Proyecto de Resolución Legislativa N° 8985/2024-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
20 SET. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 5:50

"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, 20 de setiembre de 2024

OFICIO N° 250-2024-PR

Señor
Eduardo Salhuana Cavides
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 los Emiratos Árabes Unidos", suscrito en Lima, República del Perú, el 2 de junio de 2023.

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

ELMER SCHIALER SALCEDO
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 LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS", SUSCRITO EN LIMA, REPÚBLICA DEL PERÚ, EL 2 DE JUNIO DE 2023.

Artículo único. Objeto de la Resolución Legislativa

Se aprueba el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos", suscrito en Lima, República del Perú, el 2 de junio de 2023.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

ELMER SCHIALER SALCEDO
Ministro de Relaciones Exteriores

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
CONSEJO DE MINISTROS

Resolución Suprema Nº 166-2024-RE

Lima, 19 de setiembre de 2024

CONSIDERANDO:

Que, el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos" fue suscrito en Lima, República del Perú, el 2 de junio de 2023 (en adelante, el Acuerdo);

Que, el Acuerdo tiene por objeto establecer y explotar servicios aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos;

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 los Emiratos Árabes Unidos", suscrito en Lima, República del Perú, el 2 de junio 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

ELMER SCHIALER SALCEDO
Ministro de Relaciones Exteriores

Resolución Suprema Nº 166-2024-RE

Lima, 19 de setiembre de 2024

CONSIDERANDO:

Que, el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos" fue suscrito en Lima, República del Perú, el 2 de junio de 2023 (en adelante, el Acuerdo);

Que, el Acuerdo tiene por objeto establecer y explotar servicios aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos;

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 los Emiratos Árabes Unidos", suscrito en Lima, República del Perú, el 2 de junio 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

ELMER SCHIALER SALCEDO
Ministro de Relaciones Exteriores

Registrado en la Fecha
19 SEP 2024
RS No. 166 / RE

"Expediente de Perfeccionamiento del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos"

1. **Proyecto de Resolución Legislativa**

2. **Proyecto de Resolución Suprema**

3. **Informe de Perfeccionamiento**

   - Informe (DGT-EPT) N° 13-2024, de 15 de julio de 2024.

4. **Instrumento Internacional**

   Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos, suscrito el 2 de junio de 2023.

5. **Antecedente**

   - "Memorándum de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de los Gobiernos de la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos", suscrito el 23 de noviembre de 2004.

6. **Solicitud de Perfeccionamiento**

   - Memorándum AER001112024, de la Dirección Asuntos Aéreos y Espaciales (AER) de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos (DSL), de 17 de junio de 2024.

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

   - Oficio N° 452-2019-MTC/12 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de 16 de septiembre de 2019.
   - Informe N°. 033-2019-MTC/12.POA de la Coordinación Técnica de Política Aérea, de 16 de septiembre de 2019.
   - Oficio N° 0140-2023-MTC/12 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de 26 de abril de 2023.
   - Informe N° 0012-2023-MTC/12.00.08 de la Coordinación Técnica de Política Aérea, de 25 de abril de 2023.

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

   - Oficio N° 1126-2018-EF/13.01 de la Secretaría General, 02 de abril de 2018.
   - Informe N° 065-2018-EF/61.01 de la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, de 23 de febrero de 2018.
   - Oficio N° 3635-2019-EF/13.01 de la Secretaría General, 17 de septiembre de 2019.
   - Informe N° 254-2019-EF/62.01 de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, de 11 de septiembre de 2019.

- Oficio N° 2997-2022-EF/13.01 de la Secretaría General, de 19 de diciembre de 2022.
- Informe N° 116-2022-EF/62.01 de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, de 15 de diciembre de 2022.

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

- Carta N° 747-2019/PRE-INDECOPI del Presidente del Consejo Directivo, de 5 de septiembre de 2019.
- Informe 054-2019/ST-CLC-INDECOPI de la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia, de 2 de septiembre de 2019.
- Oficio N° 000186-2023-PRE/INDECOPI de la Presidencia Ejecutiva, de 12 de mayo de 2023.
- Informe Técnico N° 000043-2023-DLC/INDECOPI de la Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia, de 26 de abril de 2023.
- Memorándum N° 000251-2023-DPC/INDECOPI de la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor, de 26 de abril de 2023.
- Oficio N° 000163-2024-PRE/INDECOPI de la Presidencia Ejecutiva, de 14 de junio de 2024.
- Informe 000123-2024-DPC/INDECOPI elaborado por la Dirección Nacional de Protección del Consumidor, de 12 de junio de 2024.

10. Opinión del Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE)

- Memorándum DSL006002023, de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, de 22 de junio de 2023.
- Informe del Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Emiratos Árabes Unidos de la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales del MRE.

INFORME (DGT-EPT) N° 13-2024

I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. A través del Memorándum AER001112024, de 17 de junio de 2024, la Dirección Asuntos Aéreos y Espaciales (AER), de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos (DSL) del Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE) solicitó iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del **"Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos"**, suscrito en Lima, República del Perú, el 2 de junio de 2023 (en adelante, el Acuerdo o el ASA).

II. ANTECEDENTES

2. Como se precisa en el primer párrafo del "Informe del Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Emiratos Árabes Unidos", elaborado por AER, en noviembre de 2004 se celebró la Reunión de Autoridades Aeronáuticas de la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos, en la cual se suscribió el Memorándum de Entendimiento entre ambas Autoridades Aeronáuticas, de 23 de noviembre de 2004, y ratificado por R. M. N° 264-2005-MTC/02, de 28 de abril de 2005. En dicho Memorándum de Entendimiento se presentó un primer borrador del proyecto de ASA.

3. Según el punto 2, del apartado I del Informe N° 033-2019-MTC/12.POA, de 16 de septiembre de 2019, luego de un intercambio de opiniones la negociación del proyecto de ASA se reactivó en el año 2016 cuando el Perú envió una contrapuesta a los Emiratos Árabes Unidos en donde se recogía los pareceres de las autoridades competentes peruanas.

4. De esa forma, en el 2019 se consolidó un texto consensuado con los Emiratos Árabes Unidos, sobre el cual se recabó las opiniones favorables de los sectores competentes nacionales (segundo párrafo del Informe del Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Emiratos Árabes Unidos de AER).

5. Finalmente, el ASA se suscribió en Lima, República del Perú, el 2 de junio de 2023. En representación del Perú, el Acuerdo fue suscrito por la Ministra de Relaciones Exteriores, Embajadora Ana Cecilia Gervasi, quien de conformidad con el Derecho Internacional y por su solo cargo puede representar al Perú en el plano internacional.[1] Por parte de los Emiratos Árabes Unidos, el ASA fue suscrito por el Embajador emiratí Mohamed Alshamsi.

[1] De conformidad con la regla reflejada en el artículo 7, párrafo 2 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969: "En virtud de sus funciones, y sin tener que presentar plenos poderes, se considerará que representan a su Estado: a) los jefes de Estado, jefes de Gobierno y ministros de relaciones

6. El Acuerdo entrará en vigor, según su artículo 24, en la fecha de recepción de la última notificación, por los medios diplomáticos, mediante la cual las partes se informen mutuamente sobre el cumplimiento de los procedimientos exigidos por sus ordenamientos jurídicos internos. A la fecha, los Emiratos Árabes Unidos no han notificado al Perú el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo, tal como se ha podido verificar en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" (ANT).

7. El Acuerdo se encuentra registrado en el ANT con el código BI.AE.01.2023.[2]

III. OBJETO

8. El objeto del Acuerdo es establecer y explotar servicios aéreos entre el Perú y los Emiratos Árabes Unidos.[3]

IV. DESCRIPCIÓN

9. El Acuerdo cuenta con un preámbulo, veinticuatro artículos y un anexo.

10. En el preámbulo del Acuerdo se identifica como partes del instrumento internacional a la República del Perú y a los Emiratos Árabes Unidos. 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 celebrar un Acuerdo con la finalidad de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios.

11. Así también, reconocen la importancia del transporte aéreo como un medio para crear y promover la amistad, entendimiento y cooperación entre las partes; y manifiestan su deseo de facilitar la expansión de las oportunidades de transporte aéreo internacional.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - G.O.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

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

exteriores, para la ejecución de todos los actos relativos a la celebración de un tratado". Por su parte, el artículo 2 del Decreto Supremo N° 031-2007-RE dispone que: "El otorgamiento de plenos poderes es indispensable para que un representante del Estado Peruano suscriba un tratado, salvo el caso del Presidente de la República y el Ministro de Relaciones Exteriores, quienes de conformidad con el Derecho Internacional no requieren plenos poderes".

[2] Ver el siguiente enlace: https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Tratados_Bilateral.xsp?action=openDocument&documentId=2D05E. Todos los enlaces han sido consultados, por última vez, el 12 de julio de 2024.

[3] En el 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 el anexo del Acuerdo, se entiende que las partes, al otorgarse mutuamente derechos relativos a los servicios aéreos internacionales, buscan establecer y explotar servicios aéreos entre ellas.

Disposiciones generales

Artículo 1 - Definiciones

12. El Acuerdo inicia con un glosario que contiene nueve definiciones (artículo 1, párrafo 1). Así, se define como "Acuerdo" al propio instrumento internacional, su Anexo y cualquier enmienda al Acuerdo o al Anexo. En el mismo sentido, se define como "Anexo" al cuadro de rutas adjunto al Acuerdo, los artículos y notas que figuren en el Anexo, así como cualquier enmienda al mismo conforme al artículo 20 del Acuerdo.

13. En el mismo artículo 1, párrafo 1, se define al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 como "Convenio", el cual incluye cualquier enmienda que se realice al mismo, conforme a su artículo 94(a), y que haya sido ratificada por ambas partes, así como cualquier Anexo o enmienda al mismo, conforme a su artículo 90, siempre que ese Anexo o enmienda esté vigente en una fecha determinada, para ambas partes.

14. Adicionalmente, se señala que el término "autoridades aeronáuticas" corresponde, en el caso del Perú, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Por su parte, la autoridad aeronáutica de los Emiratos Árabes Unidos será la Autoridad General de Aviación Civil o, en cualquier caso, cualquier persona o entidad autorizada para ejercer funciones relacionadas con este Acuerdo.

15. Se define "Servicios Acordados" como los Servicios Aéreos Internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en cualquier combinación.

16. Asimismo, se señala que los términos " Servicios Aéreos", "Línea Aérea", "Servicio Aéreo Internacional" y "Escala para fines no comerciales" tendrán el significado asignado por el artículo 96 del Convenio de Chicago de 1944.

17. Adicionalmente, se define "Líneas Aéreas Designadas" como la(s) línea(s) aérea(s) que hayan sido designadas y autorizadas, conforme al artículo 3 del Acuerdo.

18. Se define "Tarifas" como los precios cobrados para el transporte de los pasajeros, equipaje y carga, así como las condiciones bajo las cuales se aplican tales precios. No incluye la remuneración y condiciones de transporte de correo.

19. Así también, se define "Cargos al Usuario" como los cobros permitidos o realizados por las autoridades competentes a las líneas aéreas para la provisión de instalaciones aeroportuarias, propiedades y/o instalaciones de navegación aérea, incluyendo servicios e instalaciones conexos para las aeronaves, sus tripulantes, pasajeros, equipaje y carga.

20. Finalmente, en el párrafo 2 del artículo 1 se señala que, al implementar el Acuerdo, las partes deberán actuar de conformidad con las disposiciones del Convenio de Chicago de 1944, en la medida que estas sean aplicables.

Artículo 2 – Otorgamiento de Derechos

21. Respecto al otorgamiento de derechos, el artículo 2, párrafo 1, del Acuerdo señala que cada una de las partes concede a la otra los derechos especificados en el propio Acuerdo para el establecimiento y operación de servicios aéreos internacionales por parte de las líneas aéreas designadas. Los derechos otorgados en virtud del Acuerdo son diversos y están previstos en el párrafo 2 del mismo artículo 2.

22. En primer lugar, se otorga el derecho de volar sin aterrizar en el territorio de la otra parte, lo cual se conoce usualmente como la primera libertad del aire.[4] En segundo lugar, se otorga el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra parte para fines no comerciales, también conocida como la segunda libertad del aire.[5] En tercer lugar, se otorga el derecho a hacer escalas en el territorio de la otra parte para embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, en combinación o separadamente, mientras operan los servicios acordados.

23. En el artículo 2, párrafo 3, se precisa que la(s) línea(s) aérea(s) de cada parte, distinta(s) de la(s) designada(s) conforme al artículo 3 del Acuerdo, gozará(n) de los derechos conocidos como la primera y segunda libertad del aire.

24. Posteriormente, en el párrafo 4 del artículo 2 del Acuerdo se señala que nada de lo dispuesto en el artículo se interpretará como la concesión a las líneas aéreas designadas de una parte del derecho a embarcar, en el territorio de la otra parte, pasajeros, equipaje, carga y correo por remuneración o contrato y destinados hacia otro punto en el territorio de esa parte. En consecuencia, se concluye que las partes no se otorgan, a través del Acuerdo, la octava libertad del aire[6] y la novena libertad del aire.[7]

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - G.O.P. - Ministerio de Relaciones Exteriores

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

[4] 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.

[5] 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.*

[6] 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.

[7] 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.*

25. Asimismo, en el párrafo 5 del mismo artículo 2, se señala que, si debido a un conflicto armado, disturbios o acontecimientos políticos o circunstancias especiales e inusuales, una aerolínea designada de una parte no pudiera realizar sus operaciones dentro de su ruta normal, la otra parte desplegará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continuada de ese servicio por medio de una reorganización temporal de rutas.

26. Finalmente, el párrafo 6 del artículo 2 dispone que las líneas aéreas designadas tendrán el derecho a usar todas las aerovías, aeropuertos, así como otras instalaciones brindadas por las partes sin discriminación.

27. En materia de otorgamiento de derechos, el Anexo, además, prevé las rutas a ser operadas por las líneas aéreas designadas. En ese sentido, en la sección 1 y 2 del Anexo se contemplan puntos en el territorio de una de las partes, puntos intermedios, puntos en el territorio de la contraparte y puntos más allá de sus territorios.

28. Así también, el Anexo cuenta con un apartado denominado "Operación de los servicios acordados", en cuyo punto 1 se dispone que las líneas aéreas designadas pueden, en cualquiera o todos los vuelos, omitir escalas en los puntos intermedios o más allá. En tal sentido, el Anexo habilita a que las partes cuenten con los llamados derechos de tercera libertad del aire,[8] cuarta libertad del aire[9] y quinta libertad del aire,[10] sexta libertad del aire[11] y séptima libertad del aire.[12]

29. En resumen, respecto a las libertades del aire, el Acuerdo permite y excluye las siguientes:

Libertades del aire	**Lo establecido por el Acuerdo**
Primera libertad del aire	Permitida por el artículo 2, párrafo 2, literal "a".
Segunda libertad del aire	Permitida por el artículo 2, párrafo 2, literal "b".
Tercera libertad del aire	Permitida por el Anexo.
Cuarta libertad del aire	Permitida por el Anexo.

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

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

[8] 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.

[9] 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*.

[10] 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.

[11] 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.*

[12] 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.*

Quinta libertad del aire	Permitida por el Anexo.
Sexta libertad del aire	Permitida por el Anexo.
Séptima libertad del aire	Permitida por el Anexo.
Octava libertad del aire	Excluida por el artículo 2, párrafo 4.
Novena libertad del aire	Excluida por el artículo 2, párrafo 4.

Artículo 3 – Designación y Autorización

30. Respecto a la designación y autorización de las aerolíneas, el párrafo 1 del artículo 3 del Acuerdo establece que la autoridad aeronáutica de cada Estado tendrá el derecho de designar por escrito a una o más aerolíneas para realizar los servicios acordados, así como retirar o modificar dicha designación o sustituirla por otra línea aérea. En cada designación se deberá especificar los alcances de la autorización otorgada respecto a la operación de los servicios acordados. Las designaciones y cualquier cambio a las mismas deberán ser notificadas por escrito a la autoridad aeronáutica de la otra parte.

31. El párrafo 2 del mismo artículo 3 señala que al recibir una notificación de designación, sustitución o modificación de la misma y a solicitud de la aerolínea designada de la forma y manera prescrita para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, la otra parte otorgará las autorizaciones de operación adecuadas, sin demora. Lo anterior, salvo que la línea aérea no cumpla las condiciones establecidas en las leyes, regulaciones y reglamentos aplicados normal y razonablemente a la operación de los servicios aéreos internacionales por esa autoridad, conforme al Convenio de Chicago de 1944. Lo mismo se aplicará cuando la aerolínea no haya sido constituida y no tenga su oficina principal en el territorio de la parte que designa la línea aérea; o cuando la parte que designa a la línea aérea no mantenga y administre los estándares señalados en los artículos sobre Seguridad de la Aviación (artículo 11) y Seguridad Operacional (artículo 9) del Acuerdo.

32. Conforme al párrafo 3 del mismo artículo 3 del Acuerdo, cuando una aerolínea ha sido así designada y autorizada, puede comenzar a operar los servicios acordados, ya sea en su totalidad o en parte, en cualquier momento, y siempre que una tarifa esté vigente según el artículo 16 del Acuerdo. Para ello, también se deberá haber establecido un itinerario conforme al artículo 15 del Acuerdo.

Artículo 4 – Revocación y Limitación de la Autorización Operativa

33. En cuanto a la revocación y limitación de la autorización operativa otorgada a las líneas aéreas designadas de las partes, el artículo 4, párrafo 1 del Acuerdo señala que la autoridad aeronáutica de cada parte tiene el derecho de revocar una autorización de operación, o suspender el ejercicio de los derechos contemplados en el párrafo 2.c) del artículo 2 del Acuerdo. De igual manera, las partes tendrán el derecho de imponer condiciones al ejercicio de esos derechos, de manera temporal o permanente, en los siguientes casos: En caso la línea aérea incumpla las leyes y reglamentos aplicados de manera normal y razonable por la autoridad aeronáutica de la parte que otorga los derechos, conforme al

Convenio de Chicago de 1944; en caso la aerolínea no esté constituida ni tenga su domicilio principal en el territorio de la parte que la designa; en caso la aerolínea no opere de acuerdo con las condiciones establecidas en este Acuerdo; en caso que la parte que designa la aerolínea no mantiene ni administra los estándares de Seguridad Operacional (artículo 9) y Seguridad de la Aviación (artículo 11); así como también en caso la otra parte no cumpla con alguna decisión o estipulación resultante de la aplicación del artículo 19 de este Acuerdo.

34. Conforme al párrafo 2, del mismo artículo 4 a menos que sea esencial una inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones señaladas en el párrafo anterior, para evitar mayores infracciones a las leyes o reglamentos, este derecho deberá ser ejercido solo después de consultar con la autoridad aeronáutica de la otra parte, según el artículo 18 del Acuerdo.

35. El párrafo 3 del artículo 4 del Acuerdo dispone que, en caso de que una parte tome acción bajo este Artículo, los derechos de la otra parte en virtud del artículo 19, sobre solución de controversias, no se verán afectados.

