF también se evalúa la contrapropuesta formulada por la AAC respecto del proyecto de artículo 9 (que fue incorporada en la versión final del Acuerdo). Sobre el particular, el MEF indica que: "Considerando que la normativa nacional desarrollada no colisiona con la propuesta formulada por la AAC de Finlandia, esta Dirección General no presenta observaciones al extremo del ASA con Finlandia que se analiza" (punto 2.22 del informe). La normativa nacional a la que hace referencia el MEF es el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 668 y el artículo 7 del Decreto Legislativo N° 662 (puntos 2.20 y 2.21 del informe).

69. En conclusión, en el último informe del MEF se señala que no presenta "observaciones al contenido del Proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia propuesto por la AAC de Finlandia" (apartado III del informe).

70. Posteriormente, mediante el Oficio N° 1465-2022-EF/13.01, de 23 de junio de 2022, el MEF remitió el Memorando N° 254-2022-EF/62.01, de 21 de junio de 2022, elaborado por la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, en el cual se analizó la versión final de la traducción al castellano del proyecto de Acuerdo.

71. Sobre el particular, en el referido memorando se indica que el MEF no tiene observaciones sobre las traducciones de los artículos 6 y 11 del proyecto de Acuerdo y que "el texto en español del Acuerdo se condice con el texto evaluado en el Informe N° 009-2021-EF/62.01" (penúltimo párrafo del memorando).

72. En ese orden de ideas, el texto final del Acuerdo contó con la opinión favorable y conformidad del MEF.

Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)

73. Por medio de la Carta N° 811-2016/PRE-INDECOPI, de 23 de diciembre de 2016, el INDECOPI remitió el Informe 054-2016/ST-CLC-INDECOPI elaborado por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la

19

Libre Competencia del INDECOPI. En dicho informe se evaluó el artículo 8 ("Tarifas") del texto del entonces proyecto de Acuerdo.

74. El INDECOPI propuso diversos ajustes al texto original del proyecto de artículo 8: recomendó eliminar los literales a) y b) del numeral 1 del artículo 8 (punto 9 del informe), sugirió no incluir dos aspectos del numeral 2 del mismo artículo (puntos 11 y 13 del informe), así como eliminar el numeral 4 de esa disposición (punto 17 del informe). En resumen, el INDECOPI concluyó "que las partes pertinentes del artículo 8 del Acuerdo se modifiquen y adecuen al ordenamiento jurídico nacional según el análisis expuesto en el presente informe" (apartado IV del informe).

75. Posteriormente, mediante el Oficio N° 000011-2021-GCT/INDECOPI, de 17 de marzo de 2021, el INDECOPI remitió el Informe Técnico N° 000021-2021-CLC-INDECOPI, de 11 de marzo de 2021, elaborado por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

76. En el punto III del referido informe, el INDECOPI analizó una nueva versión del proyecto de artículo 8 ("Tarifas") que le fue remitida por la DGAC del MTC.[12] Esa nueva versión del artículo 8 fue la que se incorporó en el texto final que fue suscrito. Sobre el particular, el INDECOPI señaló lo siguiente:

> "El artículo 8 del nuevo ASA ha recogido las recomendaciones brindadas por la Secretaría Técnica, toda vez que se permite que las líneas aéreas designadas puedan establecer sus precios de acuerdo con las condiciones del mercado, interviniendo los Estados solo para preservar el proceso competitivo en sus respectivos países" (punto 7 del informe).

77. Adicionalmente, en el último informe del INDECOPI se continúa con el análisis del nuevo proyecto de artículo 8 de la siguiente manera:

> "En línea con lo antes mencionado, en el nuevo ASA se descarta la posibilidad de una notificación previa de precios por parte de las líneas aéreas a las autoridades correspondientes y, de llevarse a cabo la notificación, solo procedería para fines informativos. En consecuencia, por lo antes mencionado, la Secretaría Técnica es de opinión favorable al nuevo ASA" (punto 8 del informe).

78. Considerando lo anterior, el INDECOPI expresó su opinión favorable y conformidad sobre el artículo 8 del texto final del Acuerdo.

---

[12] En el referido informe técnico se señala que se analiza un nuevo proyecto de Acuerdo, que reemplaza al "anterior Acuerdo suscrito entre ambos países", pero se debe precisar que la versión anterior del proyecto de artículo 8 no fue incorporada en un tratado suscrito, sino era una versión anterior del proyecto de tratado que, como es natural en una negociación, puede ser ajustado a lo largo de la misma.

20

Ministerio de Relaciones Exteriores

79. Mediante el Memorándum DSL006792023, de 13 de julio de 2023, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores señaló que el Acuerdo "reforzará la relación bilateral y generará un impacto positivo y tangible en materia aerocomercial, al establecer el marco jurídico adecuado para los servicios de transporte aéreo entre ambas naciones" (punto 2 del memorándum).

80. En el citado memorándum se añade lo siguiente:

> "De esta manera, nuestro país continúa promoviendo instrumentos internacionales que complementan los esfuerzos nacionales para promover el turismo receptivo, mejorando la competitividad aérea del Perú con el norte de Europa, en beneficio de los usuarios del transporte aéreo y consolidando el posicionamiento de nuestro país como centro de conexiones de América del Sur" (punto 3 del memorándum.

81. Adicionalmente, con el referido memorándum se remitió el "Informe del Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Finlandia" elaborado por la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales de la misma entidad. En el referido informe se hace, en primer lugar, un recuento de la negociación del Acuerdo y de las opiniones favorables de las entidades públicas competentes. Se indica también que durante dicho proceso se realizaron ajustes en la traducción al castellano de determinados artículos del Acuerdo para que guarden correlato con el texto en inglés, sobre lo cual se recibió la conformidad del MTC y del MEF.

82. En el apartado titulado "Análisis" del citado informe se señala respecto del Acuerdo lo siguiente:

> "El referido Acuerdo permitirá establecer el marco jurídico necesario para que las aerolíneas peruanas y finlandesas puedan operar entre ambos países, aumentando la competitividad aérea y fortaleciendo el posicionamiento de nuestro país como *hub* de transporte aéreo más importante de Sudamérica.
>
> Esto contribuirá a promover el aumento del turismo, las inversiones y el intercambio comercial entre nuestro país, Finlandia y la región de Escandinavia. Además, esto favorecerá a productos peruanos con potencial exportados a Finlandia como el café o la maca" (segunda página del informe).

83. Posteriormente, en el apartado titulado "Recomendaciones" del citado informe se indica lo siguiente:

> "En vista que se han cumplido todos los requisitos establecidos para la suscripción y en tanto se cuenta con las opiniones favorables de los entes concernidos entre ellos la Dirección General de Aeronáutica Vicil (DGAC), esta Dirección General recomienda iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-

21

Finlandia, que reforzará la relación bilateral y generará un impacto positivo y tangible en materia aerocomercial, al establecer el marco jurídico adecuado para los servicios de transporte aéreo entre ambas naciones" (segunda página del informe).

VII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

84. Luego del estudio y análisis del instrumento internacional bajo consideración, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye que el **"Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia"** suscrito en Helsinki, República de Finlandia, el 3 de febrero de 2023, versa sobre soberanía, por lo que está inmerso en lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 56 de la Constitución Política del Perú.

85. Al respecto, desde el punto de vista jurídico y de manera general, la soberanía es entendida en la doctrina como el conjunto de funciones o competencias del Estado.[13] 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.[14]

86. El artículo 54, primer párrafo, de la Constitución Política del Perú establece que el territorio del Estado "es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre". 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", ello "de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado".

87. El referido cuarto párrafo del artículo 54 de la Constitución es claro al reconocer que por medio de tratados ratificados por el Estado se pueden regular las libertades de comunicación internacional que (otros Estados) ejercen en dicho espacio aéreo.

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

[13] Pastor Ridruejo, José A. *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 24a ed. Madrid: Tecnos, 2020, p. 311 y siguientes.
[14] *Ibid*, pp. 347-348.

22

nacional, supuesto contemplado en el numeral 2 del artículo 56 de la Constitución.

89. Por otro lado, tal como se ha indicado previamente, el MEF ha señalado en sus informes que las disposiciones del Acuerdo referidas a exoneraciones tributarias son concordantes con la normativa interna aplicable. En tal sentido, el Acuerdo es compatible con la legislación nacional en materia de exoneraciones tributarias.

90. En conclusión 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.

91. Por las consideraciones expuestas, la Dirección General de Tratados concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno del **"Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia"**, suscrito en Helsinki, República de Finlandia, el 3 de febrero de 2023, es la agravada, prevista en el artículo 56 de la Constitución Política del Perú y en el primer párrafo del artículo 2 de la Ley N° 26647, Ley que establece las normas que regulan los actos relativos al perfeccionamiento nacional de los tratados celebrados por el Estado peruano.

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

Lima, 14 de marzo de 2024

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección de Evaluación y Perfeccionamiento de Tratados - C.E.T.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

Francisco Tenya Hasegawa
Embajador
Director General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

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

23

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Y

LA REPUBLICA DE FINLANDIA

REPÚBLICA DEL PERÚ
Subdirección de Registro y Archivo
M.F.D.F.
Ministerio de Relaciones Exteriores

24

INDICE DEL ACUERDO

Preámbulo

1. Definiciones
2. Otorgamiento de Derechos
3. Designación y Autorización
4. Revocación de Autorización
5. Aplicación de las Leyes y Regulaciones
6. Exención de Impuestos, Derechos de Aduana y otros Cargos
7. Estipulaciones sobre Capacidad
8. Tarifas
9. Representación y Ventas de la Aerolínea
10. Manejo en Tierra
11. Cargos al Usuario
12. Seguridad Operacional
13. Seguridad de la Aviación
14. Servicios Intermodales
15. Competencia Justa
16. Consultas
17. Solución de Controversias – Arbitraje
18. Enmiendas del Acuerdo
19. Acuerdos Multilaterales
20. Terminación
21. Registro ante la OACI
22. Entrada en Vigor

Anexo I
Cuadro de Rutas

Anexo II
Proceso de Mediación

REPÚBLICA DEL PERÚ
Subdirección de Registro y Archivo
M.F.D.F.
Ministerio de Relaciones Exteriores

La República del Perú y la República de Finlandia (en adelante identificadas como las "Partes");

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

Deseando promover sus mútuas relaciones en el campo de la aviación civil y suscribir un acuerdo con el fin de establecer servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre las aerolíneas en el mercado con mínima interferencia y regulación gubernamental;

Deseando facilitar la expansión de oportunidades de servicios aéreos internacionales;

Deseando asegurar el más alto grado de seguridad operacional y protección en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su gran preocupación con respecto a actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves, que comprometen la seguridad de las personas o bienes, afectan adversamente la operación de los servicios aéreos y socavan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil;

Deseando hacer posible para las aerolíneas ofrecer al público viajero y embarcador una variedad de opciones de servicios y deseando motivar que las aerolíneas individuales para que desarrollen e implementen precios competitivos;

Han acordado lo siguiente:

REPÚBLICA DEL PERÚ - Ministerio de Relaciones Exteriores - Subdirección de Registro y Archivo - M.E.D.F.

26

Artículo 1
Definiciones

Para los fines de este Acuerdo, a menos que se indique otra cosa, el término:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de Finlandia, la Autoridad de Aviación Civil, y en el caso del Perú, la Dirección General de Aeronáutica Civil y cualquier persona o entidad autorizada a realizar cualquier función actualmente ejercida por dichas autoridades aeronáuticas, o funciones similares;

2. "Acuerdo" significa este Acuerdo, su Anexo, y cualquier enmienda al Acuerdo o al Anexo;

3. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye: cualquier enmienda que haya entrado en vigor según el Artículo 94 (a) del Convenio y que hubiera sido ratificada por ambas Partes y cualquier Anexo o cualquier enmienda al mismo adoptada según el Artículo 90 del Convenio, en la medida que dicho Anexo o enmienda se encuentre vigente en algún momento determinado para ambas Partes;

4. "Aerolínea designada" se refiere a una aerolínea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;

5. "Tarifas" significa cualquier precio, flete o cargo por el transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o carga (excluyendo correo) en el servicio aéreo incluyendo el transporte en superficie en conexión con el transporte aéreo internacional, de ser aplicable, cobrado por las aerolíneas, incluyendo a sus agentes, y las condiciones que regulan la disponibilidad de tal tarifa, flete o cargo;

6. "Territorio" Con respecto a la República de Finlandia, tiene el significado asignado en el Artículo 2 de la Convención. Para la República del Perú se refiere al territorio continental, las islas, los espacios marítimos y el espacio aéreo que los cubre, bajo soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción del Perú, de acuerdo con la Constitución Política del Perú, otra legislación interna relevante y el Derecho Internacional"[1]

7. "Cargo al Usuario" significa un cobro impuesto a las aerolíneas por la provisión de instalaciones o servicios de aeropuerto, navegación aérea o seguridad de la aviación, incluyendo servicios e instalaciones relacionados; y

8. "Tratados UE" significa el Tratado de la Unión Europea y el Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea.

[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".*

REPÚBLICA DEL PERÚ - Subdirección de Registro y Archivo - Ministerio de Relaciones Exteriores

M.R.E.E.

Artículo 2
Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los siguientes derechos con relación a los servicios aéreos internacionales:

a. el derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
b. el derecho a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales;

2. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos especificados en este Acuerdo con el fin de operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo I de este Acuerdo. A tales servicios y rutas en adelante se les denominará "los servicios acordados" y "las rutas especificadas" respectivamente. Al operar un servicio acordado en una ruta especificada, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte gozará(n), además de los derechos especificados en el párrafo 1 de este Artículo, del derecho a hacer escalas en el territorio de la otra Parte en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo I con el fin de embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación.