Artículo 5 – Principios que rigen la Operación de los Servicios Acordados

36. En torno a los principios que rigen la operación de los servicios acordados, el artículo 5, párrafo 1 del Acuerdo dispone que cada parte permitirá, en base a la reciprocidad, que las aerolíneas designadas de ambas partes compitan libremente en la provisión de transporte aéreo internacional regulado por este Acuerdo.

37. Conforme al párrafo 2 del mismo artículo 5, cada parte tomará las medidas adecuadas dentro de su jurisdicción, de conformidad con su legislación nacional a fin de evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos y prerrogativas establecidas en este Acuerdo.

38. El párrafo 3 del artículo 5 prevé que no habrá restricciones en la capacidad y el número de frecuencias y/o tipo(s) de aeronaves a ser operadas por las aerolíneas designadas de ambas partes en cualquier tipo de servicio (pasajeros, carga, separadamente o en combinación). Cada aerolínea designada podrá determinar la frecuencia y capacidad de los servicios acordados.

39. Conforme al párrafo 4, ninguna de las partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, frecuencias, regularidad del servicio, ni el tipo de aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de la otra parte. Lo anterior salvo que ello sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, bajo condiciones uniformes y consistentes con el artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944.

40. Según el párrafo 5, ninguna de las partes impondrá a las aerolíneas designadas de la otra parte requisitos de primera denegación, relación de equilibrio, derechos por no objeción, o cualquier otro requerimiento relacionado con la capacidad, frecuencias o tráfico que puedan ser inconsistente con los objetivos del Acuerdo.

Artículo 6 – Aranceles Aduaneros y Otros Cargos

41. En relación a los aranceles aduaneros y otros cargos, el artículo 6, párrafo 1, establece que las aeronaves de las líneas aéreas designadas por las partes, utilizadas en los servicios acordados en vuelo hacia, desde o mientras estén en el territorio de la otra parte, serán temporalmente admitidas libres de derechos según la normativa aduanera de dicha parte.

42. Además, conforme al párrafo 2 del artículo 6 del Acuerdo estarán exentos de aranceles aduaneros, impuestos al consumo, derechos de inspección u otros impuestos y cargos, según la legislación interna, sean nacionales y/o locales, lo siguiente: El equipo regular de aeronaves, combustibles, lubricantes, provisiones técnicas consumibles, repuestos incluyendo motores, suministros de la aeronave, lo cual incluye alimentos, bebidas, licor, tabaco y otros productos para la venta o uso de los pasajeros durante el vuelo. Así también los boletos impresos y facturas aéreas, siempre y cuando dichos equipos y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves y se mantengan a bordo al salir del territorio de la otra parte. También se incluye cualquier material impreso que lleve la insignia o logotipo de la aerolínea designada y material promocional y publicitario distribuido gratuitamente a bordo por dicha aerolínea designada.

43. Estarán exentos de dichas cargas también el material destinado para la reparación, mantenimiento o atención de aeronaves utilizado por la aerolínea designada que opera los servicios acordados. Del mismo modo, los bienes necesarios para la operación de las aeronaves utilizados por dicha aerolínea, siempre que estos materiales no ingresen al país y permanezcan bajo el control aduanero dentro de los límites de las zonas indicadas en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra.

44. Según el párrafo 3 del artículo 6, los equipos y artículos mencionados en el párrafo 2 solo podrán ser descargados en el territorio de la otra parte con la aprobación previa de las autoridades aduaneras de esa parte, y conforme con su legislación interna. Dichos equipos y artículos deberán permanecer bajo la supervisión o control de las mencionadas autoridades aduaneras hasta que sean reexportados o retirados, conforme a las regulaciones aduaneras.

Artículo 7 – Aplicación de Leyes y Reglamentos Nacionales

45. Respecto a la aplicación de leyes y reglamentos nacionales, el párrafo 1 del artículo 7 del Acuerdo prevé que las leyes, reglamentos y procedimientos de una parte relacionados con la admisión, permanencia o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán a las aeronaves operadas por las aerolíneas de la otra parte sin discriminación. Tal legislación implica también su aplicación sin discriminación en torno a la nacionalidad y de la misma manera que se aplican

a sus propias aeronaves, por lo que deberán ser cumplida por estas al ingresar, salir y mientras estén dentro del territorio de esa parte.

46. El párrafo 2 del artículo 7, por su parte, señala que las leyes, reglamentos y procedimientos de una parte en relación con la admisión, permanencia o salida de su territorio de pasajeros, equipaje, tripulación y carga transportados a bordo de las aeronaves, tales como reglamentos relativos a la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas, moneda, salud, cuarentena y medidas sanitarias, o en el caso del correo, leyes y regulaciones postales, deberán ser cumplidos por o en nombre de dichos pasajeros, equipaje, tripulación y carga, a la entrada, salida y mientras estén dentro del territorio de la primera parte.

47. El artículo 7, párrafo 3 dispone que ninguna parte otorgará preferencias a sus propias aerolíneas ni a ninguna otra, sobre las aerolíneas designadas de la otra parte en la aplicación de las leyes y reglamentos establecidos en este artículo.

48. En el párrafo 4 del mismo artículo 7 se señala que el control de pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquier parte, que no abandonen las áreas del aeropuerto reservadas para tal fin, se regirá por las normas internas de cada parte. De acuerdo con la legislación interna, el equipaje y la carga en tránsito estarán exentos de impuestos.

Artículo 8 – Certificados de Aeronavegabilidad y Competencia

49. En relación a los certificados de aeronavegabilidad y competencia, el artículo 8, párrafo 1 del Acuerdo dispone que los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidos o convalidados por una parte y vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra parte para operar los servicios acordados. Lo anterior, siempre que dichos certificados o licencias hayan sido emitidos o convalidados de conformidad con los estándares mínimos establecidos por el Convenio de Chicago de 1944.

50. No obstante, como se señala en el párrafo 2 del mismo artículo 8, cada parte se reserva el derecho de no reconocer, para vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra parte.

51. El párrafo 3 del artículo 8 dispone que si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados emitidos o convalidados por una parte difieren de los estándares establecidos por el Convenio de Chicago de 1944, independientemente de si esa diferencia ha sido presentada o no ante la OACI, la Autoridad Aeronáutica de la otra parte, sin perjuicio de los derechos de la primera parte bajo el párrafo 2 del artículo 9, puede solicitar consultas con la autoridad aeronáutica de la parte en cuestión conforme al artículo 18, con el fin de resolver sus dudas sobre la aceptabilidad de dicha práctica. No alcanzar un acuerdo satisfactorio será motivo para aplicar el artículo 4, párrafo 1 de este Acuerdo.

Artículo 9 – Seguridad Operacional

52. En torno a la seguridad operacional el artículo 9, párrafo 1 dispone que cada parte podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre los estándares de seguridad operacional que mantiene la otra parte en áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulación de vuelo, aeronaves y la operación de aeronaves. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta días posteriores a la solicitud.

53. Conforme a lo señalado por el párrafo 2, del mismo artículo 9 del Acuerdo, si después de las consultas una parte encuentra que la otra no mantiene ni administra efectivamente estándares de seguridad operacional en las áreas mencionadas en el párrafo 1, que cumplan con los estándares establecidos a esa fecha de acuerdo con el Convenio de Chicago de 1944, se informará a la otra parte sobre esos hallazgos y los pasos necesarios para cumplir con dichos estándares. La otra parte tomará las acciones correctivas apropiadas dentro de un periodo de tiempo acordado.

54. En el párrafo 3 del mismo artículo 9, se señala que de acuerdo con el artículo 16 del Convenio de Chicago de 1944, se acuerda que cualquier aeronave operada por, o en representación de una línea aérea de una parte, en servicio hacia o desde el territorio de la otra, podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra parte, estar sujeta a una inspección por los representantes autorizados de esa otra parte. Ello, siempre que se ocasione un retraso irracional en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del referido Convenio, el propósito de esta inspección es 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 a esa fecha de conformidad con el Convenio de Chicago de 1944.

55. Por su parte, el párrafo 4 del artículo 9 del Acuerdo dispone que cuando sea esencial tomar medidas para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada parte se reserva el derecho de suspender o modificar de inmediato la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra parte.

56. El párrafo 5 del artículo 9 del Acuerdo prevé que cualquier acción tomada por una parte de conformidad con el párrafo 4 de este artículo cesará una vez que desaparezca la razón para adoptar dicha acción.

57. Finalmente, el párrafo 6 del artículo 9 del Acuerdo, haciendo referencia al párrafo 2 del mismo artículo, señala que, si se determina que una parte continúa incumpliendo los estándares establecidos en el Convenio de Chicago de 1944 a esa fecha, al caducar el plazo acordado, se informará al Secretario General de la OACI sobre el particular. El párrafo 6 antes mencionado señala además que el Secretario General de la OACI deberá ser informado de la resolución satisfactoria de la situación.

Artículo 10 – Cargos al Usuario

58. En torno a los cargos al usuario, el artículo 10, párrafo 1, prevé que estos cargos a ser impuestos por sus entidades recaudadoras competentes sobre las líneas aéreas designadas de la otra parte serán no discriminatorios y equitativamente prorrateados entre las diferentes categorías de usuarios. El mismo párrafo precisa que estos cargos se basarán en principios económicos sólidos y no serán superiores a los pagados por las otras aerolíneas que realicen servicios aéreos similares.

59. Conforme al párrafo 2 del artículo 10, ninguna parte dará preferencia, con respecto a los cargos al usuario, a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares. Tampoco se impondrán ni permitirán que se impongan, a las líneas aéreas designadas de la otra parte, cargos al usuario superiores a los impuestos a sus propias líneas aéreas designadas que operan servicios aéreos internacionales, empleando similares aeronaves e instalaciones similares y servicios asociados.

60. El párrafo 3 del artículo 10 dispone que cada parte promoverá consultas entre sus entidades recaudadoras competentes y las líneas aéreas designadas usuarias de los servicios e instalaciones. Así también, se promoverá el intercambio de la información necesaria para permitir una revisión adecuada sobre la razonabilidad de los cargos de acuerdo con los principios establecidos en este artículo. El mismo párrafo señala que se cursará un aviso razonable, siempre que sea posible, a esos usuarios sobre cualquier propuesta de cambio en los cargos al usuario junto con la información y datos de respaldo pertinentes. Lo anterior, con la finalidad de permitirles expresar sus puntos de vista antes de revisar los cargos.

Artículo 11 – Seguridad de la Aviación

61. Respecto a la seguridad de la aviación, el párrafo 1 del artículo 11 del Acuerdo señala que las partes reafirman que su obligación frente a la otra de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante de este Acuerdo. Del mismo modo, las partes acuerdan que esta disposición es consistente con los derechos y obligaciones de las partes bajo el Derecho Internacional.

62. El párrafo 2 del artículo 11 señala que sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el Derecho Internacional, las partes actuarán particularmente de conformidad con las disposiciones de múltiples tratados sobre la materia. Al respecto, el párrafo 2 antes mencionado hace referencia a los siguientes tratados: 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, Suplementario al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil de 1971, de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de

Detección, de 1991, y cualquier otro acuerdo que rija la seguridad de aviación civil vinculante para ambas partes.

63. Conforme al párrafo 3 del artículo 11, las partes se proporcionarán, a solicitud, toda la asistencia necesaria para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de esas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza relevante para la seguridad de la aviación civil.

64. Por su parte, el párrafo 4 señala que, en sus relaciones mutuas, las partes actuarán conforme a las disposiciones de seguridad de aviación establecidas por la OACI y designadas como anexos al Convenio de Chicago de 1944. Lo anterior, en la medida en que estas disposiciones sean aplicables a las partes.

65. Además, conforme al párrafo 5 del mismo artículo 11, las partes exigirán que los operadores de aeronaves de su registro, los operadores de aeronaves que tienen su sede principal o residencia permanente en su territorio, así como los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad a las disposiciones de seguridad de aviación aplicables a las partes.

66. Conforme al párrafo 6 del artículo 11 del Acuerdo, las partes podrán exigir a sus operadores de aeronaves cumplir con las disposiciones de seguridad de aviación mencionadas en el párrafo 4 aplicadas a la otra parte. Dicha obligación aplicará para el ingreso, salida o mientras permanezcan dentro del territorio de esa otra parte.

67. El párrafo 7 del artículo 11, señala que cada parte asegurará la aplicación efectiva de medidas dentro de su territorio para proteger las aeronaves. Las partes también acuerdan llevar a cabo controles de seguridad de los pasajeros, tripulación y equipaje de mano, así como verificaciones de seguridad adecuadas al equipaje, carga y bodegas de la aeronave antes del embarque o la estiba. Además, se acuerda que cada parte considerará positivamente cualquier solicitud de la otra parte para tomar medidas de seguridad especiales razonables frente a una amenaza específica

68. Por su parte, el párrafo 8 del artículo 11 del Acuerdo señala que cuando ocurra un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las partes se brindarán apoyo mutuo para facilitar las comunicaciones y otras medidas adecuadas para poner fin a ese incidente o amenaza lo antes posible y con el menor riesgo para la vida.

69. Conforme al párrafo 9 del mismo artículo 11, cada parte tomará las medidas que considere viables para garantizar que una aeronave de la otra parte, sujeta a un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita y que se encuentra en su territorio, sea detenida. Lo anterior, aplica salvo que su partida sea necesaria para proteger las vidas de sus pasajeros y tripulación.

70. Finalmente, el párrafo 10 del mismo artículo 11 prevé que cuando una parte tenga razones para creer que la otra parte no ha cumplido con las disposiciones de este artículo, la autoridad aeronáutica de la primera parte podrá solicitar consultas inmediatas. Las consultas comenzarán dentro de los quince días posteriores de recibida la solicitud. La falta de acuerdo satisfactorio dentro de esos días después de iniciadas las consultas, será causal para la aplicación del párrafo 1 del artículo 4 de este Acuerdo. No obstante, en caso de emergencia, una parte podrá tomar acciones provisionales bajo el párrafo 1 del artículo 4 antes de que expiren los quince días. Este mismo párrafo señala que cualquier acción tomada de conformidad con esta disposición terminará una vez que la otra parte cumpla con las disposiciones de seguridad de este artículo.

Artículo 12 – Actividades Comerciales

71. En relación a las actividades comerciales, el párrafo 1 del artículo 12 del Acuerdo dispone que las aerolíneas designadas de cada Estado tienen el derecho de establecer oficinas en el territorio del otro Estado con el propósito de promover el transporte aéreo y la venta de documentos de transporte. En dichas oficinas, también se promoverá la venta de productos e instalaciones adicionales que sean necesarios para el transporte aéreo.

72. Según el párrafo 2 del mismo artículo 12, las líneas aéreas designadas de cada parte también tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra parte su propio personal administrativo, operativo, técnico, comercial, de ventas. También tendrán derecho de traer y mantener en el territorio de la otra parte, otro personal y representantes que puedan requerir en conexión con la prestación del transporte aéreo.

73. Como se señala en el párrafo 3 del artículo 12 del Acuerdo, las líneas aéreas designadas también podrán contar con personal propio de cualquier nacionalidad o usando los servicios de cualquier otra línea aérea, compañía u organización que opera en el territorio de la otra parte y esté autorizado para prestar esos servicios en el territorio de esa otra parte. Ello, con la finalidad de cubrir las necesidades de los representantes y personal mencionados en el párrafo anterior.

74. El artículo 12, párrafo 4, del Acuerdo prevé que las líneas aéreas designadas de cada parte, ya sea directamente y a su criterio, por medio de agentes, tendrán derecho a vender servicios de transporte aéreo y productos e instalaciones auxiliares en el territorio de la otra parte. Para este propósito, las líneas aéreas designadas tendrán el derecho de utilizar sus propios documentos de transporte. Además, tendrán la autorización para vender dicho transporte en moneda local o en cualquier otra moneda libremente convertible.

75. Según el párrafo 5 del artículo 12, las líneas aéreas designadas de una parte tendrán derecho a usar la moneda local para pagar sus gastos locales en el territorio de la otra parte. Las partes también tienen el derecho a pagar sus gastos en una moneda de libre convertibilidad, siempre que ello esté de acuerdo con la legislación interna sobre divisas de cada parte.

76. Conforme al párrafo 6 del artículo 12, cada parte aplicará el Código de Conducta de la OACI para la reglamentación y operación de los Sistemas de Reservas Computarizadas dentro de su territorio. Así también, dicha reglamentación y operación deberán ser consistentes con otros reglamentos y obligaciones aplicables concernientes a Sistemas de Reservas Computarizados.

77. Según el párrafo 7 del artículo 12 del Acuerdo, las líneas aéreas designadas tienen el derecho de llevar a cabo su propia asistencia en tierra respecto a las operaciones de registro de pasajeros en el territorio de la otra parte. Este derecho no abarca los servicios de asistencia auxiliares en tierra y está sujeto únicamente a las restricciones derivadas de los requisitos de seguridad operacional y seguridad e infraestructura aeroportuaria. Este mismo párrafo precisa que cuando las consideraciones de seguridad operacional y de aviación no permitan el ejercicio de este derecho, estos servicios de asistencia en tierra deberán ponerse a disposición a cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares; ello, sin preferencias ni discriminaciones.

78. Conforme al párrafo 8 del artículo 12 del Acuerdo, sobre la base de reciprocidad y además del derecho conferido en el párrafo 3 del artículo 7, cada línea aérea designada de una parte tendrá derecho a seleccionar en el territorio de la otra parte cualquier agente de asistencia en tierra. La designación del agente será realizada entre los agentes de asistencia en tierra competidores autorizados por las autoridades pertinentes de dicha parte y para la prestación total o parcial de servicios de manipuleo.

79. El párrafo 9 del artículo 12 del Acuerdo establece que las líneas aéreas designadas de una parte también pueden estar autorizadas a ofrecer los servicios de asistencia en tierra especificados en el párrafo 7 del artículo 12 del Acuerdo. La prestación puede ser en su totalidad o en parte para otras líneas aéreas que operen en el mismo aeropuerto en el territorio de la otra parte. Lo anterior, donde sea requerido y siempre que se encuentren debidamente certificadas y autorizadas por la autoridad aeronáutica local.





80. Por su parte, el párrafo 10 del mismo artículo 12 dispone que las líneas aéreas designadas y los proveedores indirectos de servicios de carga internacional de ambas partes pueden emplear cualquier transporte de superficie sin restricciones para el servicio de carga aérea hacia o desde puntos en los territorios de las partes o en terceros países. Lo anterior también aplica a terceros países, incluyendo el transporte hacia o desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras. Se incluye además, de ser el caso, el derecho a transportar carga aérea en depósito, de acuerdo con las leyes y reglamentaciones aplicables.

81. Al mismo tiempo, el párrafo 10 señala que dicha carga aérea, ya sea que se desplace por superficie o por aire, tendrá acceso a las instalaciones aduaneras y de procesamiento en el aeropuerto. Seguidamente se señala que las líneas aéreas designadas pueden elegir su propio transporte de superficie u ofrecerlo en virtud de acuerdos con otros transportistas de superficie operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea.

Estos servicios intermodales de carga podrán ser ofrecidos, además, a un precio único para el transporte aéreo y de superficie combinado, siempre que los usuarios no sean mal informados acerca de los hechos relacionados con dicho transporte.

82. Conforme al párrafo 11 del artículo 12, las líneas aéreas designadas de cada parte pueden ofrecer servicios al pasajero bajo su propio nombre mediante acuerdos de cooperación con proveedores de transporte de superficie autorizados para prestar este tipo de servicio hacia y desde cualquier punto en los territorios de las partes y más allá. Los proveedores de transporte de superficie no están sujetos a las leyes y regulaciones que rigen el transporte aéreo cuando solo este transporte de superficie sea llevado a cabo por la línea aérea bajo su propio nombre. Se precisa, además, que estos servicios intermodales pueden ofrecerse a un precio único para el transporte combinado aéreo y de superficie, siempre que los pasajeros no reciban información incorrecta sobre los hechos relacionados con dicho transporte. Adicionalmente, se prevé que los proveedores de transporte terrestre tendrán la posibilidad de aceptar los acuerdos de cooperación descritos anteriormente. Asimismo, al elegir un acuerdo específico, los proveedores de transporte de superficie tendrán derecho a considerar, entre otros aspectos, el interés del usuario y las limitaciones técnicas, económicas, de espacio o capacidad.

83. Finalmente, en el párrafo 12 del artículo 12 se dispone que todas las actividades mencionadas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes y regulaciones vigentes en el territorio de la otra parte.

Artículo 13 – Código Compartido

84. Según el párrafo 1 del artículo 13 del Acuerdo, las líneas aéreas designadas de ambas partes podrán, ya sea como comercializadoras o como operadoras, celebrar libremente acuerdos de cooperación comercial. Lo anterior incluirá pero no estará limitado a acuerdos de bloqueo de espacios y/o de códigos compartidos con: una aerolínea o aerolíneas de la misma parte; una aerolínea o aerolíneas de la otra parte; una aerolínea o aerolíneas de un tercer Estado. En este último caso, se precisa que siempre que dicho tercer Estado autorice o permita acuerdos similares entre las líneas aéreas de la otra parte y otras líneas aéreas con respecto a los servicios hacia, desde o a través de dicho tercer Estado.

85. Conforme al párrafo 2 del artículo 13 del Acuerdo, tales acuerdos de cooperación comercial serán presentados a las autoridades aeronáuticas involucradas y aceptados por estas. Lo anterior, siempre y cuando todas las aerolíneas participantes en estos acuerdos cuenten con los correspondientes derechos de tráfico y/o autorizaciones subyacentes.

86. Como se señala en el párrafo 3 del artículo 13 del Acuerdo, en el caso de un acuerdo de código compartido, la aerolínea comercializadora deberá, en relación con todo boleto vendido, asegurarse de dejar en claro para el comprador, en el punto de venta, cuál aerolínea realmente operará cada sector

del servicio y con cuál aerolínea o aerolíneas el comprador está celebrando el contrato de servicio.

87. El artículo 13, párrafo 4 del Acuerdo prevé que las líneas aéreas designadas de cada parte pueden también ofrecer servicios de código compartido entre cualquier punto o puntos en el territorio de la otra parte. Ello, siempre y cuando dichos servicios sean operados por una aerolínea o aerolíneas de la otra parte y sean parte de un vuelo internacional.

Artículo 14 – Transferencia de Fondos

88. En relación a las Transferencias de Fondos, el artículo 14, párrafo 1, dispone que cada parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra parte transferir los ingresos excedentes sobre los gastos obtenidos por la venta de transporte aéreo, venta de otros productos y servicios adicionales y los intereses comerciales generados sobre esos ingresos (entre ellos intereses ganados sobre depósitos en espera de ser transferidos) en el territorio de la primera parte. Dichas transferencias del exceso de ingresos sobre gastos se realizarán en una moneda convertible, siguiendo la legislación nacional, reglamentos de moneda extranjera y al tipo de cambio vigente a la fecha de la transferencia.

89. El párrafo 2 del artículo 14 del Acuerdo establece que, si una parte impone restricciones a la transferencia de ingresos excedentes sobre los gastos de las líneas aéreas designadas de la otra parte, esta otra parte podrá aplicar restricciones similares a las líneas aéreas designadas de la primera parte.

90. Según el párrafo 3 del artículo 14 del Acuerdo, si existe un acuerdo que regule la transferencia de fondos entre ambas partes o un acuerdo especial entre las partes para evitar la doble tributación, dicho acuerdo prevalecerá.

Artículo 15 – Aprobación de Itinerarios

91. En relación con la aprobación de itinerarios, el artículo 15, párrafo 1 del Acuerdo prevé que antes que las aerolíneas designadas por cada parte inicien sus servicios, deberán presentar sus itinerarios de servicios planificados, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave y el periodo de validez, para su aprobación, a la autoridad aeronáutica de la otra parte. Este requisito también se aplicará a cualquier modificación de los mismos.

92. El artículo 15, párrafo 2, del Acuerdo dispone que, si una línea aérea designada desea operar vuelos *ad hoc* suplementarios a los contemplados en los itinerarios aprobados, estas deberán obtener el permiso previo de la autoridad aeronáutica de la parte correspondiente, la cual considerará dicha solicitud de manera positiva y favorable

Artículo 16 – Tarifas

93. Respecto a las Tarifas, el artículo 16, párrafo 1 del Acuerdo, se dispone que las aerolíneas tendrán el derecho de establecer las tarifas basándose en consideraciones comerciales del mercado. Se señala, además, que las partes no podrán requerir a las líneas aéreas designadas consultar con otras aerolíneas sobre las tarifas que cobren o pretenden cobrar.

94. El artículo 16, párrafo 2 del Acuerdo prevé que las partes podrán solicitar el registro de las tarifas cobradas o a ser cobradas por las aerolíneas designadas de la otra parte, desde o hacia su territorio. Este registro se realizará ante sus autoridades aeronáuticas y conforme a los procedimientos especificados en su propio derecho interno.

95. Conforme al párrafo 3 del artículo 16 del Acuerdo, ninguna parte podrá unilateralmente evitar la implementación o continuación de un precio cobrado o que se pretende cobrar para el transporte aéreo internacional por parte de una línea aérea designada. Lo anterior, salvo que se disponga lo contrario en este mismo artículo.

96. Como se señala en el párrafo 4 del artículo 16 del Acuerdo, la intervención de las partes se deberá limitar a evitar prácticas anticompetitivas por parte de las aerolíneas, de conformidad con su Derecho interno.

Artículo 17 – Intercambio de Información

97. Sobre el intercambio de información, el artículo 17, párrafo 1, dispone que las autoridades aeronáuticas de ambas partes intercambiarán información en torno a las autorizaciones vigentes que hayan otorgado a sus aerolíneas designadas para prestar servicios hacia, a través de, y desde el territorio de la otra parte tan pronto como sea posible. Lo anterior incluye copias de los certificados y autorizaciones vigentes para los servicios en las rutas propuestas de la mano con las resoluciones de modificación o exoneración.

98. Conforme al párrafo 2 del artículo 17 del Acuerdo, ante una solicitud de las autoridades aeronáuticas de cualquier parte, la autoridad aeronáutica de la otra parte brindará informes estadísticos periódicos u otros que puedan ser razonablemente solicitados.

Artículo 18 – De las Consultas

99. Respecto a las Consultas, el artículo 18, párrafo 1, dispone que las autoridades aeronáuticas y también las partes podrán solicitar consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del Acuerdo. Dichas consultas entre las autoridades aeronáuticas podrán realizarse periódicamente y con el fin de garantizar la implementación y el cumplimiento adecuado de las disposiciones de este Acuerdo.

100. Según el párrafo 2 del artículo 18 del Acuerdo, con sujeción a los artículos 4, 9 y 11 del tratado, las consultas señaladas en el párrafo anterior podrán efectuarse de forma directa entre las autoridades aeronáuticas a través de conversaciones o correspondencia, salvo las consultas sobre la interpretación

del tratado. Las consultas entre las autoridades aeronáuticas podrán iniciarse dentro de un período de sesenta días contados desde la fecha de recepción de la solicitud de consulta, salvo acuerdo distinto entre las partes.

101. El referido párrafo 2 precisa que en el caso de las consultas referidas a la interpretación del Acuerdo, estas serán llevadas a cabo por las partes a través de canales diplomáticos y comenzarán dentro de un período de sesenta días a partir de la fecha de recepción de la solicitud, salvo acuerdo distinto entre las partes.

Disposiciones finales

Artículo 19 – Solución de Controversias

102. En materia de solución de controversias, el artículo 19, párrafo 1, del Acuerdo señala que, en caso de surgir una controversia entre las partes respecto a la interpretación o implementación de este Acuerdo, las partes se esforzarán, en primer lugar, por llegar a un acuerdo a través de la negociación.

103. El artículo 19, párrafo 2, del Acuerdo prevé que, si las partes no logran un acuerdo a través de la negociación, podrán emplear la mediación. En este caso las partes podrán remitir la controversia a una persona o entidad mediadora.

104. Según el párrafo 3 del artículo 19 del Acuerdo, si no se llega a un acuerdo sobre la mediación o si la negociación no resuelve la controversia, esta se someterá a un tribunal arbitral de tres árbitros a solicitud de cualquier parte.

105. Al respecto, el párrafo 3 señala que dentro de los sesenta días de recibida la solicitud de arbitraje, cada parte nombrará a un árbitro; dentro de los sesenta días siguientes del nombramiento del segundo árbitro, los dos árbitros designados podrán nombrar a un tercer árbitro, un ciudadano de un tercer Estado que actuará como Presidente del tribunal.

106. En caso de no realizarse algún nombramiento dentro de los plazos especificados, cualquier parte podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que realice el nombramiento necesario dentro de un plazo de treinta días. En caso el Presidente del Consejo de la OACI fuera de la misma nacionalidad que una de las partes, el Vicepresidente más antiguo que no pueda ser descalificado en virtud de su nacionalidad hará el nombramiento. En ese caso, el o los árbitros designados por ese Presidente o el Vicepresidente deberán ser ciudadanos de un Estado que mantenga relaciones diplomáticas con ambas partes pero no podrán ser nacionales ni residentes permanentes de los Estados parte de este Acuerdo.

107. Según el párrafo 4 del artículo 19 del Acuerdo, el tribunal fijará el lugar del proceso y los límites de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo. Así también, el tribunal establecerá su propio procedimiento y celebrará una conferencia para determinar las materias precisas a ser arbitradas dentro de los treinta días después de haberse constituido plenamente el tribunal. Se

aplicará lo establecido en este párrafo, salvo lo dispuesto más adelante en este artículo o que las partes acuerden algo distinto.

108. Conforme al párrafo 5 del artículo 19 del Acuerdo, salvo que las partes acuerden otra cosa o de lo prescrito por el tribunal, cada parte presentará un memorando dentro de los cuarenta y cinco días después de haberse constituido plenamente el tribunal. Dentro de los 60 días posteriores a la presentación del memorando deberán presentarse las réplicas. Este mismo párrafo señala que el tribunal celebrará una audiencia a solicitud de cualquier parte, o a su criterio, dentro de los treinta días posteriores al plazo de presentación de las réplicas.

109. Según el párrafo 6 del artículo 19 del Acuerdo, el tribunal intentará llegar a una decisión por escrito dentro de los treinta días después de culminada la audiencia o, en caso de no celebrarse una audiencia, treinta días después de la presentación de ambas réplicas. Se agrega, además, que la decisión del tribunal deberá tomarse por voto mayoritario.

110. Conforme al párrafo 7 del artículo 19 del Acuerdo, dentro de los quince días posteriores a la recepción de la decisión del tribunal, las partes podrán presentar solicitudes de aclaración en torno a la decisión. Dicha aclaración por parte del tribunal se emitirá dentro de los quince días de solicitada la misma.

111. El párrafo 8 del artículo 19 del Acuerdo prevé que las partes deberán cumplir con todas las disposiciones, medidas provisionales y con la decisión final del tribunal.

112. Según el párrafo 9 del artículo 19 del Acuerdo, con sujeción a la decisión final del tribunal, las partes deberán asumir los costos de su árbitro y compartirán en partes iguales los otros costos del tribunal. Así también, las partes deberán asumir los gastos incurridos por el Presidente o Vicepresidente del Consejo de la OACI en la implementación de los procedimientos establecidos en el párrafo 3(b) de este artículo.





113. Conforme al párrafo 10 del artículo 19 del Acuerdo, en caso de que una parte incumpla con una decisión contemplada en el párrafo 8 de este Artículo, la otra parte podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio otorgado bajo este Acuerdo a la parte en incumplimiento.

Artículo 20 – Enmiendas al Acuerdo

114. Respecto de las enmiendas, el artículo 20, párrafo 1, del Acuerdo establece que las enmiendas al Acuerdo entrarán en vigor en la fecha de recepción de la última notificación escrita remitida a través de notas diplomáticas, confirmando que ambas partes han completado sus procedimientos internos requeridos para enmendar el Acuerdo.

115. Conforme al párrafo 2 del mismo artículo 20, cualquier modificación al Anexo del presente Acuerdo, que versen sobre aspectos técnicos u operativos,

puede ser realizada mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las partes. Se precisa, además, que estas modificaciones entrarán en vigor después de ser confirmadas mediante un intercambio de notas diplomáticas entre las partes.

Artículo 21 – Aplicación de Acuerdos Multilaterales

116. Sobre la Aplicación de Acuerdos Multilaterales, el artículo 21 dispone que, si un acuerdo multilateral sobre la misma materia entra en vigor para ambas partes, cualquier discrepancia entre sus obligaciones bajo este Acuerdo deberá ser resuelta entre las partes.

Artículo 22 – Registro

117. En materia de registro en la OACI, el artículo 22 del Acuerdo prevé que tanto el Acuerdo, como cualquier modificación al mismo, deberá ser registrada ante la OACI por las partes.

Artículo 23 – Terminación

118. Sobre la terminación del Acuerdo, en el artículo 23, párrafo 1 del Acuerdo se establece que cualquiera de las partes podrá notificar a la otra parte sobre su decisión de dar por terminado este Acuerdo. Dicha notificación se realizará por escrito y a través de canales diplomáticos. Asimismo, esta notificación deberá ser comunicada simultáneamente a la OACI. En ese caso, el Acuerdo llegará a su término doce meses después de la fecha de recepción de esa notificación por la otra Parte. Lo anterior, salvo que el aviso de terminación sea retirado antes de que se cumplan los doce meses.

119. Según el párrafo 2 del mismo párrafo 23, luego de la notificación de terminación, ante la ausencia de acuse de recibo de la otra Parte, se considerará que ha sido recibida por ella catorce días después de su recepción de la notificación por parte de la OACI.

Artículo 24 – Entrada en Vigor

120. Respecto de la entrada en vigor del Acuerdo, el artículo 24 del mismo dispone que este tendrá una duración indefinida y entrará en vigor en la fecha en que se reciba la última de las notificaciones mediante las cuales las partes confirmen mutuamente el cumplimiento de los procedimientos requeridos por sus respectivos derechos internos. Dicha comunicación deberá realizarse a través de canales diplomáticos.

Anexo – Cuadro de Rutas

Sección 1

121. Como se ha indicado ya, el Acuerdo cuenta con un Anexo dividido en tres apartados. La sección 1 contiene las rutas a ser operadas por las aerolíneas designadas de los Emiratos Árabes Unidos.

Sección 2

122. Por otro lado, en la sección 2, se encuentran las rutas a ser operadas por las aerolíneas designadas del Perú.

123. En ambos casos, se especifica que las rutas que serán operadas por las líneas aéreas designadas partirán de cualquier punto del territorio de las partes y comprenderán cualquier punto intermedio en sus territorios. Asimismo, las rutas a ser operadas por las aerolíneas designadas podrán partir hacia cualquier punto del territorio de las partes, y operar en puntos más allá de los territorios de las partes.

Operación de los Servicios Acordados

124. Adicionalmente, la tercera sección denominada "Operación de los servicios acordados", como ya se ha mencionado, en su párrafo 1 dispone que las líneas aéreas designadas de las partes pueden, en cualquiera o todos los vuelos, omitir escalas en cualquiera de los puntos intermedios y/o más allá o combinar diferentes números de vuelo durante la operación de una aeronave.

125. Así también, las aerolíneas pueden transferir tráfico desde una aeronave utilizada por ellas hacia cualquier otra aeronave en cualquier punto de la ruta y utilizar aeronaves propias o arrendadas, ya sea bajo modalidades de "*Dry Lease*" o "*Wet Lease*", conforme a los procedimientos establecidos en su derecho interno. Respecto de esto último, en esta sección se precisa que lo anterior se aplicará siempre que ello no resulte en el ejercicio por una aerolínea arrendadora de derechos de tráfico que no posea.

126. En el punto 2 se establece que las líneas aéreas designadas de ambas partes tienen el derecho de ejercer, en cualquier tipo de servicio, ya sea de pasajeros, carga o servicio combinado, plenos derechos de tráfico de quinta libertad hacia o desde cualquier punto intermedio y/o más allá, sin restricción alguna.

V. CALIFICACIÓN

127. El Acuerdo reúne los elementos de la definición consuetudinaria de tratado reflejados en el artículo 2, párrafo 1, literal a), de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 (en adelante la Convención de Viena de 1969).[13] En ese sentido, es un "acuerdo internacional celebrado entre dos sujetos de Derecho Internacional con capacidad para celebrar tratados y regido por el Derecho Internacional".[14]

---

[13] Hills, Jeremy. *Aust's Modern Treaty Law and Practice*, 4a ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2023, p. 17.

[14] Si bien el Perú es parte de la Convención de Viena de 1969, los Emiratos Árabes Unidos no son parte de este tratado. En ese sentido, sus disposiciones convencionales no son aplicables al Acuerdo. No obstante se le aplican al Acuerdo las reglas consuetudinarias reflejadas en la citada Convención. Hollis, Duncan B. "Defining Treaties". En: Hollis, Duncan B. (Ed.). *The Oxford Guide to Treaties*, 2nd Ed. Oxford: Oxford University Press, 2020, p. 12.

128. En ese sentido, el instrumento internacional analizado es un acuerdo celebrado entre Estados (sujetos de Derecho Internacional con capacidad para celebrar tratados), el cual establece derechos y obligaciones entre tales Estados —por ejemplo, los artículos 2, 3, 4 y 5, entre otros— en virtud del Derecho Internacional.

129. La caracterización del Acuerdo como tratado es importante ya que, por su naturaleza jurídica corresponde que sea sometido al proceso de perfeccionamiento interno según el derecho interno peruano.

VI. OPINIONES TÉCNICAS

130. A efectos de sustentar el presente informe, se consideraron las opiniones técnicas favorables del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) y de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos (DSL) del Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE) competente sobre la materia.

Opinión favorable del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

131. Mediante el Oficio N° 452-2019-MTC/12 elaborado por la DGAC, de 16 de septiembre de 2019, se remitió el Informe N° 033-2019-MTC/12.POA elaborado por la Coordinación Técnica de Política Aérea, de 16 de septiembre de 2019.