3. Cada aerolínea designada podrá, al operar un servicio acordado en una ruta especificada, en cualquiera o en todos los vuelos y a su elección:

a. Operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones;
b. Combinar distintos números de vuelo dentro de la operación de una aeronave;
c. Servir puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas en cualquier combinación y en cualquier orden;
d. Omitir escalas en cualquier punto o puntos;
e. Transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves hacia cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto en las rutas;
f. Servir puntos anteriores a cualquier punto o puntos en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y ofrecer y anunciar tales servicios como servicios directos;
g. Realizar escalas en cualquier punto ya sea dentro o fuera del territorio de la otra Parte;
h. Transportar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte; y
i. Combinar tráfico en la misma aeronave sin considerar dónde se origina dicho tráfico;

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de cualquier otro derecho a transportar tráfico permisible de otra forma bajo este Acuerdo, siempre y cuando el servicio cubra un punto en el territorio de la Parte que designa a la aerolínea.

4. En cualquier segmento o segmentos de las rutas antes mencionadas, cualquier aerolínea designada podrá realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación de cambiar, en cualquier punto de la ruta, el tipo o el número de las aeronaves operadas.

5. Nada en este Acuerdo será interpretado en el sentido de conferir a una aerolínea designada de una Parte el derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte,

28

pasajeros, carga y correos transportados a cambio de remuneración o contrato y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte.

6. Si debido a un conflicto armado, situaciones de crisis, desastre natural, o acontecimientos similares, la (s) línea aérea (s) designada (s) de una Parte no pueden (n) operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte desplegará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continua de dicho servicio a través del adecuado reordenamiento de dichas rutas.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Subdirección de Registro y Archivo
M.R.E.-O.F.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 3
Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho a designar a una aerolínea o aerolíneas con el fin de operar los servicios acordados y de retirar o modificar tales designaciones. Tales designaciones serán hechas por escrito y transmitidas a la otra Parte a través de los canales diplomáticos e identificará la medida en la cual la aerolínea está autorizada a realizar el tipo de transporte aéreo especificado en este Acuerdo.

2. A la recepción de tal designación y de las solicitudes de la aerolínea designada, en la forma y la manera prescrita para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, la otra Parte otorgará las correspondientes autorizaciones y permisos con mínima demora procesal, siempre y cuando:

a) en el caso de una aerolínea designada por Finlandia:

(i) esté constituida en el territorio de Finlandia bajo los Tratados UE y tenga una Licencia de Operación válida de conformidad con el derecho de la Unión Europea; y

(ii) un control regulatorio efectivo de la aerolínea sea ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación;

b) en el caso de una aerolínea designada por el Perú:

(i) esté constituida en el territorio del Perú y está autorizado de conformidad con la ley aplicable de Perú; y

(ii) Perú tenga y mantenga un control regulatorio efectivo de la aerolínea;

c) la aerolínea designada esté calificada para cumplir las condiciones prescritas según las leyes y normas normalmente aplicables a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que evalúa la solicitud o solicitudes.

3. Cuando una aerolínea haya sido designada y autorizada de esta manera, podrá comenzar a operar los servicios acordados en cualquier momento, siempre y cuando la aerolínea cumpla con todas las disposiciones aplicables del Acuerdo.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Ministerio de Relaciones Exteriores - Subdirección de Registro y Archivo - M.F.D.F.

39

Artículo 4
Revocación de la Autorización

1. Cualquier Parte podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o los permisos técnicos de una aerolínea designada por la otra Parte, cuando:

a) en el caso de una aerolínea designada por Finlandia:

(i) no se encuentre constituida en el territorio de Finlandia bajo los Tratados UE o no tiene una Licencia de Operación válida de conformidad con el derecho de la Unión Europea; o

(ii) un control regulatorio efectivo de la aerolínea no sea ejercido o mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable se la emisión de su Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación;

b) en el caso de una aerolínea designada por el Perú:

(i) no se encuentre constituida en el territorio de Perú y no está autorizada de conformidad con la ley aplicable del Perú; o

(ii) Perú no esté manteniendo un control regulatorio efectivo de la aerolínea; o

c) que la aerolínea ha incumplido leyes y regulaciones referidas en el Artículo 5 de este Acuerdo.

2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de condiciones mencionada en el inciso 1 de este Artículo sea esencial para evitar mayores violaciones de las leyes y/o regulaciones, tal derecho será ejercido sólo después de las consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Tales consultas comenzarán dentro de un período de quince (15) días a partir de la solicitud de las consultas o como de otra forma las Partes lo acuerden.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Subdirección de Registro y Archivo - Ministerio de Relaciones Exteriores - M.R.E.C.F.

37

Artículo 5
Aplicación de las Leyes y Regulaciones

1. Las leyes y regulaciones de una Parte que rigen el ingreso o la salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales o a la operación y navegación de tales aeronaves, mientras se encuentren en dicho territorio, serán aplicables a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte.

2. Las leyes y regulaciones de una Parte que rigen el ingreso, permanencia o salida de su territorio de los pasajeros, tripulación, carga o correo, tales como las formalidades relativas a la entrada, salida, la emigración e inmigración, aduanas, salud y cuarentena, se aplicarán a pasajeros, tripulación, carga y correo transportado por las aeronaves de la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, mientras están dentro de dicho territorio.

3. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tales fines, salvo con respecto a medidas de seguridad contra actos de violencia, contrabando de narcóticos y piratería aérea, estarán solo sujetos a un control simplificado.

4. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propia o cualquier otra aerolínea sobre una aerolínea designada por la otra Parte involucrada en servicios aéreos internacionales similares en la aplicación de sus leyes y reglamentos.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Ministerio de Relaciones Exteriores - Subdirección de Registro y Archivo - M.R.E.E.

Artículo 6
Exención de Impuestos, Derechos de Aduana y otros Cargos

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por una aerolínea designada de una Parte, así como su equipo regular, repuestos, suministros de combustible y lubricantes, provisiones de aeronaves (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves estarán exentas de todos los impuestos, derechos de aduana, tasas de inspección y otros cargos similares con respecto a la importación al llegar al territorio de la otra Parte, con la excepción de los cargos basados en el costo del servicio prestado, siempre que dichos equipos, repuestos, suministros y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportadas o sean utilizadas o consumidas por dichas aeronaves en vuelos sobre ese territorio.

2. También estarán exentos de los impuestos, derechos, tasas y cargos a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo, con excepción de los cargos basados en el costo del servicio prestado:

a) las provisiones de la aeronave llevadas a bordo en el territorio de una Parte, dentro de los límites razonables, para su uso en una aeronave de salida, involucrada en un servicio aéreo internacional de una aerolínea designada por la otra Parte;

b) los repuestos, incluyendo los motores, traídos al territorio de una Parte para el mantenimiento o reparación de aeronaves dedicadas a un servicio aéreo internacional de una aerolínea designada por la otra Parte;

c) el combustible, lubricantes y los suministros técnicos consumibles traídos a o suministrados en el territorio de una Parte para su uso en un servicio aéreo internacional de una aerolínea designada de la otra Parte, aun cuando estos suministros deban ser usados en parte del viaje realizado sobre el territorio de la primera Parte mencionada, en cuyo territorio son embarcados.

d) los documentos de la aerolínea, como boletos y cartas de porte aéreo, así como el material publicitario y promocional dentro de los límites razonables, para su uso por una aerolínea designada de una Parte y traídos al territorio de la otra Parte.

3. Se podrá exigir que los materiales indicados en el párrafo 2 de este Artículo se mantengan bajo el control o supervisión de aduanas.

4. El equipo regular de vuelo, así como los materiales, los suministros y repuestos normalmente mantenidos a bordo de las aeronaves operadas por una aerolínea designada de una Parte podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte. En tal caso, podrán colocarse bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean re-exportados o de otra forma dispuestos de conformidad con las normas aduaneras.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Subdirección de Registro y Archivo - Ministerio de Relaciones Exteriores - M.R.E.

33

5. El equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte estarán exentos de los derechos de aduana y otros impuestos que no se basen en el costo de los servicios a la llegada o salida.

6. Las exenciones previstas por este Artículo también estarán disponibles cuando las aerolíneas designadas de una Parte hayan contratado a otra aerolínea, que igualmente goza de tales exenciones de la otra Parte, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los ítems descritos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo.

7. Nada en este Acuerdo le impedirá a Finlandia imponer, de forma no discriminatoria, impuestos, aranceles, derechos, gravámenes o tasas al combustible abastecido en su territorio para su uso en una aeronave de una aerolínea designada de Perú que opera entre un punto en el territorio de Finlandia y otro punto en el territorio de Finlandia o en el territorio de otro Estado Miembro de la Unión Europea.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Subdirección de Registro y Archivo
M.R.E.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 7
Estipulaciones sobre la Capacidad

1. Cada Parte permitirá una justa e igual oportunidad a las aerolíneas designadas de ambas Partes para competir en la provisión y la venta de los servicios aéreos internacionales cubiertos por este Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá que cada aerolínea designada determine la frecuencia y la capacidad de los servicios aéreos internacionales que ofrece, basándose en las consideraciones comerciales del mercado.

3. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por una aerolínea designada de la otra Parte, excepto por exigencias aduaneras, técnicas, operacionales o medioambientales bajo condiciones uniformes consistentes con el Artículo 15 del Convenio.

4. Ninguna de las Partes impondrá a las aerolíneas designadas de la otra Parte un derecho de primera opción, un coeficiente de vuelos, un derecho por no objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, la frecuencia o el tráfico que resulte inconsistente con los objetivos de este Acuerdo.

5. Cada Parte podrá requerir el registro de los programas de tráfico y los planes de vuelos u operacionales individuales de las aerolíneas designadas de la otra Parte, de acuerdo con la legislación aplicable. La carga administrativa de los requisitos de registro será reducida y todas las declaraciones deberán ser resueltas prontamente por las respectivas autoridades aeronáuticas.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Subdirección de Registro y Archivo - Ministerio de Relaciones Exteriores - M.F.D.C.

35

Articulo 8
Tarifas

1. Cada Parte permitirá que las tarifas para los servicios aéreos sean decididos por cada aerolínea designada, basándose en las consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes estará limitada a preservar las disposiciones de competencia leal de este Acuerdo.

2. Ninguna de las Partes podrá exigir la notificación o registro por una aerolínea designada de la otra Parte de las tarifas cobradas por esta, excepto cuando se requiera, de manera no discriminatoria, para fines de información.



36

Artículo 9
Representación y Ventas de la Aerolínea

1. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte tendrá(n) el derecho a establecer y mantener en el territorio de la otra Parte, dentro del alcance de las leyes y normas domésticas, tales oficinas y personal administrativo, comercial y técnico que sean necesarios para cumplir con los requerimientos de la respectiva aerolínea designada.

2. Las aerolíneas designadas de las Partes tendrán libertad de vender los servicios de transporte aéreo en sus propios documentos de transporte en los territorios de ambas Partes, ya sea directamente o a través de un agente, en la moneda local o en cualquier otra moneda libremente convertible. Cada Parte deberá abstenerse de restringir el derecho de una aerolínea designada de la otra Parte a vender, y de cualquier persona a comprar dicho transporte.

3. Cada Parte otorgará a una aerolínea designada de la otra Parte el derecho de convertir y remitir al país de su elección, a pedido, ingresos locales en exceso de las sumas desembolsadas localmente. Dichas transferencias se permitirán al tipo de cambio aplicable a las transacciones corrientes vigentes en el momento en que se presenten los ingresos para conversión y remesas. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propia aerolínea o a cualquier otra aerolínea sobre una aerolínea designada de la otra Parte dedicada a servicios internacionales similares con respecto a dichas transferencias.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Subdirección de Registro y Archivo
M.R.E.-D.F.
Ministerio de Relaciones Exteriores

37

Artículo 10
Manejo en Tierra

Cada aerolínea designada tendrá el derecho de proporcionar sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte o alternativamente a subcontratar estos servicios, en su totalidad o en parte, a su elección, con cualquiera de los proveedores autorizados para brindar tales servicios. Cuando o mientras las leyes y las regulaciones aplicables para el manejo en tierra en el territorio de una Parte impidan o limiten ya sea la libertad de subcontratar estos servicios o de brindarlos por su propia cuenta, cada aerolínea designada será tratada, de manera no discriminatoria, con respecto a su acceso para hacerlo por su propia cuenta y servicios en tierra provistos por un proveedor o proveedores.



38

Artículo 11
Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que pueden ser impuestos por las autoridades o entidades recaudadoras competentes de cada Parte a las aerolíneas designadas de la otra Parte serán equitativamente prorrateados entre las categorías de los usuarios y no discriminatorios. En cualquier situación, cualquiera de dichos cargos al usuario será aplicado a las aerolíneas designadas de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra aerolínea en el momento en que se aplican los cargos.

2. Los cargos al usuario impuestos a las aerolíneas designadas de la otra Parte podrán reflejar, pero no podrán exceder, el costo total para las autoridades o entidades recaudadoras competentes por la provisión de instalaciones y servicios adecuados de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá incluir el retorno razonable de activos después de depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se formulan los cargos serán suministrados de manera eficiente y económica.