132. En el punto 4.a del apartado II denominado "Análisis del Acuerdo" del referido informe, el MTC sostiene que el texto del ASA con los Emiratos Árabes Unidos incorpora la multidesignación de aerolíneas por cada Estado. Asimismo, en el punto 4.b del mismo apartado, se señala que el ASA incorpora, en línea con la legislación nacional y política aérea nacional, respecto a la elegibilidad de una aerolínea, el criterio de sede principal de negocios, eliminando la exigencia de que la propiedad y control sustancial de la aerolínea recaiga en nacionales del Estado designante.

133. Asimismo, en el punto 4.c, se señala que el texto del ASA incorpora el libre intercambio y reconocimiento de derechos de tercera, cuarta y quinta libertad en la explotación del transporte de pasajeros y/o de carga, en servicio combinado y exclusivo. Así también, en el punto 4.d, se indica que el ASA incorpora la libre determinación por cada aerolínea de la oferta de capacidad, frecuencia y tipo de aeronaves empleadas en la explotación de los servicios regulares acordados. Esta libre determinación, según el punto 4.e, se realiza sin intervención ni previa aprobación de los Estados de las tarifas para transporte de pasajeros y carga.

134. En el punto 4.f del mismo apartado II, el MTC señala que el Acuerdo otorga a las aerolíneas la posibilidad de ofrecer y operar los servicios acordados mediante acuerdos de cooperación comercial o de código compartido con otras aerolíneas, bajo criterios modernos de flexibilidad operacional.

135. Adicionalmente, el MTC señala en el punto 4.h que las disposiciones del ASA "garantizan el marco adecuado para el desarrollo de las operaciones áreas bilaterales bajo criterios de Seguridad y con observancia estricta de las normas y métodos recomendados internacionalmente por la OACI para la aviación civil internacional".

136. En el punto 5 del mismo apartado II, el MTC agrega que el texto íntegro del ASA "incorpora totalmente las sugerencias y recomendaciones de todos los sectores involucrados".

137. Por otro lado, el MTC, en el punto 1 del apartado IV denominado "Conclusiones y Recomendaciones" del referido informe, concluye que:

> "Todos y cada uno de los términos y condiciones del adjunto texto final del ASA consensuado por y entre las Autoridades Aeronáuticas del Perú y de EAU [...], han sido sometidos al pronunciamiento de los sectores relevantes y competentes de nuestro Gobierno y recoge las propuestas o textos alternativos planteados por estos".

138. Seguidamente, en el punto 2 del apartado IV, el MTC señala que: "Los términos y condiciones acordados en el texto final consensuado del ASA [...], son en su totalidad consistentes concordantes con las leyes y reglamentos nacionales así como con las normas y prácticas recomendadas por la OACI de la que el Perú es País Miembro".

139. En el punto 4 del mismo apartado, el MTC añade lo siguiente:

> "Los inversionistas y operadores aéreos de EAU 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" (sic.).

140. Finalmente, en el punto 6 del apartado IV, el MTC señala que "[p]or las razones expuestas y por las ventajas que representa para el Perú en general y para su turismo y comercio internacional en particular, recomendamos estimar favorablemente la suscripción del 'Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos'".

141. Luego de que el MRE propusiera ajustes a la traducción en castellano del ASA, mediante el Oficio N° 0140-2023-MTC/12 elaborado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, de 26 de abril de 2023, el MTC remitió el Informe N° 0012-2023-MTC/12.00.08, elaborado por la Coordinación Técnica de Política Aérea, de 25 de abril de 2023.

142. Al respecto, en dicho Informe el MTC precisó en el punto 6 de su análisis "que los textos en inglés y en español del proyecto de ASA remitidos por la Cancillería cuentan con la conformidad del MEF, la aceptación de la AAC de Emiratos Árabes Unidos y la conformidad de la Cancillería". En ese sentido, el

MTC expresó su conformidad, en el punto 8 del Informe N° 0012-2023-MTC/12.00.08, con los ajustes efectuados al texto del ASA en castellano y agregó que los textos en castellano en inglés "guardan concordancia" con la legislación interna peruana aplicable.

143. Por todo lo anterior, el MTC expresó su opinión favorable sobre el texto del tratado.

Opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

144. Mediante el Oficio N° 1126-2018-EF/13.01, de 2 de abril de 2018, de la Secretaría General del MEF, se hizo llegar el Informe N° 065-2018-EF/61.01, de 23 de febrero de 2018 elaborado por la Dirección General de Política de Ingresos Públicos del mismo Ministerio. En dicho Informe, el MEF realizó observaciones a algunos artículos del entonces proyecto de ASA y dio su conformidad respecto a otras disposiciones. Al respecto, se debe señalar que los ajustes recomendados por el MEF en esa oportunidad fueron, en esencia, recogidos e incorporados en el texto final del tratado bajo análisis.

145. Lo anterior, fue confirmado por el MEF a través del Informe N° 254-2019-EF/62.01, de 11 de septiembre de 2019, elaborado por la Dirección General de Asuntos de Economía Intencional, Competencia y Productividad (DGAEICYP), el cual se encuentra anexo al Oficio N° 3635-2019-EF/13.01, elaborado por la Secretaría General del MEF, de 17 de septiembre de 2019. Dicho informe también hace referencia a la conformidad al texto final del ASA de la Dirección General de Política de Ingresos Públicos (DGPIP) y la Oficina de Asesoría Jurídica (OGAJ) del mismo MEF.

146. De esta manera, el MEF concluye que no presentan observaciones al texto final del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos.

147. Posteriormente, por medio del Oficio N° 2997-2022-EF/13.01 elaborado por la Secretaría General del MEF, de 19 de diciembre de 2022, a través de la cual se remitió el Informe N° 116-2022-EF/62.01 elaborado por la DGAEICYP, de 15 de diciembre de 2022. En dicho informe, se consolida y actualiza la opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ), de la DGPIP y la DGAEICYP, y se evalúa los artículos 3.2, 5.5, 6.1, 6.2.a, 6.2.b y 6.3 del proyecto de Acuerdo.

148. Al respecto, se debe señalar que todas las observaciones y comentarios formulados por el MEF al entonces proyecto de ASA fuero recogidas en el texto final de dicho tratado.

Opinión favorable del INDECOPI

149. Mediante la Carta N° 747-2019/PRE-INDECOPI, firmada por el Presidente del Consejo Directivo de INDECOPI, de 5 de septiembre de 2019, se remitió el Informe 054-2019/ST-CLC-INDECOPI, elaborado por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia de esa entidad, de

2 de septiembre de 2019. En dicho informe, el INDECOPI evaluó el artículo 5, el artículo 10 y el artículo 12 del texto del proyecto de Acuerdo.

150. Respecto al artículo 5, numerales 3 al 5 del ASA, en el punto 6 del apartado III denominado "Análisis", el INDECOPI señaló que están referidos a las facultades y garantías de las aerolíneas designadas, así como los deberes y prohibiciones para las partes. Al respecto, en el punto 8 del mismo apartado, el INDECOPI señaló que "es de opinión favorable respecto de los textos recogidos en los numerales 3 al 5 del artículo 5 del Acuerdo".

151. Por otro lado, sobre el artículo 10, numeral 1 del ASA, el INDECOPI, en el punto 10 del apartado III señaló que "las normas del *International Civil Aviation Organization – ICAO* serían disposiciones voluntarias y no de obligatorio cumplimiento". Al respecto, en esa oportunidad el INDECOPI señaló que era de la opinión de retirar la referencia en el ASA a "*in accordance with ICAO regulations*". La recomendación anterior del INDECOPI fue recogida en la versión suscrita del ASA en donde ya no se hace referencia a esa expresión relativa a la conformidad con las regulaciones de la OACI. En ese sentido, el INDECOPI señaló que de recogerse dicha recomendación "es de opinión favorable respecto del texto recogido en el numeral 1 del artículo 10 del Acuerdo".

152. En relación con el numeral 10 del artículo 12 del Acuerdo, el INDECOPI señaló que los términos "*shippers*" y "*users*" pueden ser utilizados de manera indistinta en el texto del ASA. Al respecto, el INDECOPI señaló que "es de opinión favorable para colocar cualquier de dichos términos en el numeral 10 del artículo 12 del Acuerdo". Sobre este punto, se debe precisar que la versión en inglés del texto suscrito del ASA recoge el término "*users*", por lo que también se recoge el parecer del INDECOPI en este extremo (punto 14 del Informe 054-2019/ST-CLC-INDECOPI).

153. Finalmente, respecto al artículo 12, numeral 10, en el punto 14 del mismo apartado del Informe 054-2019/ST-CLC-INDECOPI antes referido, la Secretaría Técnica señaló que es de opinión favorable de colocar los términos "*shippers*" o "*users*" en dicha disposición.

154. Considerando lo anterior, el INDECOPI expresó su opinión favorable y conformidad sobre el artículo 5, numerales 3 al 5; artículo 10, numeral 1 y al artículo 12, numeral 10 del Acuerdo.

155. Posteriormente, mediante el Oficio N° 000186-2023-PRE/INDECOPI de la Presidencia Ejecutiva, de 12 de mayo de 2023, el INDECOPI remitió el Informe Técnico N° 000043-2023-DLC/INDECOPI elaborado por la Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia, de 26 de abril de 2023. De igual manera, con el mismo Oficio el INDECOPI remitió el Memorándum N° 00251-2023-DPC/INDECOPI elaborado por la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor, de 26 de abril de 2023.

156. Al respecto, cabe precisar que en el punto 7, del apartado III del Informe Técnico N° 000043-2023-DLC/INDECOPI antes referido, la Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia del INDECOPI señaló que "no ha encontrado alguna disposición que pueda contravenir las normas sobre libre competencia" y procedió a analizar los temas de libre competencia, los cuales están contenidos en el artículo 5, artículo 10 y artículo 12 del texto del proyecto de Acuerdo, sobre los cuales previamente se formuló recomendaciones.

157. Al respecto, el INDECOPI verificó que se recogieron las recomendaciones formuladas a los artículos 5, 10 y 12 del Acuerdo. Así, en el apartado IV denominado "Conclusiones", señaló que "es de opinión favorable al texto del Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos".

158. Por su parte, en el Memorándum N° 00251-2023-DPC/INDECOPI, la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor evaluó si se habían incorporado las recomendaciones planteadas previamente sobre la aplicación de leyes y reglamentos nacionales (artículo 7), la seguridad operacional (artículo 9), seguridad de la aviación (artículo 11), actividades comerciales (artículo 12), código compartido (artículo 13) y tarifas (artículo 16) del Acuerdo. Al respecto, en el cuarto párrafo de dicho memorándum, el INDECOPI señaló que "se han mantenido los aspectos que consideramos favorables y se han incluido algunas mejoras respecto al marco normativo aplicable en las operaciones comerciales de las aerolíneas".

159. En consecuencia, en el último párrafo del Memorándum, el INDECOPI señala que "no presenta objeciones a la versión final del proyecto ASA, por lo cual brindamos conformidad al mismo".

160. Adicionalmente, por medio del Oficio N° 000163-2024-PRE/INDECOPI firmado por el Presidente Ejecutivo, de 14 de junio de 2024, el INDECOPI remitió el Informe 000123-2024-DPC/INDECOPI elaborado por la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección al Consumidor, de 12 de junio de 2024. En dicho informe actualizado, el INDECOPI evaluó el artículo 7, artículo 9, artículo 11, artículo 12, artículo 13 y el artículo 16 del texto del Acuerdo.

161. Sobre el artículo 7 (Aplicación de Leyes y Reglamentos Nacionales), en el punto 21 del apartado II denominado "Análisis" del Informe, el INDECOPI señaló que "encuentra viable esta disposición en la medida que no se excluye la aplicación de la normativa antes mencionada lo que permite el ejercicio de las competencias del Indecopi en materia de protección del consumidor".

162. En torno al artículo 9 (Seguridad Operacional) del Acuerdo, en el punto 27 del mismo apartado II, el INDECOPI manifiesta que:

> "[E]ncuentra viable la incorporación de disposiciones que garanticen las facultades de las Partes de fiscalizar e inspeccionar la seguridad de los diversos aspectos operativos en la prestación del servicio aéreo, lo cual

evidencia la preocupación por garantizar la seguridad de los pasajeros, usuarios y operadores, redundando en su beneficio".

163. Respecto al artículo 11 (Seguridad de la Aviación) del Acuerdo, en el punto 30 del mismo apartado II, el INDECOPI manifiesta que encuentra "viable la incorporación de este apartado, como una garantía legal de protección a los intereses de los pasajeros".

164. Sobre el artículo 12 (Venta y comercialización de productos de servicio aéreo), en el punto 35 del apartado II denominado "Análisis", el INDECOPI señaló que las actividades comerciales deberán ser ejercidas con respeto de los derechos de los consumidores. En ese sentido, concluye que: "teniendo en cuenta que estas actividades serán realizadas con las leyes y regulaciones vigentes en el territorio de la otra Parte, entendiéndose por estas también a las disposiciones de protección al consumidor, no tenemos observaciones al respecto".

165. En torno al artículo 13 (Código compartido) del Acuerdo, en el punto 38 del mismo apartado II, el INDECOPI estimó "que la redacción de esta disposición es coherente con la normativa prevista en el Código [compartido]."

166. En relación al artículo 16 (Tarifas) del Acuerdo, en el punto 44 del mismo apartado II, el INDECOPI señaló que "es de opinión favorable al Acuerdo, al no existir conflictos entre este artículo y las normas nacionales de libre competencia".

167. En el punto (i) del apartado III denominado "Conclusiones", el INDECOPI concluye lo siguiente:

> "Considerando que algunas de las disposiciones contenidas en el Proyecto del 'Acuerdo de Servicios Aéreos entre Emiratos Árabes Unidos y el Perú' tendrían impacto sobre los derechos de las y los consumidores, esta Dirección brinda la conformidad y viabilidad a los textos actualizados remitidos por Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores".

168. Por lo anterior, el INDECOPI expresó su opinión favorable y conformidad sobre el texto final del Acuerdo.

<u>Opinión favorable del Ministerio de Relaciones Exteriores</u>

169. En el punto 2 del Memorándum DSL006002023, de 22 de junio de 2023, la DSL del MRE 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".

170. En el punto 3 del 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 conectividad aérea del Perú con el Medio Oriente y el Asia Pacífico, en beneficio de los usuarios del transporte aéreo y consolidando el posicionamiento de nuestro país como centro de conexiones de América del Sur" (sic).

171. Adicionalmente, con el referido memorándum se remitió el "Informe del Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Emiratos Árabes Unidos" elaborado por la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales (AER) de la DSL. 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 correcciones en la traducción al castellano de determinados artículos del Acuerdo para que guarden correlato con el texto en inglés.

172. En el primer párrafo del apartado titulado "Análisis" del citado informe AER señala respecto del Acuerdo lo siguiente:

"El referido Acuerdo permitirá establecer el marco jurídico necesario para que las aerolíneas peruanas y emiratíes (Emirates desde Dubai o Etihad desde Abu Dabi) puedan operar entre ambos países, aumentando la conectividad aérea y fortaleciendo el posicionamiento de nuestro país como centro de conexiones (Hub) de transporte aéreo más importante de Sudamérica".

173. En el segundo párrafo del mismo apartado, se señala que:

"Este Acuerdo contribuirá a promover el aumento del turismo, las inversiones y el intercambio comercial entre nuestro país, los Emiratos Árabes Unidos, la región del Medio Oriente y el Asia Pacífico. Cabe resaltar asimismo que favorecerá a productos peruanos con potencial exportador a los Emiratos Árabes Unidos como el oro (98%) y entre los agroindustriales, mangos, paltas y arándanos".

174. Posteriormente, en el apartado titulado "Recomendaciones" del citado informe se indica 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".

VII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

175. 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 los Emiratos Árabes Unidos", suscrito en Lima, República del Perú, el 2 de junio 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.

176. 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.[15] 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.[16]

177. 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".

178. 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.

179. 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 aéreo no pueden llevarse a cabo sin el uso del espacio aéreo peruano, así como de los aeropuertos ubicados en el territorio nacional, en los cuales el Estado ejerce soberanía de acuerdo con la Constitución Política y con el Derecho Internacional. Por lo tanto, lo regulado en el Acuerdo versa sobre soberanía nacional, supuesto contemplado en el numeral 2 del artículo 56 de la Constitución.

180. Por otro lado, tal como ha indicado previamente el MEF, 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 esa materia.

181. 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.

182. Por las consideraciones expuestas, la Dirección General de Tratados concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno

---

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

del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos", suscrito en Lima, República del Perú, el 9 de noviembre 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.

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

Lima, 15 de julio de 2024

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

Gloria Olivares Portocarrero
Embajadora
Directora General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Y

LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS



PREÁMBULO

La República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos, (en adelante denominados como las "Partes");

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando celebrar un Acuerdo, con el fin de establecer y operar Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Reconociendo la importancia del transporte aéreo como un medio para crear y promover la amistad, entendimiento y cooperación entre los pueblos de ambos países;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de transporte aéreo internacional;

Acuerdan lo siguiente:

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

ARTÍCULO 1 - DEFINICIONES

1. Para los fines de este Acuerdo, a menos que el contexto requiera otra cosa, el término:

   a. "Acuerdo" significa este Acuerdo, el Anexo al mismo y cualquier enmienda al Acuerdo o el Anexo;

   b. "Anexo" significa el cuadro de rutas adjunto al Acuerdo y cualquier Artículo o nota que figure en ese Anexo y cualquier enmienda efectuada al mismo de conformidad con las disposiciones del Artículo 20 de este Acuerdo;

   c. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye: (i) cualquier enmienda al mismo que haya entrado en vigencia de acuerdo al Artículo 94(a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes; y (ii) cualquier Anexo o enmienda al mismo, adoptada bajo el Artículo 90 del Convenio, en la medida en que ese Anexo o enmienda esté vigente en una fecha determinada, para ambas Partes;

   d. "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de la República de Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y para el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos, la Autoridad General de Aviación Civil o, en cualquier caso, cualquier persona o entidad autorizada para ejercer funciones relacionadas con este Acuerdo;

   e. "Servicios Acordados" significa los Servicios Aéreos Internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo a este Acuerdo para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en cualquier combinación;

   f. "Servicios Aéreos", "Línea Aérea", "Servicio Aéreo Internacional" y "Escala para fines no comerciales" tienen el significado respectivamente asignado a ellos en el Artículo 96 del Convenio;

   g. "Líneas Aéreas Designadas" significa una línea aérea o líneas aéreas que hayan sido designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;

   h. "Tarifas" significa los precios a ser cobrados para el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplican esos precios, excluyendo la remuneración y condiciones de transporte de correo;

   i. "Cargos al Usuario" significa los cobros hechos a las líneas aéreas por las autoridades competentes o permitidos por éstas para la provisión de instalaciones aeroportuarias, propiedades y/o instalaciones de navegación aérea, incluyendo servicios e instalaciones conexos para las aeronaves, sus tripulantes, pasajeros, equipaje y carga;

2. Al implementar este Acuerdo, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio en la medida en que las mismas sean aplicables a Servicios Aéreos Internacionales.

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

ARTÍCULO 2 - OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte otorga a la otra Parte, los derechos especificados en este Acuerdo para permitir que sus líneas aéreas designadas establezcan y operen los Servicios Acordados.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte gozarán de los siguientes derechos:

   a. Volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;

   b. Hacer escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales; y

   c. Hacer escalas en el territorio de la otra Parte, con el fin de embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, mientras opera los servicios acordados.