3. Cada Parte promoverá consultas entre las autoridades y entidades recaudadoras competentes en su territorio y las aerolíneas que usan los servicios e instalaciones, y alentará a dichas autoridades y entidades recaudadoras competentes, así como a las aerolíneas a intercambiar la información necesaria para permitir una revisión precisa de la racionalidad de los cobros de conformidad con los principios de los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a dichas autoridades a notificar a los usuarios debidamente sobre cualquier propuesta de cambio en los cargos al usuario para permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se realicen esos cambios.

4. Ninguna de las Partes, en los procedimientos de resolución de controversias de conformidad con el Artículo 17 de este Acuerdo, será declarada en violación de una disposición de este Artículo, a menos que (i) no realice una revisión del cobro o de la práctica que fuera objeto de queja de la otra Parte en un tiempo prudencial; o (ii) luego de tal revisión no realice todos los pasos, en su poder, para remediar cualquier cobro o práctica que fuera inconsistente con este Artículo.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Subdirección de Registro y Archivo - Ministerio de Relaciones Exteriores - M.R.E. F.

39

Artículo 12
Seguridad Operacional

1. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento con respecto a las normas de seguridad operacional mantenidas por la otra Parte en áreas referentes a las instalaciones aeronáuticas, tripulación de vuelo, aeronaves y operación de aeronaves. Tales consultas tendrán lugar dentro de treinta (30) días a partir de esa solicitud.

2. Si, luego de tales consultas, una Parte observa que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente normas de seguridad operacional en las áreas mencionadas en el párrafo 1 que satisfagan los estándares establecidos en ese momento en cumplimiento del Convenio, la otra Parte deberá ser informada de tales hallazgos y de los pasos considerados necesarios para cumplir con esos estándares. La otra Parte entonces deberá tomar acción correctiva apropiada en un plazo acordado.

3. Según lo estipulado en el Artículo 16 del Convenio, se acuerda adicionalmente que, cualquier aeronave operada por, o a nombre de una aerolínea de una Parte, en servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte ser objeto de una inspección por los representantes autorizados por la otra Parte con tal que esto no cause un retraso irrazonable en la operación de la aeronave. No obstante, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el objetivo de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación, y que el equipo de la aeronave y la condición de la aeronave cumplen con los estándares establecidos a esa fecha, de conformidad con el Convenio.

4. Cuando sea preciso realizar una acción urgente para asegurar la seguridad operacional de la operación de una aerolínea, cada Parte se reserva el derecho a suspender o variar inmediatamente la autorización operacional de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte.

5. Cualquier acción por una Parte de conformidad con el párrafo 4 de este Artículo cesará una vez que la razón para realizar tal acción desaparezca.

6. Con referencia al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue incumpliendo los estándares establecidos en ese momento, de conformidad con el Convenio, cuando el plazo acordado ha vencido, el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional debería ser informado al respecto. Éste último también deberá ser informado sobre la subsiguiente resolución satisfactoria de la situación.

7. Cuando una Parte haya designado a una aerolínea cuyo control normativo es ejercido y mantenido por un tercer Estado, los derechos de la otra Parte bajo este Artículo deberán aplicarse igualmente con relación a la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad operacional por ese tercer Estado y con relación a la autorización para operar de esa aerolínea.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección de Registro y Archivo
M.R.E.D.F.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 13
Seguridad de la Aviación

1. Consistente con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua para proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos A Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio en 14 el septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 el febrero de 1988, y el Convenio sobre Marcación de Explosivos Plásticos para Fines de Detección, firmado en Montreal en 1 de marzo de 1991, así como también con cualquier otro convenio referente a la seguridad de la aviación civil que ambas Partes celebren.

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

3. Las Partes deberán, como mínimo, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación y requisitos técnicos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio, en la medida en que tales disposiciones y requisitos de seguridad sean aplicables a las Partes; ellas deberán exigir que operadores de aeronaves de su registro u operadores de aeronaves que tienen su sede principal o residencia permanente en su territorio o están constituidos en el territorio de Finlandia, bajo los Tratados UE y que han recibido una licencia de operación de conformidad con el derecho de la Unión Europea, así como los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con tales disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte acuerda que dichos operadores de aeronaves estarán obligados a acatar las disposiciones de seguridad de la aviación y requisitos referidos en el párrafo 3 anterior, que exige la otra Parte para la llegada, la salida, o mientras se encuentren dentro del territorio de esa otra Parte. Para la llegada, salida, o mientras se encuentre dentro del territorio de Finlandia, los operadores de aeronave estarán obligados a observar las estipulaciones de seguridad de la aviación de conformidad con el derecho de la Unión Europea. Cada Parte asegurará que las medidas adecuadas sean aplicadas eficazmente dentro de su territorio para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los objetos de mano, el equipaje, la carga y las bodegas de la aeronave antes y durante el embarque o estiba. Cada Parte también prestará consideración favorable a cualquier pedido de la otra Parte para medidas de seguridad, razonables y especiales, para enfrentar una amenaza específica.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Subdirección de Registro y Archivo - M.F.D.E. - Ministerio de Relaciones Exteriores

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se apoyarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas con el fin de terminar rápidamente y de manera segura tal incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tiene fundamentos para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El no alcanzar un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días desde tal pedido constituirá causal para denegar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización operacional y los permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas designadas por esa Parte. Cuando sea necesario en caso de emergencia, una Parte podrá tomar una acción provisional antes de que expiren los quince (15) días. Cualquier acción realizada de conformidad con este párrafo será descontinuada cuando la contraparte acate las disposiciones de seguridad de este Artículo.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Subdirección de Registro y Archivo
M.F.D.L.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 14
Servicios Intermodales

Sin perjuicio de cualquier otra disposición de este Acuerdo, a las aerolíneas designadas y a los proveedores indirectos del transporte de carga de ambas Partes se les autorizará, sin restricciones, a utilizar con respecto a los servicios aéreos internacionales cualquier transporte de superficie para la carga hacia o desde cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros países, incluyendo el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras, e incluyendo, cuando sea pertinente, el derecho a transportar carga en depósito bajo las leyes y normas aplicables. Tal carga, ya sea transportada por superficie o por aire, tendrá acceso al procesamiento y a las instalaciones de las aduanas aeroportuarias. Las aerolíneas podrán optar por realizar su propio transporte en superficie o brindarlo a través de arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo el transporte de superficie operado por otras aerolíneas y proveedores de servicios aéreos de carga indirectos. Tales servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio único por el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre y cuando los embarcadores no sean mal informados sobre los hechos relativos a dicho transporte.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Subdirección de Archivo y Archivo
M.F.D.R.
Ministerio de Relaciones Exteriores

43

Artículo 15
Competencia Justa

Cada Parte deberá, cuando se requiera, ejercer toda acción apropiada dentro de su jurisdicción para eliminar toda forma de discriminación o práctica competitiva desleal que afecte adversamente la posición competitiva de la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte.



44

Artículo 16
Consultas

Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas relativas a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo. Tales consultas, que podrán efectuarse por y entre las autoridades aeronáuticas (salvo casos de interpretación), dentro de su competencia, comenzarán dentro de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba el requerimiento escrito del solicitante -salvo acuerdo distinto- o en un plazo menor como se señala en los Artículos 4 (Revocación de la Autorización), 12 (Seguridad Operacional) y 13 (Seguridad de la Aviación), cuando fuere aplicable.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Subdirección de Registro y Archivo
M.R.E.F.
Ministerio de Relaciones Exteriores

45

Artículo 17
Solución de Controversias – Arbitraje

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

2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal conformado por tres árbitros el cual será constituido, de la siguiente manera:

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

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

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

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

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

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

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

8. Si y en tanto, una Parte no cumple con un laudo bajo el inciso 6 de este Artículo, la otra Parte puede limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado, en virtud de este Acuerdo, a la Parte que haya incumplido.

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

REPÚBLICA DEL PERÚ
Subdirección de Registro y Archivo
M.R.E.D.F.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 18
Enmiendas

1. Las enmiendas al presente Acuerdo entrarán en vigor el primer día del segundo mes posterior a la fecha de recepción de la última notificación escrita mediante notas diplomáticas que confirmen que las Partes han cumplido sus procedimientos internos necesarios a tal efecto.

2. Las enmiendas al Anexo I de este Acuerdo, en la medida en que no impliquen una extensión de los derechos otorgados por este Acuerdo, se acordarán entre las autoridades aeronáuticas y entrarán en vigor en la fecha de la última comunicación a través de notas diplomáticas que las Partes se hayan notificado mutuamente acerca del cumplimiento de los requisitos de su legislación nacional para este fin.

48

Artículo 19
Acuerdos Multilaterales

1. En la implementación de este Acuerdo, ambas Partes se desempeñarán de conformidad con las disposiciones del Convenio.

2. Si un acuerdo multilateral sobre el transporte aéreo entra en vigor para ambas Partes, cualquier inconsistencia entre las obligaciones de las Partes en virtud del presente Acuerdo y ese otro acuerdo se resolverá de mutuo acuerdo.

44

Artículo 20
Terminación

1. Cualquiera de las Partes, en cualquier oportunidad, podrá notificar a la otra Parte su decisión de terminar este Acuerdo. Tal notificación deberá comunicarse simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. En tal caso este Acuerdo terminará a los doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte a menos que se retire la notificación por acuerdo de las Partes antes de que expire tal período. A falta del acuse de recepción por la otra Parte, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días luego de la recepción de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Ministerio de Relaciones Exteriores
Subdirección de Registro y Archivo
M.R.E.

30

Artículo 21
El Registro ante la OACI

Este Acuerdo y cualquiera de sus enmiendas serán registradas ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Subdirección de Registro y Archivo
M.F.D.F.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 22
Entrada en Vigor

Este Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes luego de que las Partes se hayan notificado mutuamente, a través de los canales diplomáticos, de que los procedimientos necesarios para la entrada en vigor de este Acuerdo han sido cumplidos.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo por duplicado en idiomas inglés, español, finlandes y sueco, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia, la versión en inglés prevalecerá.

Hecho en Helsinki el día 3 de Febrero del año 2023 en dos originales en idioma inglés, español, finlandés y sueco.

Por la República del Perú

Por la República de Finlandia

52

ANEXO I

Al Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia

Cuadro de Rutas

1. Las rutas que pueden ser operadas por las aerolíneas designadas de Perú, en ambas direcciones:

Puntos de origen	Puntos intermedios	Puntos de Destino	Puntos más allá
Cualquier punto en Perú	Cualquier punto	Cualquier punto en Finlandia	Cualquier punto

La(s) aerolínea(s) designada(s) del Perú podrá(n), en cualquier oportunidad, ejercer los derechos de tráfico de quinta libertad en hasta 3 puntos intermedios y/o en hasta 3 puntos más allá. Tales puntos intermedios y más allá podrán ser elegidos libremente y modificados por las autoridades aeronáuticas de Perú y serán notificados a las autoridades aeronáuticas de Finlandia.

2. Las rutas que pueden ser operadas por las aerolíneas designadas de Finlandia, en ambas direcciones:

Puntos de origen	Puntos intermedios	Puntos de Destino	Puntos más allá
Cualquier punto en Finlandia	Cualquier punto	Cualquier punto en Perú	Cualquier punto

La(s) aerolínea (s) designada(s) de Finlandia podrá(n), en cualquier oportunidad, ejercer los derechos de tráfico de quinta libertad en hasta 3 puntos intermedios y/o en hasta 3 puntos más allá. Tales puntos intermedios y más allá podrán ser elegidos libremente y modificados por las autoridades aeronáuticas de Finlandia y serán notificados a las autoridades aeronáuticas de Perú.

3. Cualquier aerolínea designada de una Parte podrá con sujeción a las leyes y regulaciones de la Parte que la designa, celebrar acuerdos de cooperación comercial como de bloqueo de espacio o acuerdos de código compartido, con:

(a) Una aerolínea o aerolíneas establecidas en el territorio de cualquiera de las Partes, o

(b) Una aerolínea o aerolíneas de un tercero. Si ese tercero no autoriza o permite acuerdos comparables entre las aerolíneas designadas de la otra Parte, y otras aerolíneas sobre servicios hacia, desde y a través de dicho tercer país, las Partes tendrán el derecho de no aceptar tales acuerdos.

Las estipulaciones antes citadas, sin embargo, se sujetan a la condición que:

53

(a) las aerolíneas operadoras en tales acuerdos cuentan con los derechos de tráfico apropiados y

(b) todas las aerolíneas cumplen con los requisitos aplicados a tales acuerdos concernientes a la información para los clientes y a los procedimientos de registro y aprobación.

Las aerolíneas de cada una de las Partes podrán mantener acuerdos de código compartido como aerolínea comercializadora en vuelos domésticos operados dentro del territorio de la otra Parte, siempre que estos servicios sean parte de un vuelo internacional.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Ministerio de Relaciones Exteriores - Subdirección de Registro y Archivo
M.F.O.F.

54

ANEXO II
Proceso de Mediación

1. Cualquier controversia que no pueda resolverse a través de consultas podrá, a instancia de cualquier Parte, someterse ante un mediador o ante un panel de resolución de controversias. Tal mediador o panel podrán utilizarse para la mediación, para determinar el fondo de la controversia o para recomendar un remedio o resolución de la controversia.

2. Las Partes deberán acordar, con anticipación, los términos de referencia del mediador o del panel, los principios generales o los criterios y los términos de acceso al mediador o al panel. También deberán tener en cuenta, de ser necesario, la emisión de una medida cautelar y la posibilidad de la participación de cualquiera de las Partes directamente afectada por la controversia, teniendo en cuenta el objetivo y la necesidad de un proceso simple, receptivo y expeditivo.

3. Un mediador o los integrantes de un panel podrán ser nombrados de una lista seleccionada de expertos en aviación debidamente calificados ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La selección del experto o expertos concluirá en un plazo de quince (15) días a partir de la recepción de la solicitud para su presentación ante un mediador o ante un panel. Si las Partes no concuerdan en la selección de un experto o expertos, la selección podrá ser derivado al Presidente del Consejo de la OACI. Cualquier experto asignado para este mecanismo debería estar calificado adecuadamente en el tema general de la controversia.

4. Una mediación deberá concluir dentro de los sesenta (60) días de la participación del mediador o del panel y cualquier determinación incluso, de ser aplicable, cualquier recomendación, deberá ser entregada en un plazo de sesenta (60) días a partir de la participación del experto o de los expertos. Las Partes podrán acordar por adelantado que el mediador o el panel puedan emitir una medida cautelar para el demandante, si se solicita, en cuyo caso se deberá emitir una determinación sobre el particular al inicio.

5. Las Partes cooperarán de buena fe para impulsar la mediación y para implementar la decisión o la resolución del mediador o del panel, a menos que, en cambio, acuerden, por adelantado, de que acatarán la decisión o la resolución. Si las Partes acuerdan, por adelantado, solicitar sólo una determinación de los hechos, ellos deberán aplicar tales hechos para resolver la controversia.

6. Los costos de este mecanismo serán estimados al inicio y prorrateados igualmente, pero con la posibilidad de una nueva distribución en la decisión final.

7. El mecanismo es sin prejuicio del uso continuado del proceso de consultas, el subsecuente uso del arbitraje, o la denuncia del Acuerdo bajo el Artículo 20.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Subdirección de Registro y Archivo - M.F.D.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

55

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

Se autentica el presente documento, que es

"COPIA FIEL DEL ORIGINAL"

Que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados "Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", registrado con el código B/. F1.01.2023 y que consta de 32 páginas.

Lima, 20-03-2024

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

María del Carmen Fuentes Dávila Fernández
Subdirectora de Registro y Archivo
Ministerio de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

ABIERTO
NORMAL

RKSP3425

MEMORÁNDUM N° DSL006792023

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto	:	Solicitud de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) entre el Perú y Finlandia

---

1. Mucho se agradecerá a esa Dirección General tenga a bien disponer el inicio del procedimiento de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) entre el Perú y Finlandia, suscrito el 3 de febrero del presente año, por el Jefe de Misión del Perú en Finlandia, Embajador Eric Anderson Machado; y la Jefa Especialista de Transporte Aéreo de la Unidad de Mercados del Departamento de Servicios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Finlandia, señora Päivi Jämsä. Con ese fin, se acompaña al presente un informe sobre el mencionado Tratado, elaborado por la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales.

2. Esta Dirección General recomienda iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Perú y Finlandia, que reforzará la relación bilateral y generará un impacto positivo y tangible en materia aerocomercial, al establecer el marco jurídico adecuado para los servicios de transporte aéreo entre ambas naciones.

3. De esta manera, nuestro país continúa promoviendo instrumentos internacionales que complementan los esfuerzos nacionales para promover el turismo receptivo, mejorando la conectividad aérea del Perú con el norte de Europa, en beneficio de los usuarios del transporte aéreo y consolidando el posicionamiento de nuestro país como centro de conexiones de América del Sur.

Lima, 13 de Julio del 2023

RKSP3425

Elvira Velásquez

María Elvira Velásquez Rivas-Plata
Embajadora
Directora General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

LEMV

Lima, 24 de marzo de 2021

OFICIO Nº 119 -2021-MTC/12

Señor Embajador
Augusto David Teodoro Arzubiaga Scheuch
Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Lampa 545
Lima

Asunto : **Suscripción del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia"**

Ref. : Informe 006-2021-MTC/12.POA

Tengo a bien dirigirme a Usted, para informarle que, habiendo concluido satisfactoriamente la negociación bilateral con la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Finlandia para la celebración del primer Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) entre ambos estados y cuyos textos finales han sido mutuamente consensuados, resulta pertinente y necesario proceder a la suscripción de este importante instrumento que tiene por objeto establecer la base jurídica y normativa para el desarrollo de las relaciones aerocomerciales entre ambos estados.

En consecuencia, agradeceré a nuestra Cancillería, a través de su Despacho, realizar las gestiones respectivas a fin de disponer la suscripción de este ASA, y proponer fecha y la modalidad más adecuada a las circunstancias actuales, si ello fuera posible.

Para estos fines, adjunto sírvase encontrar el Informe de la referencia emitido por nuestro Coordinador Técnico de Política Aérea, que esta Dirección General hace suyo, acompañado de copia de los textos en idiomas castellano e inglés del mencionado instrumento y de los documentos anexos al referido Informe.

Agradeciendo la especial atención que se sirva dispensar al presente por los compromisos bilaterales asumidos, me reitero de Usted.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones – República del Perú – Dirección Gral. de Aeronáutica Civil

DONALD TILDE BRANDO CASTILLO GALLEGOS
Director General de Aeronáutica Civil

BICENTENARIO
PERÚ 2021

54

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: ARCE ESPINOZA Luis Hector FAU 20131379944 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/03/2021 17:13:22-0500

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

INFORME No. 006 -2021-MTC/12.POA

A : **SR. DONALD CASTILLO GALLEGOS**
Director General de Aeronáutica Civil

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

ASUNTO : **SUSCRIPCION DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DE FINLANDIA**

Ref. :
a) Carta de TRAFI- Finnish Transport Safety Agency de 18oct2016 N° TRAFI/383667/03.02.00.01/2016
b) OF. RE (DSL-AER) 2-15-B/656 de 27ago2018
c) Memorándum de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas Civiles de Finlandia y Perú de 18set2018
d) R.M. N° 901-2018/MTC/01.02 de 19nov2018
e) Oficios N° 1541, 1542, 1543, 1544, 1545-2016-MTC/12 de 21nov16
f) Respuesta INDECOPI– Carta No. 811-2016-PRE-INDECOPI de 23Dic16
g) Respuesta MINRE – RE (DSL-AER)2-15B/110 del 8Feb2017
h) Respuesta MEF Oficio 1725-2019-EF/13.01 del 10may19 – Informe N° 082-2019-EF/62.01
i) Respuesta MINDEF - Oficio 0694-2017-VPD/B/b del 27Mar17
J) Oficio 1725-2019-EF/13.01 de SG-MEF de 10may19 – Informe No. 082-2019-EF/62.01
k) Oficio N° 091-2021-MTC/12 del 1mar21 a INDECOPI
l) Respuesta INDECOPI Oficio 000011-2021-GCT/INDECOPI – Informe No. 000021-2021-CLC/INDECOPI de 17mar21
ll) Oficio N° 556-MTC/12 del 21nov19 al MEF
m) Respuesta MEF Oficio N° 302 -2021-EF/13.01 del 18feb21

FECHA : Lima, 23 de marzo de 2021

Tengo a bien informar a su Despacho que el proceso de negociación bilateral entre las Autoridades Aeronáuticas Civiles (AAC) del Perú y Finlandia para la celebración del primer Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) con ese estado, 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, resultante del intercambio electrónico de contrapropuestas generado por los pronunciamientos sectoriales competentes entre 2016 y 2018 y de la negociación presencial entre dichas AACs, fue inicialado por los Jefes de Delegación de ambos países al término de la primera Reunión de Autoridades Aeronáuticas celebrada entre ambos países y figura como Apéndice II al "Memorándum de

Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas Civiles de la República de Finlandia y de la República del Perú" suscrito en Lima el 18 de setiembre de 2018, ratificado por R.M. No. 901-2018-MTC/01.02 de 19nov2018 (en adelante "MdE).

El referido texto tuvo que ser posteriormente modificado por pedido del MEF -que emitió su pronunciamiento sobre el proyecto original de 2016 luego de realizada la precitada reunión bilateral de 18set2018-, con cambios aceptados por la contraparte finlandesa gracias a la cooperación de ésta y de una fluida negociación por correspondencia electrónica, encontrándose a la fecha finalmente consensuado en su totalidad.

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

I.- ANTECEDENTES. -

1. En el año 2016 mediante el documento de la referencia a). a iniciativa de Finlandia, se inició el primer acercamiento de dicha Autoridad manifestando su interés de formalizar un ASA, dado que la aerolínea Finnish Airline - Finnair, tenía intenciones de explorar posibilidades para operar bajo código compartido entre ambos países, remitiendo su propuesta de ASA para consideración del Perú.

2. Mediante oficios de la referencia e) se solicita las opiniones a los sectores involucrados. Así, el 21nov16, se requirió el pronunciamiento del **MINRE, MINDEF, INDECOPI y MEF**, en las materias de su competencia del proyecto de ASA propuesto por Finlandia.

3. Mediante Carta N° 811-2016-PRE-INDECOPI del 23Dic16, **INDECOPI**, remite su primer pronunciamiento con observaciones al Art. 8° - Tarifas - del ASA. Esta observación original fue discutida y superada a satisfacción durante la Reunión de AAC a que se refiere el punto 7 de estos Antecedentes, tal y como consta en el documento de la referencia l).

4. Mediante Oficio RE(DSL-AER)2-15B/110 del 8Feb2017, el **MINRE** remite su pronunciamiento proponiendo textos alternativos al proyecto de ASA, los mismos que fueron incorporados al texto en revisión durante la precitada reunión de AAC.

5. Mediante Oficio 0694-2017-VPD/B/b del 27Mar17, el **MINDEF** remite su opinión favorable al texto propuesto.

6. En Agosto de 2018, nuestra Cancillería remitió el documento de la referencia b), por el cual se nos informa que una delegación de autoridades finlandesas tenía planificada una Agenda de Trabajo en Latinoamérica, con el fin de negociar textos de los Acuerdos de Servicios Aéreos con diferentes países de la región, por lo que proponían llevar a cabo una reunión bilateral en setiembre 2018, en nuestro país; propuesta que fue aceptada por esta AAC en coordinación con MINRE.

7. Durante la primera Reunión de Autoridades Aeronáuticas de Perú y de Finlandia, celebrada en la sede de nuestra Cancillería en Lima, el 18set2018, las Delegaciones Oficiales presididas por sus respectivas AACs y con participación de las autoridades diplomáticas de ambos estados, así como de representantes de las aerolíneas peruanas que prestan servicio aéreo regular internacional

(Avianca Perú y Latam Perú) y de la aerolínea Finnish Air -en calidad de Observadores-, encontrándose pendiente aún el pronunciamiento del **MEF** -como ya señalamos-, ambas Delegaciones acordaron el inicio de relaciones aerocomerciales, arribando a un cordial entendimiento y consenso sobre los aspectos sustanciales del proyecto de ASA, por lo que, como consta en la sección No. 1 del Memorándum de Entendimiento (MdE) suscrito al término de dicha reunión bilateral, se acordó inicialar el texto de ASA que figura como "Apéndice II" de dicho MdE, con el compromiso de llegar prontamente a un acuerdo definitivo por correspondencia u otro medio aceptable para, finalmente, suscribir el ASA de conformidad con la legislación nacional de ambos estados.

8. El MdE fue ratificado en Perú por R.M. No. 901-2018-MTC/01.02 de 19nov2018 de acuerdo a Ley, entrando así en vigencia las demás disposiciones del mismo, que permiten el inicio de relaciones aeronáuticas entre Perú y Finlandia, a la espera de la suscripción y aprobación del precitado ASA.

9. Dos años y medio después de solicitado por esta DGAC, el **MEF** emite su pronunciamiento mediante Oficio de su Secretaría General No. 1725-2019-EF/13.01 de 10may19 e Informe No. 082-2019-EF/62.01 con observaciones y propuestas de textos alternativos a los Art. 6 y 9 del texto en revisión. Trasladadas dichas propuestas a la contraparte finlandesa, que aceptó mediante texto alternativo que, trasladado en nov2019 con oficio de la referencia ll), fue aceptado por el MEF- brindando su conformidad en feb2021 con documento de la referencia m).

II.- ANALISIS DEL ACUERDO. -

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.

4. En perfecta concordancia con las normas nacionales y criterios antes mencionados, el texto del ASA con Finlandia que se adjunta para suscripción (en idiomas Inglés y Castellano), de carácter abierto -ya que ambas naciones comparten similares principios económicos y comerciales de libre acceso

de las fuerzas del mercado y libre competencia en la comercialización y prestación de este tipo de servicios-, incorpora:

- La mutua aceptación del criterio de "país de constitución y sede principal" en lugar del superado criterio de "propiedad sustancial", para la Designación de aerolíneas por cada Parte, en concordancia con nuestra legislación nacional.
- La multidesignación de aerolíneas por cada país (cualquier número de aerolíneas puede explotar los servicios regulares).
- La libre determinación por los operadores aéreos, sin intervención ni previa aprobación de los estados, tanto de los precios o tarifas como de la oferta de capacidad o frecuencias de vuelo, tipo de aeronave y puntos de operación en Perú y Finlandia, basándose únicamente en consideraciones de mercado.
- La libre, ilimitada y recíproca explotación de derechos de 3ª y 4ª libertad para la explotación del servicio regular de pasajeros y/o carga; permitiendo de otro lado una razonable y recíproca autorización para la explotación de derechos de 5° libertad en hasta 3 puntos intermedios entre ambos países y/o hasta 3 puntos más allá de estos, elegibles y modificables libremente por las autoridades de ambos países.
- La facultad otorgada a las aerolíneas designadas para explotar el servicio aéreo regular, directamente o mediante acuerdos de cooperación comercial, tales como de Código Compartido; permitiendo -en beneficio de nuestro turismo receptivo- la comercialización de rutas en servicio doméstico (nacional), siempre que sean operadas por las aerolíneas nacionales en cada país.
- La autorización para ofrecer y prestar servicios de transporte intermodal.
- Las demás estipulaciones y cláusulas "estándar" en este tipo de acuerdos, tales como las referidas a Seguridad de la Aviación, Seguridad Operacional, presentación de Estadísticas, Cargos al Usuario de aeropuertos, reconocimiento recíproco de Certificados y Licencias, Exenciones Aduaneras (consistentes con nuestra legislación y con el Convenio de Chicago), Remesas y Solución de Controversias.