3. Adicionalmente, la(s) línea(s) aérea(s) de cada Parte, distinta(s) de aquella(s) designada(s) bajo el Artículo 3, también gozará(n) de los derechos especificados en el párrafo 2(a) y 2(b) de este Artículo.

4. Nada en este Artículo será interpretado como el otorgamiento a las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes del privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga y correo por remuneración o contrato, destinado a otro punto dentro de territorio de esa otra Parte.

5. Si debido a un conflicto armado, disturbios o acontecimientos políticos o circunstancias especiales e inusuales, una Línea aérea designada de una Parte no pudiera operar un servicio dentro de su ruta normal, la otra Parte desplegará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continuada de ese servicio a través de una adecuada reorganización temporal de rutas.

6. Las líneas aéreas designadas tendrán el derecho a usar todas las aerovías, aeropuertos y otras instalaciones suministradas por las Partes sobre una base no discriminatoria.



ARTÍCULO 3 - DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. La autoridad aeronáutica de cada Parte tendrá el derecho a designar por escrito, una o más líneas aéreas con el fin de operar los servicios acordados y a retirar o modificar la designación de esa línea aérea o a sustituir otra línea aérea por otra previamente designada. Esa designación especificará los alcances de la autorización otorgada a cada línea aérea en relación con la operación de los servicios acordados. Las designaciones y cualquier cambio a las mismas las realizará por escrito por la autoridad aeronáutica de la Parte que haya designado a la línea aérea a la autoridad aeronáutica de la otra Parte.

2. Al recibir una notificación de designación, sustitución o modificación de la misma y a solicitud de la línea aérea designada de la forma y manera prescrita para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, la otra Parte, con sujeción a las disposiciones de este Artículo, sin demora otorgará a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) las autorizaciones de operación adecuadas, a menos que no se cumpla que:

a. la línea aérea esté calificada para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes, regulaciones y reglamentos aplicados normal y razonablemente a la operación de los servicios aéreos internacionales por esa autoridad, de conformidad con las disposiciones del Convenio;

b. la línea aérea esté constituida y tenga su oficina principal en el territorio de la Parte que designa la línea aérea;

c. la Parte que designa a la línea aérea mantenga y administre los estándares señalados en los Artículos que tratan sobre Seguridad de la Aviación (Artículo 11) y Seguridad Operacional (Artículo 9) en este Acuerdo.

3. Cuando una aerolínea ha sido así designada y autorizada, ésta puede iniciar en cualquier momento a operar los servicios acordados en su totalidad o en parte, siempre que una tarifa esté en vigencia de conformidad con el Artículo 16 de este Acuerdo y que un itinerario sea establecido de conformidad con el Artículo 15 de este Acuerdo con respecto a dichos servicios.

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

ARTÍCULO 4 - REVOCACIÓN Y LIMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN OPERATIVA

1. La autoridad aeronáutica de cada Parte tendrá, con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte, derecho a revocar una autorización de operación o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el inciso 2 c) del Artículo 2 de este Acuerdo, o imponer condiciones, temporal o permanentemente, como pueda considerar necesario en el ejercicio de esos derechos;

   a. En caso de incumplimiento por parte de esa línea aérea de las leyes y reglamentos aplicados normal y razonablemente por la autoridad aeronáutica de la Parte que otorga esos derechos de conformidad con el Convenio; o

   b. En caso la línea aérea no esté constituida y no tenga su domicilio principal en el territorio de la Parte que designa la línea aérea; o

   c. En caso de que la línea aérea, de otro modo no operara de conformidad con las condiciones prescritas bajo este Acuerdo; o

   d. La Parte que designa la línea aérea no mantenga ni administre los estándares señalados en el Artículo 9 (Seguridad Operacional) y Artículo 11 (Seguridad de la Aviación);

   e. En cualquier caso, cuando la otra Parte no cumpla con alguna decisión o estipulación resultante de la aplicación del Artículo 19 de este Acuerdo.

2. A menos que una inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo fuera esencial para evitar mayores infracciones a las leyes o reglamentos, dicho derecho será ejercido únicamente después de las consultas con la autoridad aeronáutica de la otra Parte, como señala el Artículo 18.

3. En caso de acción por una de las Partes bajo este Artículo, los derechos de la otra Parte en virtud del Artículo 19 no se verán perjudicados.

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

ARTÍCULO 5 - PRINCIPIOS QUE RIGEN LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS ACORDADOS

1. Cada Parte permitirá, sobre base de reciprocidad, a las líneas aéreas designadas de ambas Partes, competir libremente en la provisión del transporte aéreo internacional regulado bajo este Acuerdo.

2. Cada Parte tomará todas las acciones adecuadas dentro de su jurisdicción, de conformidad con su legislación nacional, como sea aplicable, para evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos y prerrogativas señaladas en este Acuerdo.

3. No habrá restricción en la capacidad y en el número de frecuencias y/o tipo(s) de aeronaves a ser operada por las líneas aéreas designadas de ambas Partes en cualquier tipo de servicio (pasajeros, carga, separadamente o en combinación). Cada línea aérea designada está autorizada a determinar la frecuencia y capacidad que ofrece en los servicios acordados.

4. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, frecuencias, regularidad del servicio ni el tipo de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando fuera necesario por requerimientos aduaneros, técnicos, operacionales o ambientales, bajo condiciones uniformes consistentes con el Artículo 15 del Convenio.

5. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, requisito de primera denegación, relación de equilibrio, derechos por no objeción, o cualquier otro requerimiento con respecto a capacidad, frecuencias o tráfico que pueda resultar inconsistente con los propósitos de este Acuerdo.

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

ARTÍCULO 6 - ARANCELES ADUANEROS Y OTROS CARGOS

1. Las aeronaves de las líneas aéreas designadas por las Partes empleadas en los servicios acordados en vuelo hacia, desde o mientras estén en el territorio de la otra Parte, serán admitidas temporalmente libres de derechos de conformidad con la normativa aduanera de dicha Parte.

2. Asimismo, lo siguiente estará exento de aranceles aduaneros, impuestos al consumo, derechos de inspección u otros impuestos y cargos de acuerdo a la legislación interna, ya sean nacionales y/o locales:

   a. El equipo regular de aeronaves, combustibles, lubricantes, provisiones técnicas consumibles, repuestos incluyendo motores, suministros de la aeronave, incluidos pero no limitado a artículos tales como, alimentos, bebida, licor, tabaco y otros productos para la venta o para uso de los pasajeros durante el vuelo y de otros productos tales como boletos impresos y facturas aéreas siempre y cuando dichos equipos y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves y que se encuentren aún a bordo a su salida del territorio de la otra Parte, así como cualquier material impreso que lleve la insignia o el logotipo de la línea aérea designada y material general para promoción y publicidad distribuidas gratuitamente a bordo por dicha línea aérea designada.

   b. El material destinado para la reparación, mantenimiento o atención de aeronaves, usado por la aerolínea designada que opera los servicios acordados, así como los bienes requeridos para la operación de las aeronaves utilizados por la aerolínea designada, 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 indicadas en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra.

3. Conforme a la legislación interna, el equipo y artículos mencionados en el párrafo 2 podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante únicamente con la previa aprobación de las autoridades aduaneras de esa otra Parte. Dicho equipo y artículos deberán permanecer bajo supervisión o control de las precitadas autoridades aduaneras hasta que sean reexportados o de otro modo retiradas de acuerdo con las regulaciones aduaneras.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Ministerio de Relaciones Exteriores
Suscripción en el Registro y Archivo
M.R.E.C.F.

ARTÍCULO 7 - APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de una Parte relacionada con la admisión, permanencia o partida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves operadas por la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte sin distinción en cuanto a la nacionalidad tal como se aplican a las aeronaves propias, y serán cumplidos por dichas aeronaves a su ingreso, salida y mientras se encuentren dentro del territorio de esa Parte.

2. Las leyes, reglamentos y procedimientos de una Parte en cuanto a la admisión, permanencia o partida de su territorio de pasajeros, equipaje, tripulación y carga transportados a bordo de las aeronaves, tales como reglamentos relativos al ingreso, despacho, seguridad de aviación, inmigración, pasaportes, aduanas, moneda, salud, cuarentena y medidas sanitarias o en el caso de correo, leyes y regulaciones postales, serán cumplidos por o en nombre de tales pasajeros, equipaje, tripulaciones y carga, a la entrada, salida y mientras se encuentren dentro del territorio de la primera Parte.

3. Ninguna Parte podrá otorgar preferencias a sus propias líneas aéreas ni a ninguna otra, sobre las líneas aéreas designadas de la otra Parte en la aplicación de las leyes y reglamentos dispuestos en este Artículo.

4. El control de pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquier Parte y que no dejen las áreas del aeropuerto reservadas para dichos fines, se regirá por las normas internas de cada Parte. De conformidad a la legislación interna el equipaje y carga en tránsito estarán exentos de impuestos.

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

ARTÍCULO 8 - CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD Y COMPETENCIA

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidos o convalidados por una Parte y vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte con el fin de operar los servicios acordados, siempre y cuando esos certificados o licencias hayan sido emitidos o convalidados en cumplimiento y de conformidad con los estándares mínimos establecidos bajo el Convenio.

2. Sin embargo, cada Parte se reserva el derecho de negarse a reconocer, para vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte.

3. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados emitidos o convalidados por una Parte permitieran una diferencia frente a los estándares establecidos bajo el Convenio, ya sea que esa diferencia se haya presentado o no ante la Organización de Aviación Civil Internacional, la Autoridad aeronáutica de la otra Parte, sin perjuicio de los derechos de la primera Parte bajo el Artículo 9(2), puede solicitar consultas con la autoridad aeronáutica de la otra Parte de conformidad con el Artículo 18, con miras a satisfacer sus dudas sobre si la práctica en cuestión es aceptable para ella. No llegar a un acuerdo satisfactorio constituirá las bases para la aplicación del Artículo 4(1) de este Acuerdo.

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

ARTÍCULO 9 - SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad operacional que mantiene la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulación de vuelo, aeronaves y la operación de aeronaves. Esas consultas tendrán lugar dentro de los 30 días de la solicitud.

2. Si, luego de las consultas, una Parte encontrara que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente estándares de seguridad operacional en las áreas mencionadas en el párrafo 1, que cumplan con los estándares establecidos a esa fecha de acuerdo con el Convenio, la otra Parte será informada sobre esos hallazgos y de los pasos considerados necesarios para cumplir con esos estándares. La otra Parte tomará entonces la acción correctiva apropiada dentro de un periodo de tiempo acordado.

3. En virtud del Artículo 16 del Convenio, se acuerda además que cualquier aeronave operada por, o en representación de una línea aérea 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, estar sujeta a una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre y cuando no cause un retraso irracional en la operación de la aeronave. No obstante, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es 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 en esa fecha de conformidad con el Convenio.

4. Cuando una acción urgente sea esencial para garantizar la seguridad operacional de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar de inmediato la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.

5. Cualquier acción de una Parte de conformidad con el inciso 4 de este Artículo cesará una vez que la razón para adoptar esa acción desaparezca.

6. Con referencia al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue incumpliendo los estándares establecidos a esa fecha de conformidad con el Convenio al caducar el plazo acordado, el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional debería ser informado sobre el particular. Este último deberá también ser informado de la subsecuente resolución satisfactoria de la situación.

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

ARTÍCULO 10 - CARGOS AL USUARIO

1. Los Cargos al Usuario impuestos o autorizados a ser impuestos por sus entidades recaudadoras competentes sobre las líneas aéreas designadas de la otra Parte para el uso de aeropuertos y otras instalaciones de aviación serán no discriminatorios y equitativamente prorrateados entre las diferentes categorías de usuarios. Estos cargos se basarán en principios económicos sólidos y no serán superiores a los pagados por las otras líneas aéreas que realicen servicios aéreos similares.

2. Ninguna Parte dará preferencia, con respecto a los Cargos al Usuario, a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares y no impondrán ni permitirán que se impongan, a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, Cargos al Usuario superiores a aquellos impuestos a sus propias líneas aéreas designadas que operan servicios aéreos internacionales similares usando similares aeronaves e instalaciones y servicios asociados.

3. Cada Parte promoverá consultas entre sus entidades recaudadoras competentes y las líneas aéreas designadas usuarias de los servicios e instalaciones así como el intercambio de la información necesaria para permitir una revisión adecuada sobre la razonabilidad de los cargos de acuerdo con los principios establecidos en este Artículo. Se cursará un aviso razonable siempre que sea posible a esos usuarios sobre cualquier propuesta de cambio en los Cargos al Usuario junto con la información y datos de respaldo pertinentes, para permitirles expresar sus puntos de vista antes de revisar los cargos.

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

ARTÍCULO 11 - SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Consistente con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación frente a la otra de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante de este Acuerdo.

2. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes actuarán particularmente de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves*, suscrito en Tokio el 14 de setiembre de 1963, el *Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves*, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil*, suscrito en Montreal el 23 de setiembre de 1971, el *Protocolo para la Represión de Actos Ilicitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, Suplementario al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil hecho en Montreal el 23 de setiembre de 1971*, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, el *Convenio sobre Marcación de Explosivos Plásticos para Fines de Detección*, suscrito en Montreal el 1 de marzo de 1991 y cualquier otro acuerdo que rija la seguridad de aviación civil vinculante para ambas Partes.

3. Las Partes se proporcionarán a solicitud, toda la asistencia necesaria para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de esas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza relevante a la seguridad de la aviación civil.

4. Las Partes, en el marco de las relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designados como anexos al Convenio en la medida en que esas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes.

5. Adicionalmente, las Partes exigirán que los operadores de aeronaves de su registro o los operadores de aeronaves que tienen su sede principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con esas disposiciones de seguridad de aviación como sean aplicables a las Partes.

6. Cada Parte acuerda que podrán exigir a sus operadores de aeronaves observar las disposiciones de seguridad de aviación a las que se hace referencia en el párrafo 4 anterior aplicadas por la otra Parte para el ingreso, partida o mientras se encuentren dentro del territorio de esa otra Parte.

7. Cada Parte asegurará que se apliquen efectivamente medidas dentro de su territorio para proteger las aeronaves y de control de seguridad de sus pasajeros, tripulantes y equipaje de mano y para llevar a cabo las verificaciones de seguridad adecuadas al equipaje, carga y bodegas de la aeronave antes del embarque o la estiba. Cada Parte también acuerda dar una consideración positiva a cualquier solicitud de la otra Parte para tomar las medidas de seguridad especiales razonables para enfrentar una amenaza específica.

8. Cuando ocurra un incidente o amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes se apoyarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas con la intención de dar por terminado ese incidente o amenaza tan pronto como sea posible con el mínimo riesgo para la vida resultante de ese incidente o amenaza.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Dirección de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
MCD.F.

9. Cada Parte tomará las medidas que considere viables para garantizar que una aeronave de la otra Parte sujeta a un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que se encuentra en tierra en su territorio sea detenida ahí a menos que su partida sea necesaria por el deber primordial de proteger las vidas de sus pasajeros y tripulación.

10. Cuando una Parte tenga bases razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la autoridad aeronáutica de la primera Parte podrá solicitar consultas inmediatas. Dichas consultas iniciarán dentro de los quince (15) días de recibido tal pedido de cualquiera de las Partes. La falta de acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días de iniciadas las consultas, constituirá causal para la aplicación del párrafo 1 del Artículo 4 de este Acuerdo. Cuando se requiera en un caso de emergencia, una Parte podrá tomar acciones provisionales bajo el párrafo 1 del Artículo 4 antes de que expiren los quince (15) días. Cualquier acción tomada de conformidad con este párrafo cesará una vez que la otra Parte cumpla con las disposiciones de seguridad de este Artículo.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Ministerio de Relaciones Exteriores - Dirección General de Registro y Archivo - Superintendencia
M.F.D.F.

ARTÍCULO 12 - ACTIVIDADES COMERCIALES

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a establecer en el territorio de la otra Parte oficinas con el fin de promover el transporte aéreo y la venta de documentos de transporte, así como productos e instalaciones complementarios necesarios para la prestación de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte su propio personal administrativo, comercial, operativo, de ventas, técnico y otro personal y representantes que puedan requerir en conexión con la prestación de transporte aéreo.

3. Esas necesidades de representantes y personal mencionados en el párrafo 2 de este Artículo, a criterio de la línea aérea designada, podrán cubrirse con personal propio de cualquier nacionalidad o usando los servicios de cualquier otra línea aérea, organización o compañía que opera en el territorio de la otra Parte y autorizado para prestar esos servicios en el territorio de esa otra Parte.

4. Las líneas aéreas designadas de cada Parte, ya sea directamente y a su criterio, a través de agentes, tendrán derecho a dedicarse a la venta de servicios de transporte aéreo y sus productos e instalaciones auxiliares en el territorio de la otra Parte. Para ese fin, las líneas aéreas designadas tendrán derecho a usar sus propios documentos de transporte. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a vender y cualquier persona será libre de comprar, ese transporte en moneda local o en cualquier otra moneda libremente convertible.

5. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán derecho a pagar los gastos locales en el territorio de la otra Parte en moneda local o, siempre que esté de acuerdo con las regulaciones locales sobre divisas, en una moneda de libre convertibilidad.

6. Cada Parte aplicará el Código de Conducta formulado por la Organización de Aviación Civil Internacional para la reglamentación y operación de los Sistemas de Reservas Computarizadas dentro de su territorio, consistentes con otros reglamentos y obligaciones aplicables concernientes a Sistemas de Reservas Computarizados.

7. Las líneas aéreas designadas tendrán derecho a realizar su propia asistencia en tierra con respecto a las operaciones de registro de pasajeros en el territorio de la otra Parte. Este derecho no incluye servicios de asistencia auxiliares en tierra y sólo estará sujeto a las restricciones resultantes de los requisitos de seguridad operacional y seguridad e infraestructura aeroportuarias. Cuando las consideraciones de seguridad operacional y seguridad de la aviación impidan el ejercicio del derecho mencionado en este párrafo, esos servicios de asistencia en tierra se pondrán a disposición sin preferencias ni discriminaciones a cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares.

8. Sobre la base de reciprocidad y en adición al derecho otorgado por el párrafo 7 de este Artículo, cada línea aérea designada de una Parte tendrá derecho a seleccionar en el territorio de la otra Parte, cualquier agente de entre los agentes de asistencia en tierra competidores autorizados por las autoridades pertinentes de esa Parte para la prestación, en su totalidad o en parte, de los servicios de manipuleo.

9. Las líneas aéreas designadas de una Parte también podrán estar autorizadas a prestar los servicios de asistencia en tierra previstos en el párrafo 7 de este Artículo, en su totalidad o en parte, para otras líneas aéreas que operan en el mismo aeropuerto en el territorio de la

REPÚBLICA DEL PERÚ
Ministerio de Relaciones Exteriores
M.R.E.D.F.

otra Parte, siempre que, donde sea requerido, siempre que se encuentren debidamente certificadas y autorizadas por la autoridad aeronáutica local.

10. Las líneas aéreas designadas y los proveedores indirectos de servicios de carga internacional de ambas Partes podrán sin restricción emplear cualquier transporte de superficie para servicio de carga aérea hacia o desde puntos en los territorios de las Partes o en terceros países incluyendo el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras incluyendo, de ser el caso, el derecho a transportar carga aérea en depósito de conformidad con las leyes y reglamentaciones. Dicha carga aérea, tanto si se desplaza por superficie o por aire, tendrá acceso a instalaciones aduaneras y de procesamiento en aeropuerto. Las líneas aéreas designadas pueden elegir realizar su propio transporte de superficie o brindarlo a través de acuerdos con otros transportistas de superficie, incluyendo transporte de superficie operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Tales servicios intermodales de carga pueden ser ofrecidos a un precio único para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que los usuarios no sean mal informados acerca de los hechos relacionados con dicho transporte.

11. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán ofrecer servicios al pasajero bajo su propio nombre a través de acuerdos de cooperación con proveedores de transporte de superficie autorizados a prestar este transporte de superficie hacia y desde cualquier punto en los territorios de las Partes y más allá. Los proveedores de transporte de superficie no estarán sujetos a las leyes y regulaciones que rigen el transporte aéreo únicamente sólo sobre la base de que este transporte de superficie sea llevado a cabo por la línea aérea bajo su propio nombre. Tales servicios intermodales pueden ser ofrecidos a un precio único para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que los pasajeros no sean mal informados acerca de los hechos relacionados con dicho transporte. Los proveedores de transporte de superficie podrán decidir si aceptan los acuerdos de cooperación arriba descritos. Al optar por un acuerdo específico, los proveedores de transporte de superficie podrán considerar, entre otras cosas, el interés del usuario y limitaciones técnicas, económicas, de espacio o capacidad.

12. Todas las actividades arriba indicadas serán realizadas de acuerdo con las leyes y regulaciones vigentes en el territorio de la otra Parte.



ARTICULO 13 – CODIGO COMPARTIDO

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de ambas Partes podrán, ya sea como comercializadora o como operadora, celebrar libremente acuerdos de cooperación comercial incluido pero no limitados a acuerdos de bloqueo de espacios y/o de códigos compartidos con:

    a. Una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte;
    b. Una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte;
    c. Una aerolínea o aerolíneas de un tercer país, siempre que dicho tercer país autorice o permita acuerdos similares entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas con respecto a los servicios hacia, desde o a través de dicho tercer país;

2. Tales acuerdos de cooperación comercial serán presentados a y aceptados por las autoridades aeronáuticas involucradas, siempre y cuando todas las aerolíneas participantes en estos acuerdos cuenten con los correspondientes derechos de tráfico y/o autorizaciones subyacentes.

3. En el caso de un acuerdo de código compartido, la aerolínea comercializadora deberá, con respecto a todo boleto vendido, asegurarse de dejar en claro para el comprador en el punto de venta cuál aerolínea realmente operará cada sector del servicio y con cuál aerolínea o aerolíneas el comprador está celebrando una relación contractual.

4. Las líneas aéreas designadas de cada Parte pueden también ofrecer servicios de código compartido entre cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, siempre y cuando tales servicios sean operados por una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte y sean parte de un vuelo internacional.

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

ARTÍCULO 14 - TRANSFERENCIA DE FONDOS

1. Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho a transferir el exceso de ingresos sobre gastos, obtenidos por ventas de transporte aéreo incluyendo servicios complementarios por esa línea aérea designada en el territorio de la primera Parte, ventas de otros productos y servicios adicionales, así como los intereses comerciales ganados sobre esos ingresos (incluyendo intereses ganados sobre depósitos en espera de ser transferidos). Esas transferencias se efectuarán en cualquier moneda convertible de conformidad con la legislación nacional, reglamentos de moneda extranjera y al tipo de cambio vigente a la fecha de transferencia.

2. Si una Parte impusiera restricciones a la transferencia del exceso de ingresos sobre gastos por parte de las líneas aéreas designadas de la otra Parte, esta última tendrá derecho a imponer restricciones recíprocas a las líneas aéreas designadas de la primera Parte.

3. En caso de que exista un acuerdo especial entre las Partes para evitar una doble tributación, o en el caso de que exista un acuerdo especial que rija la transferencia de fondos entre las dos Partes, ese acuerdo prevalecerá.

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

ARTÍCULO 15 - APROBACIÓN DE ITINERARIOS

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte presentarán para aprobación ante la autoridad aeronáutica de la otra Parte antes de la inauguración de sus servicios, los itinerarios de los servicios planificados, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave y el periodo de validez. Este requisito se aplicará asimismo a cualquier modificación a los mismos.

2. Si una línea aérea designada deseara operar vuelos ad hoc suplementarios a los contemplados en los itinerarios aprobados, obtendrá el permiso previo de la autoridad aeronáutica de la Parte en cuestión, la cual brindará consideración positiva y favorable a esa solicitud.



ARTÍCULO 16 - TARIFAS

1. Cada Parte permitirá que sus tarifas sean establecidas por cada Línea aérea designada en base a las consideraciones comerciales del mercado. Ninguna de las partes requerirá a las líneas aéreas designadas consultar con otras aerolíneas acerca de las Tarifas que ellas cobran o pretenden cobrar.

2. Cada Parte podrá solicitar que las tarifas cobradas o a ser cobradas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, desde o hacia su territorio, sean registradas ante sus autoridades aeronáuticas de conformidad con los procedimientos especificados en su propia legislación.

3. Salvo que se disponga lo contrario en este Artículo, ninguna Parte tomará acciones unilaterales para evitar la implementación o continuación de un precio que se propone cobrar o uno cobrado por una línea aérea designada de cualquier Parte para el transporte aéreo internacional.

4. La intervención de las Partes se limitará a: evitar prácticas anticompetitivas por parte de las líneas aéreas, de conformidad con su legislación nacional.

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

ARTÍCULO 17- INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

1. Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes intercambiarán información, tan pronto como sea posible, concerniente a las autorizaciones vigentes otorgadas a sus respectivas líneas aéreas designadas para prestar servicios hacia, a través de y desde el territorio de la otra Parte. Esto incluirá copias de los certificados y autorizaciones vigentes para los servicios en las rutas propuestas, junto con las resoluciones de modificación o exoneración.

2. Las Autoridades Aeronáuticas de cualquier Parte suministrará a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a su solicitud, informes estadísticos periódicos u otros que puedan ser razonablemente solicitados.



ARTÍCULO 18 - DE LAS CONSULTAS

1. Con un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes consultarán entre sí de tiempo en tiempo con vistas a garantizar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo y cualquier Parte, en cualquier momento, podrá solicitar consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda de este Acuerdo.

2. Con sujeción a los Artículos 4, 9 y 11 dichas consultas, con excepción de casos de interpretación, podrán efectuarse directamente entre las autoridades aeronáuticas a través de conversaciones o por correspondencia y empezarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de tal solicitud, a menos que las Partes acuerden otra cosa. Las consultas referidas a interpretación de este Acuerdo se harán a través de canales diplomáticos y empezarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de tal solicitud, a menos que las Partes acuerden otra cosa.

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

ARTÍCULO 19 - SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiera una controversia entre las Partes en relación con la interpretación o implementación de este Acuerdo, éstas en primer lugar desplegarán sus mejores esfuerzos para llegar a un acuerdo mediante una negociación.

2. Si las Partes no llegaran a un entendimiento mediante negociaciones, podrán remitir la controversia para decisión de una persona o entidad como mediadora.

3. Si las Partes no se pusieran de acuerdo en cuanto a la mediación o no se llegara a una solución mediante negociación, la controversia, a solicitud de cualquier Parte, se someterá a un tribunal de tres (3) árbitros que estará compuesto de la siguiente manera:

   a. Dentro de los 60 días de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro. Un ciudadano de un tercer Estado, que actuará como Presidente del tribunal, será nominado como el tercer arbitro por los dos árbitros designados, dentro de los 60 días posteriores a la designación del segundo;

   b. Si dentro de los plazos especificados líneas arriba no se hubiera realizado algún nombramiento, cualquier Parte podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que realice el nombramiento necesario dentro de un plazo de 30 días. Si el Presidente fuera de la misma nacionalidad que una de las Partes, el Vicepresidente más antiguo que no pueda ser descalificado sobre las mismas bases, hará el nombramiento. En ese caso, el árbitro o árbitros designados por ese Presidente o el Vicepresidente, según sea el caso, no serán nacionales ni residentes permanentes de los Estados parte de este Acuerdo y deberá ser ciudadano de un Estado que mantenga relaciones diplomáticas con ambas Partes.

4. Salvo lo dispuesto más adelante en este Artículo o que las Partes acuerden otra cosa, el tribunal fijará el lugar donde se ventilará el proceso y los límites de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo. El tribunal establecerá su propio procedimiento. Se celebrará una conferencia para determinar las materias precisas a ser arbitradas a más tardar 30 días después de que se haya constituido plenamente el tribunal.

5. Salvo acuerdo distinto de las Partes o de lo prescrito por el tribunal, cada Parte presentará un memorando dentro de los 45 días después de haberse constituido plenamente el tribunal. Las réplicas deberán presentarse dentro de los 60 días posteriores. El tribunal celebrará una audiencia a solicitud de cualquier Parte, o a su criterio, dentro de los 30 días posteriores al plazo de presentación de las réplicas.

6. El tribunal intentará llegar a una decisión por escrito dentro de los 30 días después de culminada la audiencia o, de no celebrarse una audiencia, 30 días después de la presentación de ambas réplicas. La decisión se tomará por voto mayoritario.

7. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración de la decisión dentro de los 15 días posteriores a la recepción de la decisión del tribunal, y esa aclaración se emitirá dentro de los 15 días de solicitada.

8. Las Partes cumplirán con todas las disposiciones, medidas provisionales o decisión final del tribunal.

9. Con sujeción a la decisión final del tribunal, las Partes asumirán los costos de su árbitro y compartirán en partes iguales los otros costos del tribunal, incluyendo los gastos incurridos por el Presidente o Vicepresidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en la implementación de los procedimientos del numeral 3(b) de este Artículo.



10. En caso de que y mientras cualquier Parte no cumpla con una decisión contemplada en el numeral 8 de este Artículo, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado bajo este Acuerdo a la Parte en incumplimiento.

ARTÍCULO 20 - ENMIENDA AL ACUERDO

1. Las enmiendas al presente Acuerdo entrarán en vigor en la fecha de recepción de la última notificación escrita por medio de notas diplomáticas que confirmen que las Partes han cumplido sus procedimientos internos necesarios para tal efecto.

2. Cualquier modificación al Anexo del presente Acuerdo, en lo relativo a sus componentes técnicos u operacionales, puede ser hecha por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes. Dichas modificaciones entrarán en vigencia cuando sean confirmadas a través de un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes.



ARTÍCULO 21 – APLICACIÓN DE ACUERDOS MULTILATERALES

Si un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo entrase en vigor en relación a ambas Partes, cualquier inconsistencia entre sus obligaciones bajo este Acuerdo, será resuelta entre ambas Partes.

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

ARTÍCULO 22 – REGISTRO

Este Acuerdo y cualquier modificación al mismo, serán presentados por las Partes ante la Organización de Aviación Civil Internacional para su registro.



ARTÍCULO 23 –TERMINACIÓN

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento cursar una notificación escrita a través de canales diplomáticos a la otra Parte sobre su decisión de dar por terminado este Acuerdo. Esa notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, el Acuerdo llegará a su término 12 (doce) meses después de la fecha de recepción de esa notificación por la otra Parte, a no ser que el aviso de terminación sea retirado antes del vencimiento de este periodo.

2. En ausencia de acuse de recibo de una notificación de terminación de la otra Parte, se considerará que ha sido recibida por ella catorce (14) días después de su recepción por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Ministerio de Relaciones Exteriores - Subdirección de Tratados y Actos Internacionales
M.F.D.E.

ARTÍCULO 24- ENTRADA EN VIGOR

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

EN FE DE LO CUAL, los que suscriben debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo por duplicado en idioma árabe, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos y cada Parte mantiene un original en cada idioma para su implementación. En caso de diferencias de interpretación, prevalecerá la versión en inglés.

HECHO en Lima a los 2 del mes de junio de 2023.

POR EL GOBIERNO DE LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

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

ANEXO
CUADRO DE RUTAS

Sección 1

Rutas a ser operadas por las líneas aéreas designadas de los Emiratos Árabes Unidos

DE	PUNTOS INTERMEDIOS	A	PUNTOS MAS ALLÁ
Cualquier punto en los EAU	Cualquier punto	Cualquier punto en Perú	Cualquier punto

Sección 2

Rutas a ser operadas por las líneas aéreas designadas del Perú

DE	PUNTOS INTERMEDIOS	A	PUNTOS MAS ALLÁ
Cualquier punto en Perú	Cualquier punto	Cualquier punto en los EAU	Cualquier punto

Operación de los servicios acordados

1. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes, en cualquiera o en todos los vuelos, pueden: omitir escalas en cualquiera o en todos los puntos intermedios o más allá; transferir tráfico desde una aeronave usada por ellas hacia cualquier otra aeronave en cualquier punto o puntos en la ruta; combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave; y usar aeronaves propias o arrendadas –bajo modalidades "Dry Lease" o "Wet Lease"- de conformidad con los procedimientos establecidos en su propia legislación, siempre que ello no resulte en el ejercicio por una aerolínea arrendadora de derechos de tráfico que ésta no posea.

2. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes tienen derecho a ejercer, en cualquier tipo de servicios, ya sea de pasajeros, carga o en servicio combinado, plenos derechos de tráfico de quinta libertad hacia/desde cualquier punto intermedio y/o más allá, sin ninguna restricción.

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

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

Se autentica el presente documento, que es

"COPIA FIEL DEL ORIGINAL"

Que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados "Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", registrado con el código B1.AE.01.2023 y que consta de 30 páginas.

Lima, 02-07-2024

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

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

BERCHEMANS GUTIERREZ RIVERA
FEDATARIO SUPLENTE
R.M. N° 470-2004-MTC/01
Reg. N° 086 Fecha: 26 NOV. 2004

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE LOS GOBIERNOS DE LA REPUBLICA DEL PERÚ Y LOS EMIRATOS ARABES UNIDOS

Las delegaciones de las Autoridades Aeronáuticas de la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos se reunieron en la ciudad de Lima los días 22 y 23 de noviembre del 2004 con el objeto de negociar un Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos. La lista de ambas delegaciones se encuentra adjunta como Anexo A.

Las discusiones se realizaron bajo una atmósfera cordial y constructiva.

Las delegaciones llegaron a un acuerdo en los siguientes puntos:

Acuerdo de Servicios Aéreos

Ambas delegaciones convinieron en el texto de un Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA), y el ASA inicialado se adjunta como Anexo B.

Designación

Ambas delegaciones acordaron múltiple designación de aerolíneas para operar los servicios aéreos establecidos en el Memorándum de Entendimiento.

Pasajeros y Servicios Combinados

Ambas delegaciones acordaron autorizar a las aerolíneas designadas, determinar el número de frecuencias de acuerdo con las necesidades del tráfico aéreo existente sin ninguna restricción con respecto al número de frecuencias, tipo de aeronave, o en el ejercicio de derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad del aire.

Servicio Exclusivo de Carga

Las delegaciones de ambos países acordaron permitir a sus aerolíneas designadas a operar en servicios de carga exclusiva sin restricción en el número de frecuencias, tipo de aeronave y en ejercicio de derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad del aire.

Servicio Aéreo no Regular

Ambas delegaciones acordaron otorgar las facilidades para autorizar los vuelos no regulares de conformidad con los procedimientos señalados en su respectiva legislación interna.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

ERCHEMANS GUTIERREZ RIVERA
FEDATARIO SUPLENTE
R.M. N° 470-2004-MTC/01
Reg. N°: 086 Fecha: 26 NOV 2004

Código Compartido

Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas las aerolíneas designadas pueden realizar acuerdos de cooperación comercial, tales como bloqueo de espacio, código compartido o acuerdos de arrendamiento, con:

i. una aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes
ii. una aerolínea o aerolíneas de un tercer país; y

siempre y cuando todas las aerolíneas bajo dichos acuerdos tengan la autorización adecuada y cumplan con los requerimientos generalmente aplicables a dichos acuerdos en conformidad con la legislación y regulaciones aplicable de cada Parte.

Otros Asuntos

En relación al Artículo 6 propuesto por la delegación de Emiratos Árabes Unidos, del Acuerdo de Servicios Aéreos inicialado se acordó dejarlo pendiente para efectos de ser revisado por las autoridades competentes de cada Parte. Las delegaciones acuerdan comunicar a la otra Parte una vez que se haya culminado con la revisión del texto final del Acuerdo. Estando pendiente de finalizarse el Acuerdo, las delegaciones acordaron aplicar administrativamente las disposiciones del ASA inicialado para operaciones de servicios aéreos por las aerolíneas designadas de ambas Partes.

Entrada en Vigor

Este Memorándum de Entendimiento entrará en vigor una vez que se hayan completado los procedimientos legales internos de cada Parte. Las delegaciones acordaron informarse una vez que se haya culminado con este requerimiento.

Firmado en Lima, Perú el 23 de Noviembre del 2004 en duplicado en idiomas Inglés y Español.

ROBERTO RODRÍGUEZ GALLOSO
Director General de Aeronáutica Civil(e)
Ministerio de Transporte y Comunicaciones
PERU

MOHAMED YAHYA AL- SUWEIDI
Subsecretario Adjunto de Aviación Civil
Ministerio de Comunicaciones
EMIRATOS ARABES UNIDOS

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
.....
BERCHEMANS GUTIÉRREZ RIVERA
FEDATARIO SUPLENTE
R.M. N° 470-2004-MTC/01
Reg. N°: 086 Fecha: 26 NOV. 2004

Anexo A

DELEGACIÓN DE PERU
Sr. Roberto Rodríguez Galloso, Director General de Aeronáutica Civil (e)
Sr. Juan Carlos Pavic, Director de Circulación Aérea
Srta. Claudia Bezold, Asesora de Política Aérea (e)
Sr. Juan Crovetto, Director de Seguridad Aérea
Sr. Jorge Ponce, Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores

OBSERVADORES
Sr. Julio López, Representante de Lan Perú

DELEGACION DE LOS EMIRATOS ARABES UNIDOS
S.E. Mohamed Yahya Al-Suweidi, Ast. Undersecretary for Civil Aviation, Ministry of Communications. (Leader)
Sr. Mohamed A. Ahli, Operation Director, Department of Civil Aviation, Dubai
Sr. Senarath D. Liyanage, Air Transport Adviser, Ministry of Communications
Sr. Abdulla Abu Aisheh, Technical Officer, Ministry of Communications
Sr. Buti Suleiman, General Manager, Airport Operations, Department of Civil Aviation, Dubai.
Sr. David Broz, Manager Internacional Affairs & Airline Co-Operation (Europe & Americas)

nng

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

ABIERTO
MUY URGENTE

RKSP3425

MEMORÁNDUM N° AER001112024

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN DE ASUNTOS AÉREOS Y ESPACIALES
Asunto	:	Opinión favorable del INDECOPI para el perfeccionamiento interno del Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) entre el Perú y los Emiratos Árabes Unidos
Referencia	:	DGT003952024

En atención al mensaje de la referencia, se remite adjunto el informe 000123-2024-DPC/INDECOPI con el que el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) expresa su conformidad al Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos, suscrito el 2 de junio de 2023.