5. El texto íntegro del proyecto que se adjunta en sus versiones en idiomas inglés y castellano incorpora totalmente las sugerencias y recomendaciones de todos los sectores involucrados.

III.- 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. En aviación civil internacional, la vinculación del Perú con terceros estados se materializa y se regula mediante la celebración de Acuerdos de Servicios Aéreos -e interinamente mediante Actas o Memoranda de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas Civiles concernidas.

2. Por ello, el Artículo 98° de la misma Ley, que contiene los criterios a considerar para el otorgamiento de derechos aerocomerciales –las llamadas "libertades del aire"-, señala que la concesión de todo derecho de esta naturaleza a un transportador extranjero debe sujetarse "a lo establecido en los acuerdos, convenios o instrumentos internacionales"; garantizando así la necesaria estabilidad jurídica que requieren los estados, inversionistas y operadores aéreos extranjeros.

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. 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.

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 Finlandia han sido sometidos al pronunciamiento de los sectores relevantes y competentes de nuestro Gobierno y recoge las propuestas o textos alternativos planteados por éstos.

2. Los términos y condiciones acordados en el texto final consensuado del 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. La suscripción del ASA con Finlandia, en los términos acordados, es consistente con la política del estado de profundizar las relaciones aerocomerciales con la Unión Europea.

4. Los inversionistas y operadores aéreos de Finlandia y del Perú, requieren contar con un instrumento internacional que les garantice le estabilidad jurídica necesaria para efectuar sus inversiones y desarrollar sus operaciones aerocomerciales en ambas naciones, constituyendo el ASA el instrumento mundialmente idóneo para este propósito.

5. Por las razones expuestas y por las ventajas que representa para el Perú en general y para el crecimiento de su turismo y comercio internacional en particular, recomendamos estimar favorablemente la suscripción del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia" que se acompaña en idioma inglés y castellano; solicitándole que el mismo sea remitido a nuestra Cancillería para ese fin.

6. Finalmente, hago de su conocimiento que, por reciente información recibida del nuevo Secretario General de la OACI, señor Juan Carlos Salazar, el ICAN-2021 (evento que permite en un solo lugar y fecha la suscripción múltiple de acuerdos y entendimientos aeronáuticos a nivel mundial) se estaría llevando a cabo en Colombia, durante el mes de diciembre del presente año; por lo que, considerando que la AAC de Finlandia ha venido proponiendo la suscripción de este ASA en el marco de los pasados ICAN, es plausible presumir que ésta se encontraría dispuesta la suscripción del presente ASA en la fecha indicada.

   En tal sentido quedo atento a sus instrucciones para proponer fecha y la modalidad más adecuada a las circunstancias actuales, en coordinación con nuestra Cancillería.

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.

DONALD HILDEBRANDO IVAN CASTILLO GALLEGOS FAU 20131379944 hard
Razon: Soy el Autor del Documento
Ubicacion: Lima - Lima
Fecha: 04/08/2022

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Lima, 04 de Agosto 2022

OFICIO N° 0254-2022-MTC/12

Señor
Ministro
MANUEL SOAREZ DOCUMENT
Director General de Soberania, Limites y Asuntos Antárticos (e)
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Jr. Lampa No. 580
Lima. -

Asunto : ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS (ASA) ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DE FINLANDIA

Referencia : OFICIO N° (DSL)-2-15-B/614(E-323375-2022)

Tengo a bien dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho comunica a esta Dirección General que la Cancillería ha estimado pertinente, se realicen mejoras a la traducción de la versión en inglés al castellano del "Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) entre la República del Perú y la República de Finlandia" (en adelante, el Acuerdo), previo a su firma.

ido Digitalmente por:
JELO SALAZAR Veronica Alicia
20131379944 soft
n: Doy VÃ° BÃ°
ición: Lima - Lima
a: 04/08/2022 10:49:11

Sobre el particular, teniendo en cuenta que estas mejoras a la traducción a las que alude sobre el texto final, se encuentran dentro del ámbito de su competencia de acuerdo a ley, esta Dirección General toma conocimiento de las modificaciones vinculadas a la traducción del Acuerdo planteadas por su Despacho, esperando que el proceso de perfeccionamiento del citado instrumento internacional pueda darse por concluido a la brevedad.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
DONALD HILDEBRANDO IVÁN CASTILLO GALLEGOS
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DHICG/rdccm/vaps

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/2062762 ingresando el número de expediente **E-323375-2022** y la siguiente clave: C5KRRV .

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: ALVAREZ ESTRADA Rosalia Haydee FAU 20131370646 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/05/2019 17:38:37-0500

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DE LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA IMPUNIDAD"

Lima, 10 de mayo de 2019

OFICIO N° 1725-2019-EF/13.01

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

Asunto : Opinión del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Finlandia y la República del Perú

Referencia :
a) Oficio N° 1542-2016-MTC/12.POA
b) Oficio N° 295-2017-MTC/12
c) Oficio N° 654-2017-MTC/12
d) Oficio N° 411-2018-MTC/12
e) Oficio N° 610-2018-MTC/12
f) Oficio N° 115-2019-MTC/12

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a los documentos de la referencia, mediante los cuales solicita a este Ministerio evalúe el Proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Finlandia y la República del Perú.

Al respecto, se adjunta copia del Informe Nº 082-2019-EF/62.01, elaborado por la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, para conocimiento y fines pertinentes.

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

Atentamente,

Documento firmado Digitalmente
ROSALÍA ALVAREZ ESTRADA
Secretaria General

CLAVE: 9:5:;<

https://apps4.mineco.gob.pe:443/st/r?ctrln=c60550bd-7aa9-4139-97a1-2611322656a5-450567

65

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 DE LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA IMPUNIDAD"

INFORME N° 082-2019-EF/62.01

Para : Señor
MICHEL CANTA TERREROS
Viceministro de Economía

Asunto : Opinión respecto del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Finlandia y la República del Perú.

Referencia :
a) Oficio N° 1542-2016-MTC/12.POA (HR N° 216807-2016)
b) Memorando N° 460-2016-EF/61.01
c) Oficio N° 295-2017-MTC/12
d) Oficio N° 654-2017-MTC/12
e) Informe N° 171-2018-EF/61.01
f) Oficio N° 411-2018-MTC/12
g) Memorando N° 301-2018-EF/61.01
h) Oficio N° 610-2018-MTC/12
i) Memorando N° 445-2018-EF/61.01
j) Informe N° 049-2019-EF/62.01
k) Oficio N°115-2019-MTC/12
l) Informe N° 086-2019-EF/61.01

Fecha : 29 MAR. 2019

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a los documentos a), c), d), f) y h) de la referencia, mediante los cuales el Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicita la opinión de este Ministerio respecto del texto del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Finlandia y la República del Perú, en adelante ASA con Finlandia.

A través de los documentos b), e), g) e i) de la referencia, la Dirección General de Política de Ingresos Públicos (DGPIP) solicita la opinión de esta Dirección General y emite opinión respecto del ASA con Finlandia, considerando las materias sobre las que versa el Acuerdo de la referencia.

Mediante el documento j) de la referencia esta Dirección General emite opinión consolidando la opinión de la DGPIP.

Conforme a lo solicitado por el Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el documento k) de la referencia, esta Dirección General emite la opinión consolidada de este Ministerio, respecto al texto remitido, en sustitución del texto anterior del ASA con Finlandia.

En virtud al documento indicado en el párrafo anterior, la DGPIP emite el documento l) de la referencia, el cual sustituye la opinión contenida en el Informe N° 171-2018-EF/61.01.

66

A través del presente informe esta Dirección General emite opinión sustituyendo el Informe N° 049-2019-EF/62.01 respecto del texto del ASA con Finlandia y consolida la opinión actualizada de la DGPIP.

I. ANTECEDENTES

1.1 El marco legal utilizado para analizar el ASA con Finlandia 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.
- Decreto Legislativo N° 1053, que aprueba la Ley General de Aduanas.
- 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
- Decreto Supremo N° 150-2007-EF, que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley para la Lucha contra la Evasión y para la Formalización de la Economía.
- 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 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.

1.2 Bajo el referido contexto normativo, se analiza el texto del ASA con Finlandia remitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

II. ANÁLISIS

Marco normativo aplicable al ASA con Finlandia

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

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

[1] Publicada el 8 de febrero de 1946.

67

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

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

2.3 La Ley General de Aduanas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1053[3], establece en su artículo 98 lo siguiente:

i. Las mercancías destinadas para el uso y consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de los medios de transporte de tráfico internacional, ya sean objeto de venta o no y las mercancías necesarias para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de éstos, serán considerados como rancho de nave o provisiones de a bordo y se admitirán exentas del pago de derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación para el consumo (inciso f).
ii. El material para uso aeronáutico destinado para la reparación o mantenimiento, los equipos para la recepción de pasajeros, manipuleo de la carga y demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves nacionales o internacionales ingresa libre de derechos de aduana y demás tributos, siempre que se trate de materiales que no se internen al país y que permanezcan bajo control aduanero, dentro de los límites de las zonas que se señale en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra (inciso h).

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

---

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.

Publicado el 20 de mayo de 2004.

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

68

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.

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

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

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

2.6 El numeral 5 del artículo 33 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo[6] 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 6 del ASA con Finlandia

2.7 La DGPIP y esta Dirección General emiten opinión respecto al artículo 6 del ASA con Finlandia referido a *"Exemption from Taxes, Customs Duties and othe Charges"*. Para efectos del análisis correspondiente se cita el texto bajo revisión:

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

69

"***Article 6***
Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. *Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.*

2. *There shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:*

   a) *aircraft stores taken on board in the territory of one Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Party;*

   b) *spare parts, including engines, introduced into the territory of one Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Party;*

   c) *fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Party for use in an international air service of a designated airline of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned Party, in which territory they are taken on board.*

   d) *airline documents, such as tickets and air waybills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, intended for use by a designated airline of one Party and introduced into the territory of the other Party.*

3. *Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.*

4. *The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.*

5. *Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.*

6. *The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which*

similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

7. Nothing in this Agreement shall prevent Finland from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of Perú that operates between a point in the territory of Finland and another point in the territory of Finland or in the territory of another European Union Member State".

2.8 Respecto a las frases "(...) *all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges* (...)" [párrafo 1], "(...) *the taxes, duties, fees and charges* (...)" [párrafo 2] y "*taxes, customs duties, fees and other similar charges* (...)" [párrafo 5], la DGPIP señala que su utilización podría generar confusión respecto del alcance de la exención planteada, pudiendo interpretarse que se pretende eximir del pago respecto de los tributos del tipo tasas o del pago a los servicios prestados por agentes privados en el marco de la actividad comercial. En consecuencia, la DGPIP sugiere reemplazar dichas expresiones por el siguiente texto: *"(...) the customs duties and other taxes respect of the importation (...)"*.

2.9 Con relación al material de publicidad y promocional [inciso d) del párrafo 2], la DGPIP indica que de una lectura conjunta con el párrafo 3 del artículo en comentario se puede desprender que se trataría de la exención de los derechos de aduana y demás impuestos que gravan la importación sobre el material de publicidad y promocional ingresado en el territorio de una Parte pero mantenidos bajo el control o supervisión de aduanas (no nacionalizado).

2.10 Al respecto, dado que se trata de bienes: i) utilizados a bordo de la aeronave, esto es, que no son introducidos al territorio nacional (mediante una nacionalización); o ii) que son distribuidos a los pasajeros, por la empresa aérea, no se encontrarían gravados con el Impuesto General a la Ventas (IGV).

2.11 En relación al primer supuesto, se precisa que en la medida que los citados bienes no son sometidos al régimen aduanero de la importación, para efectos de los derechos arancelarios, IGV, IPM e ISC, dichos bienes se encontraran fuera del campo de aplicación de los citados impuestos. En cuanto al segundo supuesto, la DGPIP indica que la publicidad y material promocional que arriben en el medio de transporte aéreo y sean distribuidos (transferidos) gratuitamente a los pasajeros por la empresa aérea, no se encuentran gravadas con el IGV dado que la citada operación (transferencia) se genera antes de que los bienes ingresen al país (nacionalización).

2.12 Sin perjuicio de lo antes señalado, tanto la DGPIP como esta Dirección General precisan que si el objetivo de la medida es el ingreso de material de publicidad y promocional sometido al régimen aduanero de importación, de acuerdo con la legislación nacional los bienes sometidos a dicho régimen se encuentran gravados con los tributos de importación (IGV, IPM, ISC y derechos arancelarios). Cabe agregar que dicho material publicitario no se encuentra incluido en la relación de

71

material de uso aeronáutico susceptibles de beneficios, aprobada mediante Decreto Supremo N° 064-2004-EF, el cual desarrolla los documentos considerados dentro del rubro "Documentación diversa".

2.13 Por otro lado, esta Dirección General, con relación a los demás supuestos previstos en los numerales 1 y 2 del artículo 6 precisa que estos se encuentran recogidos en la legislación nacional a través de lo dispuesto en el artículo 24 del Convenio de Aviación Civil Internacional, incisos f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas y el Decreto Supremo N° 064-2004-EF, en la medida que cumplan con los requisitos previstos en dicha normativa.

2.14 En cuanto al párrafo 5 la DGPIP y esta Dirección General, señalan que el equipaje y la carga en tránsito no ingresan al país[7] por lo que, para efectos del IGV, Impuesto de Promoción Municipal[8], Impuesto Selectivo al Consumo y Derechos Arancelarios dichos bienes se encuentran fuera del campo de aplicación de los citados impuestos.

2.15 En virtud al desarrollo precedente la DGPIP propone, en la parte pertinente, el siguiente texto alternativo:

> *"**Article 6***
> *Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges*
>
> 1. *Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from **the customs duties and other taxes respect of the importation** ~~all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges~~ on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.*
>
> 2. *There shall also be exempt from **the customs duties and other taxes respect of the importation** ~~the taxes, duties, fees and charges~~ referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:*
> *(...)*
>
> *Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from **the customs duties and other taxes respect of the importation** ~~taxes, customs duties, fees and other similar charges~~ not based on the cost of services on arrival or departure (...)".*

---

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

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

2.16 La DGPIP emite opinión respecto al artículo 9 del ASA con Finlandia referido a *"Airline Representation and Sales"*. Para efectos del análisis correspondiente se cita el texto bajo revisión:

> *"**Article 9***
> *Airline Representation and Sales*
> *(...)*
> 3. *Each Party shall grant to a designated airline of the other Party the right to convert and remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Such transfers shall be permitted at the rate of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay."*

2.17 Al respecto, la DGPIP señala que el artículo 9 de la Ley para la Lucha contra la Evasión y para la Formalización de la Economía[9] 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 debe ser realizado conforme a la norma antes indicada (legislación nacional). Asimismo, se debe eliminar la frase *"(...), and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay."*, toda vez que podría afectar la aplicación del ITF.

2.18 En virtud al desarrollo precedente la DGPIP propone, en la parte pertinente, el siguiente texto alternativo:

> *"**Article 9***
> *Airline Representation and Sales*
> *(...)*
> 3. *Each Party shall grant to a designated airline of the other Party the right to convert and remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed, **in accordance with national legislation**. Such transfers shall be permitted at the rate of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance."*

III. CONCLUSIONES

La DGPIP en los temas que son materia de su competencia, sugiere textos alternativos para los artículos 6 y 9 del Proyecto de Texto Final del ASA con Finlandia, a fin de que estos se ajusten a la terminología usada en la legislación nacional y se eviten problemas de interpretación respecto de su alcance.

[9] Cuyo Texto Único Ordenado fue aprobado por Decreto Supremo Nº 150-2007-EF

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 DE LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA IMPUNIDAD"

Por su parte esta Dirección General en temas materia de sus competencias no presenta observaciones al texto del ASA con Finlandia.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente,

JOSÉ LA ROSA BASURCO
Director
Dirección de Asuntos de Economía Internacional

El presente Informe cuenta con la conformidad del suscrito.

PEDRO HERRERA CATALÁN
Director General
Dirección General de Asuntos de Economía
Internacional, Competencia y Productividad

Firmado Digitalmente por TRINIDAD GUERRERO Kitty Elisa FAU 20131370645 soft
Fecha: 18/02/2021 17:09:16 COT
Motivo: Firma Digital

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

Lima, 18 de febrero del 2021

OFICIO N° 302 -2021-EF/13.01

Señora
SILVANA PATRICIA ELÍAS NARANJO
Secretaria General
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jr. Zorritos 1203, Cercado de Lima.
Presente.-

Asunto : Solicitud de opinión respecto del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia.

Referencia :
a) Oficio N° 556-2019-MTC/12
b) Oficio N° 030-2020-MTC/12
c) Oficio N° 080-2020-MTC/12

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a los documentos de la referencia, mediante los cuales su despacho solicita evaluar la propuesta formulada por la Autoridad Aeronáutica Civil de Finlandia con relación a las observaciones emitidas por este Ministerio respecto al Acuerdo del asunto contenidas en el Informe N° 082-2019-EF/62.01.

Al respecto, adjunto al presente se incluye copia del Informe Nº 009-2021-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 ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
KITTY TRINIDAD GUERRERO
Secretaria General

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Economía y Finanzas, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026 -2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web https://apps4.mineco.gob.pe:443/st/r?ctrln=42c6a3fe-5de1-4e8f-a3ff-6d0df1e0b062-646203 ingresando el siguiente código de verificación EFHFHDBE

Firmado Digitalmente por GALLARDO TORRES Carlos Enrique FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/01/2021 14:37:47 COT
Motivo: Firma Digital

Ministerio de Economía y Finanzas

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"

INFORME Nº 009-2021-EF/62.01

Para : Señora
BRIGITT BENCICH AGUILAR
Viceministra de Economía

Asunto : Solicitud de opinión sobre el proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia.

Referencia : a) Informe N° 082-2019-EF/62.01
b) Oficio N° 556-2019-MTC/12
c) Oficio N° 030-2020-MTC/12
d) Oficio N° 080-2020-MTC/12
e) Informe N° 079-2020-EF/61.01
(HR 179782-2019)

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.

MEF

Firmado Digitalmente por LA[illegible]SA BASURCO Jose A[illegible] FAU 2[illegible]370645 soft
Fecha: 27/01/2021 13:39:06 COT
Motivo: Doy V° B°

I. ANTECEDENTES

1.1 Mediante el documento a) de la referencia esta Dirección General emite informe consolidando la opinión de la DGPIP y de esta Dirección General respecto del texto del Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia, en adelante ASA con Finlandia. En dicho informe la DGPIP, en los temas vinculados a sus competencias, sugiere textos alternativos para los artículos 6 (Exemption from Taxes, Custom Duties and Charges) y 9 (Airline Representation and Sales) del proyecto de Texto Final del ASA con Finlandia, a fin de que se ajusten a la terminología usada en la legislación nacional y se eviten problemas de interpretación respecto de su alcance. Cabe indicar que la referida opinión fue notificada con fecha 13 de mayo de 2019 al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del Oficio N° 1725-2019-EF/13.01.

1.2 Conforme al documento b) de la referencia, el Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Trasportes y Comunicaciones, pone en conocimiento de este Ministerio que la Autoridad Aeronáutica Civil de Finlandia (AAC) ha remitido comentarios con relación a las observaciones formuladas en el Informe N° 082-2019-EF/62.01 del 29.03.2019. En dicho documento, la AAC acepta parcialmente los textos alternativos presentados en el informe de la referencia b) y propone nuevos textos alternativos al ASA con Finlandia.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Economía y Finanzas, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026 -2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web https://apps4.mineco.gob.pe:443/st/r?ctrln=041f934e-52c0-420b-9264-72c4cbedb69b-638408 ingresando el siguiente código de verificación EFHEJFBJ

1.3 A través del documento c) y d) de la referencia el Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Trasportes y Comunicaciones reitera la solicitud de opinión cursada a este Ministerio.

1.4 Mediante el documento e) de la referencia la Dirección General de Política de Ingresos Públicos emite opinión indicando que no presenta observaciones en temas de su competencia al contenido del ASA con Finlandia propuesto por la AAC de Finlandia.

II. ANÁLISIS

Marco normativo aplicable al ASA con Finlandia

2.1 En los siguientes párrafos se desarrolla el marco normativo aplicable para efectos del análisis del ASA con Finlandia propuesto por la AAC, solicitado a este Ministerio.

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

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

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

---

1 Publicada el 8 de febrero de 1946.

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

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Economía y Finanzas, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026 -2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web https://apps4.mineco.gob.pe:443/st/r?ctrln=041f934e-52c0-420b-9264-72c4cbedb69b-638408 ingresando el siguiente código de verificación EFHEJFBJ

77

2.4 La Ley General de Aduanas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1053[3], establece en su artículo 98 lo siguiente:

i. Las mercancías destinadas para el uso y consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de los medios de transporte de tráfico internacional, ya sean objeto de venta o no y las mercancías necesarias para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de éstos, serán considerados como rancho de nave o provisiones de a bordo y se admitirán exentas del pago de derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación para el consumo (inciso f).
ii. El material para uso aeronáutico destinado para la reparación o mantenimiento, los equipos para la recepción de pasajeros, manipuleo de la carga y demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves nacionales o internacionales ingresa libre de derechos de aduana y demás tributos, siempre que se trate de materiales que no se internen al país y que permanezcan bajo control aduanero, dentro de los límites de las zonas que se señale en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra (inciso h).

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

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

---

3 Publicado el 27 de junio de 2008.

4 Publicado el 20 de mayo de 2004.

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

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Economía y Finanzas, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026 -2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web https://apps4.mineco.gob.pe:443/st/r?ctrln=041f934e-52c0-420b-9264-72c4cbedb69b-638408 ingresando el siguiente código de verificación EFHEJFBJ

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

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

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

2.7 El numeral 5 del artículo 33 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo[6] 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.

2.8 El artículo 5 del Decreto Legislativo N° 668, Ley Marco del Comercio Exterior el Estado garantiza la libre tenencia, uso y disposición interna moneda extranjera, por las personas naturales y jurídicas residentes en el país; así como la libre convertibilidad de la moneda nacional a un tipo de cambio único.

2.9 El artículo 7 del Decreto Legislativo Nº 662, que otorga un régimen de estabilidad jurídica a las inversiones extranjeras mediante el reconocimiento de ciertas garantías, garantiza el derecho de los inversionistas extranjeros a transferir al exterior, en divisas libremente convertibles, sin autorización previa de ninguna autoridad del Gobierno Central u organismos públicos descentralizados, Gobiernos Regionales o Gobiernos Municipales, previo pago de los impuestos de ley.

Respecto del artículo 6 del ASA con Finlandia

2.10 La DGPIP, respecto de las disposiciones contenidas en el ASA con Finlandia propuesto por la AAC, vinculadas a los temas de su competencia, identifica la siguiente:

---

6 Aprobado por el Decreto Supremo Nº 055-99-EF.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Economía y Finanzas, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026 -2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web https://apps4.mineco.gob.pe:443/st/r?ctrln=041f934e-52c0-420b-9264-72c4cbedb69b-638408 ingresando el siguiente código de verificación EFHEJFBJ

"Artículo 6 Exemption from taxes, customs duties and other charges

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges in respect of importation on arriving in the territory of the other Party, with the exception of charges based on the cost of the service provided, provided that such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided: […]".

2.11 Sobre el particular, como antecedente se debe señalar que la DGPIP[7], consideró que la utilización de la frase "all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges" en el párrafo 1 y "the taxes, duties, fees and charges" en el párrafo 2 podría generar confusión respecto del alcance de la exención planteada, pudiendo interpretarse que se pretende eximir del pago de tributos del tipo tasa; por lo que, propuso el texto, "the customs duties and other taxes respect of the importation" en ambos párrafos.

2.12 Ahora bien, respecto de la propuesta alternativa a dicho texto presentada por la AAC de Finlandia[8] "all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges in respect of importation (…), with the exception of charges based on the cost of the service provided, (…)" en el párrafo 1 y "the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1" en el párrafo 2; se considera que con dichos textos se supera la confusión sobre el alcance de la exención señalada en el párrafo precedente.

2.13 En efecto, la alternativa del párrafo 1, hace referencia a exenciones sobre operaciones de importación recogiéndose este extremo de la alternativa sugerida por la DGPIP, la que involucra las exenciones del IGV, IPM e ISC aplicables a la importación previstas en la legislación nacional.

2.14 Además, si bien los términos utilizados materia de exención podrían interpretarse que comprende el tributo de tipo tasa relacionados con operaciones de importación, como las tasas por la emisión de autorizaciones o permisos sectoriales para el ingreso de mercancías restringidas, esta posibilidad se ve anulada con el retiro de la exención de los cargos basados en el costo del servicio brindado, conforme opina la DGPIP.

---

7 Tal como se recogió en el informe consolidatorio de la referencia a) del presente informe.
8 Conforme se desprende de la comunicación que se adjunta al documento b) de la referencia.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Economía y Finanzas, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026 -2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web https://apps4.mineco.gob.pe:443/st/r?ctrln=041f934e-52c0-420b-9264-72c4cbedb69b-638408 ingresando el siguiente código de verificación EFHEJFBJ

2.15 A mayor abundamiento conforme a la Norma II del Título Preliminar del Código Tributario[9] la tasa es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva por el Estado de un servicio público individualizado en el contribuyente. Asimismo, dispone que el rendimiento de los tributos distintos a los impuestos, es decir, las tasas, no deben tener un destino ajeno al de cubrir el costo de las obras o servicios que constituyen los supuestos de la obligación.

2.16 En ese sentido, la DGPIP indica que al ser la tasa un tributo que se cobra al contribuyente con la finalidad de que el Estado le preste efectivamente un servicio público individualizado, la determinación de su monto está sujeto a un límite cuantitativo –el cual es que el monto de la tasa no exceda el costo del servicio público brindado.

2.17 En línea con lo antes señalado, la alternativa del párrafo 2, según señala la DGPIP, también recoge las exenciones sobre operaciones de importación exceptuando los cargos basados en el costo del servicio brindado.