Por lo anterior, mucho se agradecerá a esa Dirección General retomar el perfeccionamiento interno del mencionado acuerdo.

Lima, 17 de Junio del 2024

Miguel Angel Gamarra Malca
Ministro Consejero
Director de Asuntos Aéreos y Espaciales

RKSP3425

Anexos

INFORME-000123-2024-DPC.pdf

AER
17/9/19

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

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

Samuel Rosadio Garcés
Tercer Secretario
Coordinador
Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos

Lima, 16 SET. 2019

OFICIO N° 452- 2019-MTC/12

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

Asunto: Suscripción del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la Republica del Perú y los Emiratos Árabes Unidos"

Ref.: Informe N° 033-2019-MTC/12.POA de 16set2019

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

Como es de su conocimiento y de acuerdo a coordinaciones efectuadas con EAU, existe el compromiso por las AAC y Cancillerías de ambos países de suscribir este importante Tratado Internacional durante el desarrollo del 40° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A40-OACI), en la que Perú sería elegido como miembro de su Consejo para el trienio 2020-2022, a celebrarse en Montreal, Canadá, entre el 24set2019 y el 4oct2019. Se tiene previsto firmar este ASA en ceremonia a realizarse en la sede de OACI el próximo 30set2019.

En consecuencia agradeceré a nuestra Cancillería, a través de su Despacho, realizar las gestiones respectivas a fin de disponer el otorgamiento de los Plenos Poderes y la suscripción de este ASA en la fecha y lugar indicados, si ello fuera posible. Habida cuenta de mi doble condición de titular de esta AAC y de Jefe de Delegación del Perú ante la A40-OACI, recomiendo a su Despacho tenga bien disponer que los Plenos Poderes para este acto, sean otorgados al suscrito.

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 y urgente atención que se sirva dispensar al presente por los compromisos bilaterales asumidos, me reitero de usted

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

JUAN CARLOS PÉREZ MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

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

MESA DE PARTES
RECIBIDO
UIRE
CÓDIGO: 2-155-B/238
Trámite a cargo de:
DSL 17 SEP 2019
Copias para información:
1
2
Observaciones:

REPÚBLICA DEL PERÚ
RECIBIDO
17 SEP 2019
Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores

El Perú Primero

1418

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES
Fecha: 16 SEP. 2019 Hora: 1437
Reg.: I-289944-19 Pase A:

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

Obs. Oficio 452-2019-MTC/12

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

INFORME N° 033-2019-MTC/12.POA

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

DE : SR. LUIS HECTOR ARCE
Coordinador Técnico de Política Aérea

ASUNTO : SUSCRIPCIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

REF. :
a) Memorándum de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de los Gobiernos de la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos del 23nov2004
b) R.M. N° 264-2005-MTC/02 del 28abr2005
c) Oficios DGAC N° 1140-2011 (12ago11) y 165-2012 (1feb12) a MEF
d) Oficios DGAC N° 1138-2011 (12ago11) y 166-2012 (1feb12) a MINRE
e) Respuesta MEF- Of. 118-12-EF/15.01-9may12
f) Respuesta MINRE Of. RE (DSL-AER) 2-15-B/155-6mar12
g) Oficio DGAC N° 1722-2016 (14dic16) a AAC EAU
h) Oficio DGAC N° 136-2017 (7mar17) a MINRE-DSL/AER
i) Oficios DGAC a MEF Nos. 137-2017 (7mar17), 172-2017 (29Mar17), 287-2017 (10may17)
j) Oficio MINRE N° RE (DSL-AER) 2-15/347 de 24abr17
k) Oficio MEF N° 1126-2018-EF/13.01 de 2abr18
l) Oficio DGAC N° 050-2019 (4feb19) a MINRE-DSL (AAC EAU)
ll) Email AAC EAU de 18jul19 a DGAC
m) Email entre AACs EAU y Perú de 29jul, 31jul y 6ago19
n) Oficio DGAC N° 359-2019 (9ago19) a INDECOPI
ñ) Oficio DGAC N° 369-2019 (14ago19) a MEF
o) Email entre AACs PERU y EAU de 28-27ago19
p) Email DGAC a MINRE-DSL, MEF e INDECOPI de 28ago19
q) Carta N° 747-2019/PRE-INDECOPI (5set19) & Informe N° 054-2019/ST-CLC

FECHA : Lima, 16 de setiembre de 2019

Tengo a bien informar a su Despacho que el proceso de negociación bilateral entre las Autoridades Aeronáuticas Civiles (AAC) del Perú y los Emiratos Árabes Unidos (en adelante "EAU") 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 inicialado por dichas autoridades figura como Anexo B al "Memorándum de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas Civiles de la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos" (en adelante "MdE") suscrito en Lima el 23nov2004, ratificado por R.M. N° 264-2005-MTC/02 del 28abr2005 (ref. a y b)

La referida negociación, fue reactivada el año 2016 mediante el envío de una nueva propuesta peruana que recogía los criterios consensuados entre todos los sectores competentes participantes en estos procesos, durante las reuniones de trabajo sostenidas en Cancillería entre marzo y junio de 2014 sobre el ASA suscrito con Singapur, que ha sido adoptado como "modelo" de ASA

Reg. N° I-289944-2019

liberalizado para el Perú, así como las propuestas que en específico formularan para este proyecto, las unidades competentes del MINRE y el MEF.

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. La negociación de un ASA con EAU se inicia el año 2004, mediante el MdE, suscrito el 23nov2004 y ratificado en Perú por R.M. N° 264-2005-MTC/02 del 28abr2005 de acuerdo a Ley, al que se anexa un proyecto inicialado por las Autoridades Aeronáuticas Civiles (en adelante AAC) de ambos estados (ref. a y b).
2. Luego de un dilatado intercambio de opiniones entre los sectores involucrados y con la propia AAC de EAU (ref. c, d, e y f) y, contando ya con el precitado "ASA Modelo" consensuado multisectorialmente, en diciembre de 2016 se reactivan las negociaciones de manera fluida vía correspondencia electrónica, en base a una contrapropuesta peruana de ASA, para opinión y comentarios de la AAC de EAU (ref. g).
3. En mar2017, se reciben los comentarios de parte de la AAC de EAU, los cuales se ponen a consideración del MEF y MINRE, por cuanto estaban referidos a temas de su competencia (ref. h é i).
4. En los siguientes meses de 2017 y 2018, se reciben las opiniones de ambos sectores, los cuales fueron recogidos en nuevo texto propuesto a la AAC de EAU para opinión (ref. j y k).
5. En feb2019, se solicita al MINRE remitir por canales diplomáticos textos alternativos a la contrapropuesta de EAU para nueva opinión (ref. l).
6. En 11mar2019, la AAC EAU, da respuesta por vía electrónica, tomando con entusiasmo que finalmente pueda suscribirse el ASA el próximo set2019, durante el desarrollo de la 40° Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI.
7. En 18jul2019, la AAC EAU remite nueva contrapropuesta al texto final (ref. ll), la misma que acepta cambios propuestos por Perú y propone cambios menores de redacción o editoriales sin diferencias de fondo a algunos párrafos en tres artículos del proyecto consensuado; la que fue derivada para evaluación del MEF, inicialmente vía e-mail de 25jul19, solicitando su conformidad.
8. Entre tanto, en comunicaciones intercambiadas por ambas autoridades entre el 29jul y 6ago19 (ref. m), se ratifica la común intención –muy conveniente para los intereses del Perú- de suscribir el ASA el próximo 30set19 en Montreal, en el marco de la 40° Asamblea de la OACI (durante la cual el Perú debe ser elegido Miembro del Consejo de este máximo organismo mundial de aviación y luego de la cual es altamente probable que la representante de EAU sea elegida como su Presidente).
9. El 9ago19, mediante oficio de ref. n), se solicitó el pronunciamiento y conformidad de INDECOPI al texto final consensuado, aún con las pequeñas observaciones pendientes de pronunciamiento del MEF.
10. Ante la falta de respuesta a nuestro Email "urgente" de 25jul19, con oficio de 14ago19 (ref. ñ), se solicita al MEF brindar su conformidad a los pocos cambios o reposiciones editoriales no sustanciales mencionados, para proceder con el proceso de suscripción a cargo de Cancillería. Esta DGAC consideró ahí que los mismos se consideran técnicamente razonables y atendibles.
11. Dichas propuestas de cambio o reposición están referidas a: reponer en el Art. 5° del ASA (Principios que rigen la Operación de los Servicios Acordados) textos consistentes con el

ASA Modelo OACI (TASA); dos palabras del Art. 10° (Cargos al Usuario); y reponer la palabra "shippers" (embarcadores) por "users" (usuarios) en Art. 12° (Actividades Comerciales) para referirse al cliente en el contrato de transporte multimodal de carga. Todos ellos, como ya se ha referido, cambios no sustanciales y concordantes con la terminología, usos y costumbres aeronáuticos internacionales.

12. Aún en espera de los pronunciamientos finales del MEF e INDECOPI, por correspondencia electrónica de la referencia o) y en base a criterios precedentes de MEF, INDECOPI y MINRE, las AACs de ambas partes acordamos cambios en los precitados textos pendientes adecuados a dichos precedentes, con lo cual se remite a las mencionadas entidades por correo electrónico de la referencia p), un texto final consensuado por el que EAU formalmente acepta las propuestas peruanas al respecto y sólo deja pendiente de expresa aceptación por Perú, la reposición de los textos correspondientes al Artículo 5 del proyecto.
13. Finalmente INDECOPI, con carta de su Presidencia e Informe de su Comisión de Libre Competencia (CLC) –referencia q)-, emite su Opinión Favorable a la totalidad del texto Final Consensuado remitido electrónicamente el 28ago19 (ref. p).
14. Gracias a las gestiones coadyuvantes realizadas por el Embajador Roberto Seminario (MINRE-DSL), y como consta en los Emails de fechas 14set2019 y 16set19 (copia adjunta), el Director General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad del MEF (que representa al MEF en estos procesos) ha comprometido la entrega del Informe Favorable de ese sector para el transcurso de la presente semana y por ello, con la conformidad de esa DSL y de DSL-AER, se remite el presente informe final con cargo a remitir, en cuanto esta DGAC lo reciba del MEF, el documento final de ese sector con su informe favorable respecto de los último cambios de redacción señalados en el ítem 11 precedente.

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 -de Naturaleza "liberalizada", 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- del ASA con EAU que se adjunta, incorpora:

a. La "multidesignación" de aerolíneas por cada país (cualquier número de aerolíneas de cada país puede explotar los servicios regulares).
b. En concordancia con nuestra legislación y política aérea nacional, el reconocimiento del criterio de sede principal de negocios en lugar del de propiedad y control sustancial por nacionales, para la elegibilidad de una aerolínea designada.
c. El expreso y recíproco reconocimiento e intercambio de derechos de 3ª, 4ª y 5ª libertad en la explotación del transporte de pasajeros y/o de carga, tanto en servicio combinado como exclusivo.
d. La libre determinación por cada aerolínea de la oferta de capacidad, frecuencia y tipo de aeronaves utilizados en la explotación de los servicios regulares acordados.
e. La libre determinación por cada aerolínea, sin intervención ni previa aprobación de los estados, de las tarifas para transporte de pasajeros y carga;
f. La posibilidad otorgada a las aerolíneas de ambos países para ofrecer y operar los servicios acordados mediante acuerdos de cooperación comercial o de código compartido con otras aerolíneas, bajo criterios modernos de flexibilidad operacional.
g. Las estipulaciones administrativas y las referidas a Consultas, Enmienda del Acuerdo y del Anexo, Entrada en Vigor y otras similares, de acuerdo con lo requerido por nuestra Cancillería; y
h. Las demás estipulaciones y cláusulas "estándar" en este tipo de acuerdos bajo conceptos modernos de libre mercado, tales como las referidas a Aplicación de Leyes Nacionales, Servicios de Asistencia en Tierra, Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación, Reconocimiento mutuo de Licencias y Certificados, Cargos al Usuario de aeropuertos, Actividades y Oportunidades Comerciales, Remesas, Derechos de Aduana, Itinerarios y Estadísticas, por su naturaleza derivada de las estipulaciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (denominado "Convenio de Chicago") del que Perú es Estado Parte, garantizan el marco adecuado para el desarrollo de las operaciones aéreas bilaterales bajo criterios de Seguridad y con observancia estricta de las normas y métodos recomendados internacionalmente por OACI para la aviación civil internacional

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

III.- FUNDAMENTACIÓN LEGAL

1. La vigente Ley de Aeronáutica Civil No. 27261 señala en su Artículo 4° -incisos c) e i)-, como "objetivos permanentes del ESTADO en materia de Aeronáutica Civil", el de garantizar y fomentar la vinculación permanente del Perú con los demás países así como la ampliación de los servicios ofertados por las empresas aéreas como medio para promover el turismo.
2. Su Artículo 82° señala que en el orden internacional, la actividad aerocomercial se realiza mediante servicios prestados por empresas peruanas y extranjeras, facultando a la DGAC para otorgar las autorizaciones (Permisos de Vuelo y de Operación) así como para celebrar Actas o Memoranda de Entendimiento, sujetas a ratificación por Resolución Ministerial del MTC.

3. Su Artículo 9°, inciso n), otorga competencia a esta DGAC para "Ejecutar la Política Aérea Nacional así como negociar y suscribir acuerdos en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial".
4. El Artículo 98° de la citada Ley 27261, que norma expresamente los criterios a considerar para el otorgamiento de derechos aerocomerciales –las llamadas "libertades del aire"-, señala que el otorgamiento de todo derecho de esta naturaleza a un transportador extranjero debe sujetarse "a lo establecido en los acuerdos, convenios o instrumentos internacionales"; por lo que la necesaria estabilidad jurídica que requieren los inversionistas y operadores aéreos extranjeros, aconseja la celebración de este tipo de acuerdos.
5. Las precitadas normas nacionales son plenamente concordantes con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 ("Convenio de Chicago"), del que Perú es Estado Parte.

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 EAU, desde que fuera inicialado en la Reunión de Consulta de noviembre del 2004 y en sus posteriores reformulaciones, 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. Esta DGAC está debida y formalmente notificada por su similar los Emiratos Árabes Unidos sobre la aprobación y conformidad con el Texto Final Consensuado de ASA que se adjunta, así como su disposición para suscribirlo durante el desarrollo de la 40° Asamblea de la OACI a celebrarse en Montreal del 24set al 4oct 2019.
4. Los inversionistas y operadores aéreos de EAU 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. Al haber ratificado mediante Resolución Ministerial el contenido del MdE de 23nov2004, el Sector Transportes y Comunicaciones ha dado su conformidad a la negociación y suscripción del ASA con los Emiratos Árabes Unidos.
6. Por las razones expuestas y por las ventajas que representa para el Perú en general y para su turismo y comercio internacional en particular, recomendamos estimar favorablemente la suscripción del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos" que se acompaña en idioma inglés y español; solicitándole que el mismo sea remitido a nuestra Cancillería para ese fin.

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

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

CASTILLO GALLEGOS Donald Hildebrando Ivan F 20131379944 hard
Razón: Soy el Autor del Documento
Ubicación: Lima - Lima
Fecha: 26/04/2023 21.19.3

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

Lima, 26 de Abril 2023

OFICIO N° 0140-2023-MTC/12

Señor(es)
MARÍA ELVIRA VELÁSQUEZ RIVAS PLATA
DIRECTORA GENERAL DE SOBERANÍA LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
JR. LAMPA 545 LIMA LIMA LIMA -

Presente.-

Asunto : BANDEJA DIGITAL: ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS PERÚ – EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

Referencia : a) OF. RE (DSL) N° 2-15-B/277 del 20abr23
b) OF. RE (DSL) N° 2-15-B/246 del 5abr23
c) OF. RE (DSL) N° 2-15-B/68 del 2feb23

Tengo a bien dirigirme a usted en atención a los documentos de la referencia, mediante los cuales, su despacho da cuenta de lo actuado, en coordinación con el MEF, respecto a la paridad entre los textos en inglés y español del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) a suscribirse entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos.

ico Digitalmente por:
IELO SALAZAR Veronica Alicia
20131379944 soft
n: Doy V° B°
ación: Lima - Lima
a: 25-04-2023 16:38:09

Al respecto, esta Dirección General cumple con trasladar el Informe No. 012-2023-MTC/12.00.08 elaborado por la Coordinación Técnica de Política Aérea, el cual hace suyo, dando atención a lo solicitado por su Despacho.

Asimismo, ratifica la importancia de lograr finalmente la suscripción de este importe acuerdo, por lo que esta Dirección General expresa su conformidad a los textos actualizados en inglés y en español del proyecto de ASA, los mismos que cuentan con la conformidad de Ministerio de Economía Finanzas, la Autoridad de Aeronáutica Civil de Emiratos Árabes Unidos y de su Despacho de acuerdo a lo señalado en el documento de la referencia a).

Sin otro particular, reitero a usted las muestras de mi especial consideración y estima.

Atentamente,

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

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/2516011 ingresando el número de expediente **E-193535-2023** y la siguiente clave: BBP3RX .

PERÚ MTC
PAJUELO SALAZAR Veron Alicia FAU 20131379944 so
Razón: Soy el Autor del Documento
Ubicación: Lima - Lima
Fecha: 25/04/2023 16:30:24

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

Lima, 25 de Abril 2023

INFORME N° 0012-2023-MTC/12.00.08

A : **DONALD HILDEBRANDO IVÁN CASTILLO GALLEGOS**
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

De : **VERÓNICA ALICIA PAJUELO SALAZAR**
COORDINADORA DE LA COORDINACIÓN TÉCNICA DE POLÍTICA AÉREA

Asunto : Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú – Emiratos Árabes Unidos

Referencia : a) OF. RE (DSL) N° 2-15-B/246
b) OF. RE (DSL) N° 2-15-B/277
c) OF. RE (DSL) N° 2-15-B/68

Tengo a bien dirigirme a usted en atención a los documentos de la referencia, mediante los cuales la Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos da cuenta de lo actuado, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, respecto a la paridad entre los textos en inglés y español del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos a suscribirse entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos.

Sobre el particular, esta CTOPA le manifiesta lo siguiente:

ANTECEDENTES:

1. Mediante documento de la referencia a), la Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos se refiere a la comunicación que remitiera la autoridad aeronáutica de Emiratos Árabes Unidos, señor Omar Bin Ghaleb, a la Dirección General de Aeronáutica Civil en relación al Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos (ASA) sobre los cambios realizados en la versión en inglés de los artículos 3, 5 y 6 del citado proyecto.

   Al respecto, la Cancillería manifiesta que en dicha comunicación el señor Bin Ghaleb sostiene que se habría realizado cambios en la versión en inglés de los artículos 3, 5 y 6, por lo que solicitó a su contraparte peruana se haga llegar la versión en inglés de los citados artículos.