Respecto al artículo 9 del ASA con Finlandia

2.18 Por otra parte, esta Dirección General emite opinión respecto a las disposiciones contenidas en el párrafo 3 del artículo 9 del ASA con Finlandia propuesto por la AAC. Para el análisis correspondiente se cita el referido extremo del párrafo:

> *"(...) Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a desiqnated airline of the other Contracting Partv engaqed in similar international services in respect of such transfers. (...)"*

2.19 Para el análisis solicitado corresponde traer a colación el artículo 64 de la Constitución Política del Perú que establece que "El Estado garantiza la libre tenencia y disposición de moneda extranjera."

2.20 A lo anterior se agrega que el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 668, Ley Marco del Comercio Exterior el Estado, garantiza la libre tenencia, uso y disposición interna moneda extranjera, por las personas naturales y jurídicas residentes en el país; así como la libre convertibilidad de la moneda nacional a un tipo de cambio único.

2.21 Así también, conforme se desprende del artículo 7 del Decreto Legislativo Nº 662, que otorga un régimen de estabilidad jurídica a las inversiones extranjeras mediante el reconocimiento de ciertas garantías, se garantiza el derecho de los inversionistas extranjeros a transferir al exterior, en divisas libremente convertibles, sin autorización previa de ninguna autoridad del Gobierno Central u organismos públicos descentralizados, Gobiernos Regionales o Gobiernos Municipales, previo pago de los impuestos de ley.

9 Cuyo Texto Único Ordenado ha sido aprobado por el Decreto Supremo N° 133-2013-EF y normas modificatorias.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Economía y Finanzas, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026 -2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web https://apps4.mineco.gob.pe:443/st/r?ctrln=041f934e-52c0-420b-9264-72c4cbedb69b-638408 ingresando el siguiente código de verificación EFHEJFBJ

2.22 Considerando que la normativa nacional desarrollada no colisiona con la propuesta formulada por la ACC de Finlandia, esta Dirección General no presenta observaciones al extremo del ASA con Finlandia que se analiza.

III. CONCLUSIÓN

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la DGPIP y esta Dirección General no presentan observaciones al contenido del Proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia propuesto por la AAC de Finlandia.

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

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Economía y Finanzas, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026 -2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web https://apps4.mineco.gob.pe:443/st/r?ctrln=041f934e-52c0-420b-9264-72c4cbedb69b-638408 ingresando el siguiente código de verificación EFHEJFBJ

Firmado Digitalmente por TRINIDAD GUERRERO Kitty Elisa FAU 20131370645 soft
Fecha: 23/06/2022 20:43:08 COT
Motivo: Firma Digital

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL FORTALECIMIENTO DE LA SOBERANIA NACIONAL"
"AÑO DEL BICENTENARIO DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ"

Lima, 23 de junio del 2022

OFICIO Nº 1465 -2022-EF/13.01

Señora
ANA ROSA VALDIVIESO SANTA MARIA
Secretaria General
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Lampa 545 Cercado de Lima, Lima.
Presente. –

Asunto : Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) entre la República del Perú y la República de Finlandia.

Referencia : OF. RE (DSL) N° 2-5-E/472
(HR E-048073-2022)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia mediante el cual el Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos pone en conocimiento que la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores ha estimado pertinente realizar una nueva revisión de la versión del texto en español del "Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) entre la República del Perú y la República de Finlandia", como paso previo a su firma. En ese contexto, solicita la conformidad de este Ministerio respecto del artículo 11 de la propuesta en español.

Al respecto, adjunto al presente se incluye copia del Memorando Nº 254-2022-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 ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

Firmado digitalmente
KITTY TRINIDAD GUERRERO
Secretaria General

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Economía y Finanzas, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web https://apps4.mineco.gob.pe/st/v ingresando el siguiente código de verificación CJDCHBG

Firmado Digitalmente por LA ROSA BASURCO Jose Alfredo FAU 20131370645 soft
Fecha: 21/06/2022 17:31:24 COT
Motivo: Firma Digital

Ministerio de Economía y Finanzas

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 DE LA UNIVERSALIZACIÓN DE LA SALUD"
"AÑO DEL BICENTENARIO DEL CONGRESO DE LA REPÙBLICA"

MEMORANDO Nº 254 - 2022-EF/62.01

Para : Señor
ALEX ALONSO CONTRERAS MIRANDA
Viceministro de Economía

Asunto : Solicitud de opinión respecto del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia".

Referencia : a) OF. RE (DSL) N° 2-5-E/472
b) Memorando N° 0020-2022-EF/61.04
c) Informe Nº 009-2021-EF/62.01
(HR E-048073-2022)

Fecha : Lima, 21 de junio de 2022

Me dirijo a usted con relación al documento a) de la referencia, mediante el cual el Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos pone en conocimiento que la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores ha estimado pertinente realizar una nueva revisión de la versión del texto en español del "Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) entre la República del Perú y la República de Finlandia", como paso previo a su firma; en consecuencia, solicita la conformidad de este Ministerio respecto del artículo 11 de la propuesta en español.

Al respecto, a través del documento b) de la referencia la Dirección General de Política de Ingresos Públicos señala que el artículo 11 sobre el que se solicita opinión, no contiene temas de su competencia. Sin perjuicio de ello, ha revisado el texto en español del artículo 6 referido a Exención de Impuestos, Derechos de Aduana y otros Cargos y corresponde con la versión que fue analizada por dicha Dirección General en su oportunidad sobre la que no se presentó observaciones, conforme se desprende del Informe Nº 009-2021-EF/62.01.

Por su parte, esta Dirección General señala que desde el ámbito de las competencias asignadas, no se presentan observaciones al artículo 11 del texto en español del ASA entre la República del Perú y la República de Finlandia. Asi también, se precisa que el texto en español del Acuerdo se condice con el texto evaluado en el Informe Nº 009-2021-EF/62.01, por lo que no se presentan observaciones al respecto.

En ese sentido, corresponde remitir la presente comunicación al Ministerio de Relaciones Exteriores, a efectos de atender la solicitud formulada mediante el documento a) de la referencia.

Atentamente,

Firmado digitalmente
JOSÉ LA ROSA BASURCO
Director de la
Dirección General de Asuntos de Economía
Internacional, Competencia y Productividad

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Economía y Finanzas, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web https://apps4.mineco.gob.pe/st/v ingresando el siguiente código de verificación CJDBEFJ

PERÚ | Presidencia del Consejo de Ministros | INDECOPI

E 345966-2016

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

Presidencia
anexo 1101

CARTA N° 811 -2016/PRE-INDECOPI

Lima, 23 de diciembre de 2016

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

Asunto: Opinión sobre el Proyecto de Texto Final de Acuerdo de Servicios Aéreos entre Perú y Finlandia.

Ref.: Oficio N° 1545-2016-MTC/12.POA

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en representación del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi, con relación al oficio de la referencia mediante el cual solicita la opinión de este Instituto respecto del Proyecto de Texto Final del Acuerdo de Servicios Aéreos entre Perú y Finlandia.

Al respecto, por medio de la presente comunicación, le remito adjunto el Informe N° 054-2016/ST-CLC-INDECOPI emitido por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi que contiene la opinión solicitada; para su conocimiento y fines.

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

Atentamente,

Ivo Gagliuffi Piercechi
Presidente del Consejo Directivo

PERÚ | Presidencia del Consejo de Ministros | INDECOPI

INFORME 054-2016/ST-CLC-INDECOPI

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

Indecopi
PRESIDENCIA
05 DIC 2016
RECIBIDO
Hora: 12:40 Por:

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

REFERENCIA : Oficio 1545-2016-MTC/12.POA – Proyecto de Texto Final de Acuerdo de Servicios Aéreos entre Perú y Finlandia

FECHA : 2 de diciembre de 2016

I. ANTECEDENTES

1. Mediante Oficio 1545-2016-MTC/12.POA del 21 de noviembre de 2016, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, la DGAC) remitió al Indecopi copia del "Proyecto de Texto Final de Acuerdo de Servicios Aéreos entre Perú y Finlandia" (en adelante, el Acuerdo), a fin de que emita un pronunciamiento sobre los temas de su competencia.

2. Mediante Hoja de Trámite 165965 del 24 de noviembre de 2016, la Presidencia del Consejo Directivo del Indecopi encargó a esta Secretaría Técnica la elaboración de un informe técnico sobre la solicitud de opinión de la DGAC.

II. OBJETO DEL INFORME

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

III. ANÁLISIS

4. Respecto del artículo 8 del Acuerdo, cabe indicar que el referido precepto señala lo siguiente:

Article 8
Pricing

1. *Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the Marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:*
   a) *prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;*
   b) *protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of dominant position; and*
   c) *protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.*

2. *Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by a designated airline of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification of filing by a designated airline of the other Contracting Party of process charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.*

   (...)

4. *If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Party shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to be contrary, the previously existing price shall continue in effect."*

5. De la lectura de los literales a) y b) del numeral 1 del artículo 8 del Acuerdo, se puede entender que las Partes Contratantes podrán intervenir para (i) evitar que las empresas de transporte aéreo designadas cobren precios no razonables y (ii) proteger a los usuarios frente a precios injustificadamente altos.

6. Al respecto, en opinión de esta Secretaría Técnica, para la determinación de los precios no resulta recomendable incluir criterios como "precios no razonables" o "precios irrazonablemente altos", pues en nuestro país no existe un organismo regulador de las tarifas de los servicios aéreos, cuya función consista en determinar la tarifa que debe cobrar cada empresa de transporte aéreo. Por el contrario, la libre determinación de precios es la regla que rige en nuestro modelo económico y, como se ha podido apreciar, también en el mercado de transporte aéreo.

7. Así, sería contrario al ordenamiento jurídico establecer que la autoridad aeronáutica nacional se encuentra obligada a garantizar que los precios sean justos o razonables, tal como lo establecen las disposiciones indicadas, pues ello sería contrario al régimen de economía social de mercado, establecido por el artículo 58 de la Constitución Política del Perú[1], a la prohibición de fijar precios administrativamente, contenida en el artículo 4 del Decreto Legislativo 757[2].

---

[1] **Constitución Política del Perú de 1993.**
Artículo 58.- La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.
(El énfasis es agregado).

[2] **Decreto Legislativo 757, Ley Marco Para el Crecimiento de la Inversión Privada.**
Artículo 4.- La libre competencia implica que los precios en la economía resultan de la oferta y la demanda, de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución y las Leyes. Los únicos precios que pueden fijarse administrativamente son las tarifas de los servicios públicos, conforme a lo que se disponga expresamente por Ley del Congreso de la República

8. En ese orden de ideas, no resulta acorde con la legislación nacional señalar que se protegerá a los consumidores frente a precios excesivamente altos, pues nuestra legislación de defensa de la libre competencia no contempla la posibilidad de investigar y sancionar los denominados "precios excesivos" o aquellos que son consecuencia de la posición de dominio de un agente económico en un determinado mercado, sin la verificación de afectación a competidores reales o potenciales del agente dominante[3].

9. Por lo tanto, esta Secretaría Técnica recomienda eliminar los literales a) y b) del numeral 1 del artículo 8 del Acuerdo en vista de que la aplicación de dicha disposición implicaría la intervención de las Partes en la fijación de las tarifas de las empresas de transporte aéreo designadas.

10. De otro lado, el numeral 2 del artículo 8 del Acuerdo establece que las Partes pueden requerir que se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las empresas de transporte aéreo.

11. Sobre el particular, consideramos recomendable no incluir esta disposición, puesto que, dicho dispositivo tendría como finalidad establecer una restricción o limitación, consistente en que las Partes puedan requerir a las líneas aéreas designadas la notificación de los precios a cobrar por la prestación del servicio de transporte, lo que podría implicar que las líneas aéreas designadas deban prever sus precios 30 días antes de su implementación, generando rigideces en el establecimiento dinámico de los precios en este mercado. En efecto, consideramos que las empresas de transporte aéreo deben gozar 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.

12. Sin perjuicio de lo antes mencionado, consideramos que en la referida propuesta tampoco se ha identificado la falla que se pretende corregir como consecuencia de la implementación de la mencionada restricción de notificar los precios antes de su implementación.

13. Por tanto, esta Secretaría Técnica considera que se debe modificar el numeral 2 del artículo 8 del Acuerdo, eliminándose la disposición que establece que las Partes podrán solicitar el registro de los precios de las empresas de transporte.

14. Finalmente, en relación con lo dispuesto por el numeral 4 del artículo 8 del Acuerdo, esta Secretaría Técnica no ha podido verificar si la referencia al numeral 1 del artículo 8 de la propuesta corresponde a: i) Cada Parte Contratante permitirá que los precios de los servicios aéreos sean establecidos por cada línea aérea, según las consideraciones del mercado; o, ii) Limitaciones a la intervención de las Partes Contratantes. Considerando que hemos opinado

---

[3] **Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**
Artículo 10.- El abuso de la posición de dominio.-
10.5. No constituye abuso de posición de dominio el simple ejercicio de dicha posición sin afectar a competidores reales o potenciales.

89

sobre la modificación de la referencia a la intervención del Estado, a continuación, opinaremos sobre el supuesto i).

15. Al respecto, somos de la opinión que la redacción propuesta en el Acuerdo podría interpretarse que, en caso de detectarse que los precios sean "inconsistentes" con las condiciones de mercado, es decir producto de la interacción de la oferta y demanda, esta situación podría referirse a precios establecidos como consecuencia de la realización de conductas anticompetitivas.

16. Bajo tal supuesto, no somos de la opinión favorable para que las Partes Contratantes realicen consultas, trasladando su insatisfacción sobre dichos precios, toda vez que el ordenamiento jurídico de cada Parte, contempla las vías legales pertinentes para cuestionar la aplicación de precios que resulten anticompetitivos.

17. Asimismo, bajo el supuesto planteado, dicha propuesta podría hacer referencia a una habilitación legal para el establecimiento de los precios anticompetitivos, mediante la referencia a la dación de un acuerdo entre las Partes Contratantes o, en caso de no existir acuerdo, se estaría permitiendo el cobro "inconsistente", tal como se menciona al finalizar el numeral 4 del artículo 8. Por lo tanto, esta Secretaría Técnica recomienda eliminar el numeral 4 del artículo 8 del Acuerdo, debido a que no guardaría correspondencia con el ordenamiento jurídico nacional.

IV. CONCLUSIONES

Esta Secretaría Técnica concluye que las partes pertinentes del artículo 8 del Acuerdo se modifiquen y adecuen al ordenamiento jurídico nacional según el análisis expuesto en el presente informe.

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

Indecopi Firma Digital
Firmado digitalmente por CABELLO LECCA Rosa Nelly FAU 20133840533 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17.03.2021 10:32:15 -05:00

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

San Borja, 17 de Marzo del 2021

OFICIO N° 000011-2021-GCT/INDECOPI

Señor
Donald Hildebrando Castillo Gallegos
Director General de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Presente.-

Asunto: Solicitud de Conformidad al Texto Final.
Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) Perú – Finlandia.

Referencia: OFICIO N° 091-2021-MTC/12.

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y, asimismo, brindar atención a la comunicación de la referencia, mediante la cual, remite adjunto al Indecopi, el proyecto de texto final del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Finlandia – ASA", para nuestra conformidad formal, en aras de levantar la observación al Artículo 8-Precios (Tarifas) dada por nuestra entidad a través del Informe 054-2016/ST-CLC-INDECOPI remitida vía Carta N° 811-2016-PRE-INDECOPI de fecha 23 de diciembre del 2016, con el objeto de proceder a la etapa de suscripción y perfeccionamiento del tratado, de conformidad con los procedimientos establecidos por Cancillería para estos fines.

Al respecto, atendiendo a vuestra solicitud, adjunto a la presente, el Informe Técnico N° 000021-2021-CLC/INDECOPI, elaborado por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi sobre el tema.

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

Atentamente,
Firmado digitalmente por:
ROSA NELLY CABELLO LECCA
Gerente de Cooperación Técnica y Relaciones Institucionales

Adj.: Lo indicado

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: **https://enlinea.indecopi.gob.pe/verificador/** e ingresando el siguiente código de verificación: **KMOIBTL**

Indecopi Firma Digital
Firmado digitalmente por ESPINOZA LOZADA Jesus Eloy FAU 20133840533 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11.03.2021 10:24:32 -05:00

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

San Borja, 11 de Marzo del 2021

INFORME TECNICO N° 000021-2021-CLC/INDECOPI

A	:	**Hania Pérez de Cuéllar** Presidenta del Consejo Directivo
C.c.		**Rosa Cabello Lecca** Gerente de Cooperación Técnica y Relaciones Institucionales
DE	:	**Jesús Espinoza Lozada** Secretario Técnico Comisión de Defensa de la Libre Competencia
REFERENCIA	:	Oficio 091-2021-MTC/12

I. ANTECEDENTES

1. Mediante Oficio 091-2021-MTC/12 del 1 de marzo de 2021, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones puso en conocimiento del INDECOPI que se ha elaborado un nuevo proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Finlandia y la República del Perú (en adelante, el nuevo ASA), que dejaría de lado el texto original del artículo 8 sobre Tarifas, contenido en el anterior Acuerdo suscrito entre ambos países, y que fue observado por la Secretaría Tecnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Secretaría Técnica) en su Informe 054-2016/ST-CLC-INDECOPI.

2. Mediante Hoja de Trámite 840-2021-PRE/INDECOPI, la Presidencia del Consejo Directivo solicitó a la Secretaría Técnica que emita opinión respecto del nuevo ASA.

II. OBJETO DEL INFORME

3. Emitir opinión respecto del artículo 8, sobre «Tarifas», contenido en el nuevo ASA.

III. ANÁLISIS

4. Sobre el particular, el artículo 8 del nuevo ASA señala lo siguiente:

Article 8
Tariffs

1. Each Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to preserve the fair competition provisions of this agreement.

2. *Neither Party shall require the notification nor filing by a designated airline of the other may Party of prices charged by it, except as be required on a non-discriminatory basis for information purposes.*

5. Al respecto, mediante el Informe 054-2016/ST-CLC-INDECOPI, esta Secretaría Técnica señaló, entre otros aspectos, que en nuestro país la libre determinación de precios es la regla que rige nuestro modelo económico. En consecuencia, se debe permitir que cada agente económico pueda establecer de manera autónoma e independiente los precios de los bienes o servicios que oferta en el mercado.

6. Asimismo, en el referido informe también se mencionó que las empresas aéreas deben gozar de la libertad necesaria para fijar sus precios y no se les debe requerir la presentación de una notificación previa ante la autoridad correspondiente para su implementación, toda vez que generaría rigideces en el establecimiento dinámico de los precios.

7. El artículo 8 del nuevo ASA ha recogido las recomendaciones brindadas por la Secretaría Técnica, toda vez que se permite que las líneas áreas designadas puedan establecer sus precios de acuerdo con las condiciones del mercado, interviniendo los Estados solo para preservar el proceso competitivo en sus respectivos países.

8. En línea con lo antes mencionado, en el nuevo ASA se descarta la posibilidad de una notificación previa de precios por parte de las líneas áreas a las autoridades correspondientes y, de llevarse a cabo la notificación, solo procedería para fines informativos. En consecuencia, por lo antes mencionado, la Secretaría Técnica es de opinión favorable al nuevo ASA.

IV. CONCLUSIÓN

La Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia es de opinión favorable respecto del artículo 8 «Tarifas», contenido en el nuevo proyecto de "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Finlandia y la República del Perú", remitido mediante Oficio 091-2021-MTC/12 por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

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

(JEL/acp)

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

ABIERTO
NORMAL

RKSP3425

MEMORÁNDUM N° DSL006792023

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto	:	Solicitud de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) entre el Perú y Finlandia

---

1. Mucho se agradecerá a esa Dirección General tenga a bien disponer el inicio del procedimiento de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) entre el Perú y Finlandia, suscrito el 3 de febrero del presente año, por el Jefe de Misión del Perú en Finlandia, Embajador Eric Anderson Machado; y la Jefa Especialista de Transporte Aéreo de la Unidad de Mercados del Departamento de Servicios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Finlandia, señora Päivi Jämsä. Con ese fin, se acompaña al presente un informe sobre el mencionado Tratado, elaborado por la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales.

2. Esta Dirección General recomienda iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Perú y Finlandia, que reforzará la relación bilateral y generará un impacto positivo y tangible en materia aerocomercial, al establecer el marco jurídico adecuado para los servicios de transporte aéreo entre ambas naciones.

3. De esta manera, nuestro país continúa promoviendo instrumentos internacionales que complementan los esfuerzos nacionales para promover el turismo receptivo, mejorando la conectividad aérea del Perú con el norte de Europa, en beneficio de los usuarios del transporte aéreo y consolidando el posicionamiento de nuestro país como centro de conexiones de América del Sur.

Lima, 13 de Julio del 2023

RKSP3425

Elvira Velásquez

María Elvira Velásquez Rivas-Plata
Embajadora
Directora General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

LEMV

Informe del Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Finlandia

Antecedentes

En octubre de 2016, la Autoridad Aeronáutica Civil de Finlandia expresó su interés de formalizar un futuro Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) con nuestro país, remitiendo un proyecto de texto del ASA como propuesta inicial.

Desarrollo

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) transmitió esta información el 21 noviembre de 2016, solicitando opinión sobre el proyecto de ASA a los sectores involucrados.

Al respecto, el 8 de febrero de 2017, esta Cancillería remitió el oficio (DSL-AER)2-15-B/10 a la DGAC, proponiendo textos alternativos y recomendaciones como modificar la definición de territorio y las enmiendas; no hacer referencia a los Gobiernos de los dos Estados; sugiere emplear el arbitraje como medio de solución de controversias en lugar de la mediación; y que se suscriba también una versión en español del ASA.

Por su parte, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) emitió un primer pronunciamiento con algunas observaciones y el Ministerio de Defensa (MINDEF) presentó su opinión favorable.

Luego, el 18 de setiembre de 2018, se realizó en Lima una reunión de autoridades aeronáuticas de ambos países, llegándose a un acuerdo sobre los aspectos sustanciales del proyecto del ASA, como consta en el Memorándum de Entendimiento (MdE) en materia aérea suscrito al término de dicha reunión. Este MdE fue ratificado por el Perú el 19 de noviembre de ese año, mediante Resolución Ministerial Nº901-2018-MTC/01.02, permitiendo el inicio de relaciones aeronáuticas entre el Perú y Finlandia, mientras se esperaba la suscripción y aprobación del ASA.

Posteriormente, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emitió su pronunciamiento mediante oficio Nº 1725-2019-EF/13.01 con observaciones y propuestas de textos alternativos a los artículos 6 y 9 del texto en revisión. La DGAC trasladó estas propuestas a su contraparte finlandesa, las cuales fueron aceptadas mediante un nuevo texto alternativo. Ante esta propuesta, el MEF brindó su conformidad el 18 de febrero de 2021, a través del oficio Nº 302-2021-EF/13.01.

Contando con esta opinión favorable, el 24 de marzo de 2021, la DGAC informó a esta Cancillería con el oficio Nº119-2021-MTC/12 que la negociación bilateral del ASA con Finlandia había concluido y que se encontraba listo para su suscripción. El Ministerio de Relaciones Exteriores respondió con el oficio (DSL)Nº2-15-B/196, del 12 de mayo de 2021, solicitando que se incorporen las observaciones de la Dirección General de Tratados (DGT), a fin de dar su conformidad para el posterior procedimiento de perfeccionamiento interno. La DGAC aceptó estas recomendaciones, con el oficio Nº192-2021-MTC/12 del 21 de junio de 2021.

Internamente, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos solicitó la conformidad a la versión final del proyecto de ASA el 19 de octubre de 2021. Poco después, la Oficina General de Asuntos Legales (LEG) respondió positivamente con el memorándum LEG014672021 el 22 de octubre. Igualmente, la DGT emitió su aprobación con el memorándum DGT008472021 el 26 de octubre.

No obstante, el 8 de abril de 2022, esta Cancillería remite a la DGAC el oficio (DSL) Nº2-15-B/326 indicando que la DGT recomendaba que se modifiquen los artículos 7, 10, 13 y 14 de la versión

en español del ASA, concernientes a su sector, para que guarden correlato con el texto en inglés. Además, se envió al MEF el oficio (DSL) Nº2-5-E/472 indicando que la DGT propuso que se modifique el artículo 11 de la versión en español.

Al respecto, el MEF respondió con el oficio Nº 1465-2022-EF/13.01, del 23 de junio de 2022, indicando que no tenían observaciones al texto del ASA. Por su parte, la DGAC brindó su conformidad con el oficio Nº254-2022-MTC/12, del 4 de agosto de 2022, a las mejoras planteadas a la traducción del inglés al español. Internamente, se recibieron las opiniones favorables de LEG y DGT con la memoranda LEG015112022 y DGT007252022 respectivamente. De esta manera se cumplieron los requisitos para proceder con la suscripción del ASA.

Suscripción

Después de una serie de postergaciones por temas de agenda y detalles logísticos, el 3 de febrero de 2023, el Perú y Finlandia suscribieron el ASA. El acuerdo fue suscrito en Helsinki, por el Jefe de Misión del Perú en Finlandia, Embajador Eric Anderson Machado; y la Jefa Especialista de Transporte Aéreo de la Unidad de Mercados del Departamento de Servicios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Finlandia, señora Päivi Jämsä.

Análisis

El referido Acuerdo permitirá establecer el marco jurídico necesario para que las aerolíneas peruanas y finlandesas puedan operar entre ambos países, aumentando la conectividad aérea y fortaleciendo el posicionamiento de nuestro país como el *hub* de transporte aéreo más importante de Sudamérica.

Esto contribuirá a promover el aumento del turismo, las inversiones y el intercambio comercial entre nuestro país, Finlandia y la región de Escandinavia. Además, esto favorecerá a productos peruanos con potencial exportador a Finlandia como el café o la maca.

Como prueba de las múltiples oportunidades que se abrirán con la entrada en vigor de este acuerdo, cabe resaltar la reciente reunión que sostuvo el Embajador Anderson con directivos de la aerolínea Finnair, quienes comentaron que se encuentran explorando nuevos mercados debido al cierre del espacio aéreo ruso, por lo que planean una gira por América Latina para evaluar con qué países se podría iniciar operaciones.

Recomendaciones

En vista que se han cumplido todos los requisitos establecidos para la suscripción y en tanto se cuenta con las opiniones favorables de los entes concernidos entre ellos la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), esta Dirección General recomienda iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Finlandia, que reforzará la relación bilateral y generará un impacto positivo y tangible en materia aerocomercial, al establecer el marco jurídico adecuado para los servicios de transporte aéreo entre ambas naciones.

MC Miguel Gamarra Malca
Director de Asuntos Aéreos y Espaciales