   La Cancillería reitera lo señalado a través del documento de la referencia c), en el sentido que el único cambio realizado en la versión en inglés -propuesto por el Ministerio de Economía y Finanzas, se refiere al artículo 6, inciso b). Asimismo, indica que los cambios se refieren únicamente a la versión en español lo cual se ve reflejado en una traducción más fiel al texto en inglés.

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/2515982 ingresando el número de expediente **E-193535-2023** y la siguiente clave: BBP3RX .

En tal sentido, concluyen que, salvo el artículo 6, inciso b), no hay cambios en la versión en inglés del proyecto de ASA.

2. Con documento de la referencia b), la Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos señala que con documento de la referencia c) se informó a la DGAC que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) del Perú, hizo una propuesta con relación al artículo 6 "Aranceles Aduaneros", inciso b), de la versión en inglés -que por ser parte de su competencia- se trasladó con Nota diplomática a la Embajada de los Emiratos Árabes Unidos.

   En dicha comunicación también se hizo notar sobre los cambios en el texto -de forma- en español relativos a los artículos 3, 5 y 6 que propuso la citada cartera ministerial, por lo que la Cancillería remitió una nota diplomática precisando los cambios realizados. Dicha comunicación fue remitida a la DGAC con documento de la referencia c).

   No obstante lo mencionado, la Cancillería informa que Emiratos Árabes Unidos habría había aceptado la propuesta peruana con lo cual el texto estaría expedito para la firma, para lo cual se ha solicitado que refleje la aceptación de dicha propuesta, luego de lo cual se haría llegar a la embajada emiratí los textos finales en inglés y español del referido proyecto de Acuerdo.

   Por tal motivo, solicita la conformidad de esta DGAC de los textos actualizados en inglés y español del proyecto de ASA.

   Finalmente señalan que solicitarán el visto bueno del Instituto Nacional de Defensade la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).

ANÁLISIS:

3. Sobre la comunicación que remitiera la autoridad aeronáutica de Emiratos Árabes Unidos, señor Omar Bin Ghaleb, a la Dirección General de Aeronáutica Civil en relación al Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos (ASA) sobre los cambios realizados en la versión en inglés de los artículos 3, 5 y 6 del citado proyecto, cabe mencionar que dicha carta no fue recibida por canales diplomáticos ni por otro conducto; sin embargo esta CTPOA tomó conocimiento de su contenido gracias la información brindada por nuestra Cancillería.

   En la citada comunicación, la AAC de Emiratos Árabes Unidos solicita la versión final en inglés y español que esta DGAC consensuó con nuestro par emiratí a fin de contrastar las diferencias aludidas en el envío que la Cancillería hace a dicha autoridad. Sobre el particular, debemos confirmar que este pedido será próximamente atendido comunicando nuestra conformidad a los textos finales del proyecto de ASA a suscribirse.

4. En efecto, como se ha mencionado en los documentos de la referencia, la Dirección de Tratados de la Cancillería detectó inconsistencias en la traducción

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/2515982 ingresando el número de expediente **E-193535-2023** y la siguiente clave: BBP3RX .

del mencionado acuerdo, específicamente en la versión en español, modificaciones que merecieron un pronunciamiento del MEF.

Adicionalmente, el MEF informó a la Cancillería que la versión en inglés del artículo 6 inciso b) difiere del sentido del texto en español sobre el que se dio conformidad en su oportunidad, proponiendo una redacción para la versión en inglés.

5. En conclusión, se puede apreciar que la única modificación propuesta se refiere al artículo 6 inciso b) de la versión en inglés, la cual fuera solicitada por el MEF. En el caso de la versión en español se han efectuado sólo ajustes en la traducción de los artículos 3 inciso 2, artículo 5 inciso 5, artículo 6 inciso 2.

6. Cabe mencionar que los textos en inglés y en español del proyecto de ASA remitidos por la Cancillería cuentan con la conformidad del MEF, la aceptación de la AAC de Emiratos Árabes Unidos y la conformidad de la Cancillería; encontrándose pendiente el visto bueno de INDECOPI, pronunciamiento que ya ha sido solicitado por la Cancillería, a fin de cerrar el círculo de sectores involucrados por competencias en este proyecto de ASA.

7. Se hace recordar que con Oficio No. 0164-2022-MTC/12 de fecha 02 de junio de 2022 se solicitó a la Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos que la representación del Estado peruano en el acto de suscripción del citado ASA recaiga en nuestro sector, para lo cual se requirió gestionar el otorgamiento de plenos poderes a nombre del Director General de Aeronáutica Civil.

CONCLUSION Y RECOMENDACIÓN:

8. Por lo antes expuesto, esta CTPOA ratifica la importancia de lograr finalmente la suscripción de este Acuerdo, y luego de la revisión realizada de los textos finales en inglés y español remitidos con el documento de la referencia a), esta DGAC expresa su conformidad a los cambios efectuados con el fin de igualar los contenidos en ambos idiomas, los mismos que guardan concordancia con nuestra legislación.

9. Se sugiere trasladar el citado Informe a la Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos.

Es todo cuanto informo ante usted.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
VERÓNICA ALICIA PAJUELO SALAZAR
COORDINACIÓN TÉCNICA DE POLÍTICA AÉREA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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/2515982** ingresando el número de expediente **E-193535-2023** y la siguiente clave: BBP3RX .

PERÚ | Ministerio de Economía y Finanzas | Secretaría General

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

Lima, 02 ABR. 2018

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
REGISTRO N°:E-087860-2018
FECHA Y HORA: 2018/04/02 15:04:22
REGISTRADOR: KEVIN ARNOLD IZQUIERDO PARDAVE
Realiza tus trámites en nuestro www.mtc.gob.pe/sdt

OFICIO N° 1126 -2018-EF/13.01

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

Asunto : Pedido de opinión sobre Proyecto de Acuerdo de Servicio Aéreo entre Perú y Emiratos Árabes Unidos

Referencia : a) Oficio N° 03-2018-MTC/02 (H.R. N° E-008963-2018)
b) Oficio N° 287-2017-MTC/12 (H.R. N° E-005931-2017)
c) Oficio N° 172-2017-MTC/12 (H.R. N° E-007574-2017)
d) Oficio N° 137-2017-MTC/12 (H.R. N° E-047574-2017)

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

Al respecto, se le remite copia del Informe N° 065-2018-EF/61.01, elaborado por la Dirección General de Políticas de Ingresos Públicos, para su conocimiento y fines pertinentes.

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

Atentamente,

MTC
Oficina de Coordinación Administrativa
SECRETARÍA GENERAL
02 ABR 2018
RECIBIDO EN LA FECHA
HORA: 16:40
FECHA:

BETTY SOTELO BAZÁN
Secretaria General

MEF DGPIP 95

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

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

INFORME N° 065-2018-EF/61.01

Para : Señor
CÉSAR LIENDO VIDAL
Viceministro de Economía

Asunto : Proyecto de Contrapropuesta Peruana de Acuerdo de Servicios Aéreos entre Perú y Emiratos Árabes Unidos

Referencia :
a) OFICIO N° 137-2017-MTC/12 (HR 047574-2017)
b) OFICIO N° 172-2017-MTC/12 (HR 005931-2017)
c) OFICIO N° 287-2017-MTC/12 (HR 005931-2017)
d) INFORME N° 117-2017-EF/62.01
e) INFORME N° 192-2017-EF/61.01
f) OFICIO N° 03-2018-MTC/02 (HR 008963-2018)
g) INFORME N° 0159-2018-EF/42.01

Fecha : 23 FEB. 2018

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación a los documentos de la referencia, a fin de poner en su conocimiento el informe que consolida la opinión de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad (DGAEICYP), la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) y esta Dirección General.

I. ANTECEDENTES:

1.1 Mediante los oficios a), b), c) y f) de la referencia, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transporte y Comunicaciones remite para revisión y comentarios de este Ministerio la "Contrapropuesta Peruana de Acuerdo de Servicios Aéreos entre Perú y Emiratos Árabes Unidos (EAU) (en adelante Proyecto de Acuerdo) con sus comentarios/contrapropuestas recibidas del negociador de EAU y su adjunto.

1.2 Mediante el informe d) de la referencia, la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad (DGAEICYP) formula observaciones, en el ámbito de sus competencias, a los textos de los numerales 2 a 5 del artículo 5° (principios que rigen la operación de los servicios acordados), numeral 1 del artículo 6° (aranceles aduaneros y otros cargos), numeral 1 del artículo 10° (cargos al usuario), artículo 12° (actividades comerciales) y artículo 16° (tarifas) de la Contrapropuesta Peruana de Acuerdo de Servicios Aéreos entre Perú y los Emiratos Árabes Unidos –EAU, por considerar que exceden la legislación interna y/o presentan inconsistencias internas; proponiendo textos alternativos orientados a superar sus objeciones.

1.3 Mediante el informe e) de la referencia, esta Dirección General emite un informe consolidando lo opinado por la DGAEICYP.

II. ANÁLISIS:

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

2.1 El Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago (en adelante, "el Convenio de Chicago"), ratificado mediante la Resolución Legislativa N° 10358 publicada el 8 de febrero de 1946, es parte de las obligaciones internacionales que el Perú se ha obligado a respetar. Dicho instrumento legal internacional tiene entre sus fines que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de la igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

2.2 En el marco mencionado, el artículo 22° del Convenio de Chicago establece que "Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de leyes sobre inmigración, sanidad, aduanas y despacho".

2.3 El Convenio, 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.

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

2.5 La Ley general de Aduanas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1053[1] 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).

[1] Publicado el 27 de junio de 2008.

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 necesarios 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).

2.6 El Decreto Supremo N° 064-2004-EF[2] 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[3]. En dicha relación se encuentran:

i. Equipo y materiales de reparación, mantenimiento y servicios tales como combustible 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.

2.7 El Reglamento del Decreto Legislativo N° 1053, Ley General de Aduanas, prevé en su artículo 210° que la mercancía importada con inafectación o exoneración no podrá ser transferida o cedida por ningún título, ni destinada a fin distinto del que originó dicho beneficio, dentro del plazo de cuatro (4) años contados a partir del día siguiente de la numeración de la declaración. En caso se transfieran o cedan antes del plazo señalado en el párrafo anterior, se deberán pagar previamente los tributos diferenciales.

2.8 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 de 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:

i. Combustible, aceites lubricantes, piezas de repuestos, equipos corrientes y provisiones que se lleven a bordo de las aeronaves nacionales o extranjeras.
ii. 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 señalen en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados.

---

[2] Publicado el 20 de mayo de 2004.
[3] 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 Aduana vigente.

2.9 El numeral 5 del artículo 33° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo[4] considera como exportación la venta de los bienes destinados al uso o consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de las naves de transporte marítimo o aéreo, así como de los bienes que sean necesarios para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de los referidos medios de transporte, incluyendo, entre otros bienes, combustible, lubricantes y carburantes.

III. Respecto a la disposiciones contenidas en el Proyecto de Acuerdo vinculadas a los demás temas de competencia de la DGAEICYP y de esta Dirección General, se tienen los siguientes:

A. Propuesta

"ARTICULO 2 – OTORGAMIENTO DE DERECHOS

(...)

4. Nada en este Artículo se considerará como el otorgamiento a las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes ~~Contratantes~~[5], el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte ~~Contratante~~, pasajeros, equipaje, carga y correo por remuneración o contrato, destinado a otro punto dentro de territorio de esa otra Parte ~~Contratante~~.

(...)"

Comentarios:

3.1 El artículo en referencia versa sobre los derechos que recibirán las aerolíneas designadas por una de las partes para operar en el territorio del otro país. En relación a ello, la DGAEICYP señala que el artículo 79° de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú estipula que para llevar a cabo las operaciones de Aviación Comercial Nacional, los participantes deben ser personas naturales o jurídicas peruanas. De esta manera considera que el artículo 2° del acuerdo se encuentra alineado con la legislación nacional.

B. Propuesta

"ARTICULO 3 – DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

(...)

2. A la recepción de una notificación de designación, sustitución o alteración de la misma y de la solicitud de la línea aérea designada de la forma y manera prescrita ***para las autorizaciones operativas y permisos técnicos[6]****, la otra Parte ~~Contratante~~, con sujeción a las disposiciones de este Artículo, sin demora otorgará a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) las autorizaciones de operación adecuadas, a menos que no esté satisfecha de que:*

a. La línea aérea esté calificada para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes, reglamento y reglas aplicadas normal y razonablemente a la operación de los servicios aéreos internacionales por esa autoridad de conformidad con las disposiciones del Convenio;

---

[4] Aprobado por Decreto Supremo N° 055-99-EF
[5] Conforme al texto enviado.
[6] Conforme al texto enviado.

b. La línea aérea esté constituida y tenga su oficina principal en el territorio de la Parte que designa la línea aérea;
c. La Parte ~~Contratante~~ que designa a la línea aérea mantenga y administre los estándares señalados en los Artículos que tratan sobre Seguridad de la Aviación y Seguridad Operacional de este Acuerdo.

(...)"

ARTÍCULO 4 – REVOCACIÓN Y LIMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN OPERATIVA

1. La autoridad aeronáutica de cada Parte tendrá, con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte, derecho a revocar una autorización de operación o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el inciso 2 c) del Artículo 2 de este Acuerdo, o imponer condiciones, temporal o permanentemente, como pueda considerar necesario en ejercicio de esos derechos;
a. En caso de incumplimiento por parte de esa línea aérea de las leyes y reglamentos aplicados normal y razonablemente por la autoridad aeronáutica de la Parte que otorga esos derechos de conformidad con el Convenio; o
b. En caso de que la línea aérea, de otro modo no operara de conformidad con las condiciones prescritas bajo este Acuerdo; o
c. La Parte que designa la línea aérea no mantenga ni administre los estándares señalados en los artículos que tratan sobre Seguridad de la Aviación y Seguridad Operacional;
d. En cualquier caso, cuando la otra Parte no cumpla con alguna decisión o estipulación resultante de la aplicación del Artículo 19 de este Acuerdo.

(...)"

Comentario:

3.2 La DGAEICYP indica, respecto al requisito establecido en el literal a) del numeral 2 del artículo 3° y el literal a) del numeral 1 del artículo 4° sobre que la aerolínea designada se haya constituido y tenga su domicilio principal en el territorio de la parte que la designa, que este requisito se encuentra acorde con la legislación nacional, considerando que en el artículo 83° de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, se especifica que la persona jurídica envuelta en servicios de transporte aéreo internacional debe poseer un domicilio y un representante legal con domicilio permanente. En ese sentido, dicha Dirección General evidencia que los Artículos 3° y 4° del acuerdo se encuentran alineados con la legislación nacional.

C. Propuesta

"ARTICULO 5 – PRINCIPIOS QUE RIGEN LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS ACORDADOS

(...)

2. Cada Parte ~~Contratante~~ tomará todas las acciones adecuadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación y prácticas injustas, anticompetitivas o predatorias en el ejercicio de los derechos y prerrogativas señaladas en este Acuerdo.
3. No habrá restricción en la capacidad y en el número de frecuencias y/o tipo de aeronave a ser operada por las líneas aéreas designadas de ambas Partes

~~Contratantes~~ en cualquier tipo de servicio (pasajeros, carga, separadamente o en combinación). Cada línea aérea designada está autorizada a determinar la frecuencia y capacidad que ofrece en los servicios acordados.

4. *Ninguna de las Partes ~~Contratantes~~ limitará unilateralmente el volumen del tráfico, frecuencias, regularidad del servicio o el tipo de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando fuera necesario por requerimientos aduaneros, técnicos, operacionales o ambientales, bajo condiciones uniformes consistentes con el Artículo 16 del Convenio.*
5. *Ninguna de las Partes ~~Contratantes~~ impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte ~~Contratantes~~, un requisito de derecho de preferencia, relación de equilibrio, derechos por no objeción, o cualquier otro requerimiento con respecto a capacidad, frecuencias o tráfico que pueda resultar inconsistente con los propósitos de este Acuerdo."*

Comentario

3.3 La OGAJ concuerda con la DGAEICYP cuando indica que el numeral 2 de este artículo establece que cada Parte deberá tomar todas las acciones adecuadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación y prácticas injustas, anticompetitivas o predatorias.

Al respecto, señala que el Decreto Legislativo N° 1034 tiene por objeto prohibir y sancionar las conductas anticompetitivas. Bajo esa normativa, se define como conductas anticompetitivas al abuso de posición de dominio y a las prácticas colusorias horizontales y verticales como se aprecia en sus artículos 10°, 11° y 12°. En dicho marco, la legislación nacional vigente no prevé a "cualquier forma de discriminación", "las practicas injustas" y "las practicas predatorias" como condiciones para que se configure una conducta anticompetitiva y por ende no se justificaría la intervención del Estado.

En este sentido, la OGAJ concuerda con la DGAEICYP en sugerir ajustar la redacción de la Propuesta a fin de que sea compatible con la legislación mencionada, ya que estaría estableciendo una obligación que excede la normativa peruana.

3.4 Con relación a los numerales 3, 4 y 5 la DGAEICYP menciona que el primero de ellos versa en no restringir la frecuencia y la capacidad de las aeronaves que participaran en el servicio de transporte dado que se le otorga total potestad a la aerolínea designada para elegir eso. Por su lado, el numeral 4 detalla otra vez la no posibilidad de que una de las partes limite unilateralmente a las aeronaves de la otra parte e incluye una excepción cuando dichas restricciones sean por cuestión aduanera, técnica, operacional o ambiental. Por último, el numeral 5 señala que ninguna de las partes impondrá a las aeronaves requisito de primera denegación, establecimiento de un coeficiente de vuelos y tasas para evitar objeciones, las cuales no son más que diferentes tipos de requerimientos para restringir el servicio.

De esta manera, la OGAJ coincide con la DGAEICYP cuando considera que el numeral 5 duplicaría lo ya expuesto en el numeral 3 y al mismo tiempo ambos contradecirían al numeral 4 dado que en dichos numerales no se hace la precisión de la existencia de una excepción, por lo que propone la eliminación de los numerales 3 y 5 y modifica el numeral 4 en los siguientes términos:

Texto Alternativo

"ARTICULO 5 – PRINCIPIOS QUE RIGEN LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS AÉREOS

(...)

2. *Cada Parte tomará todas las acciones adecuadas dentro de su jurisdicción,* ***de conformidad con su legislación nacional,*** *para eliminar ~~cualquier forma de discriminación y~~ prácticas ~~injustas,~~ anticompetitivas ~~o predatorias~~ en el ejercicio de los derechos y prerrogativas señaladas en este Acuerdo.*

~~3.~~ *(...)*

~~4.~~ 3. *Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico,* ***número de*** *frecuencias, regularidad del servicio o el tipo de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando ello fuera necesario por requerimientos aduaneros, técnicos, operacionales o ambientales, bajo condiciones uniformes consistentes con el Artículo 16 del Convenio.* ***Cada aerolínea designada está autorizada a determinar la frecuencia y capacidad que ofrece en los servicios acordados.***

~~5.~~ *(...)"*

D. Propuesta

"ARTÍCULO 6 – ARANCELES ADUANEROS Y OTROS CARGOS

1. Las aeronaves de las líneas aéreas designadas por las Partes ~~Contratantes~~ empleadas en los Servicios acordados en vuelo hacia, desde o mientras estén en el territorio de la otra Parte, serán admitidas ***~~temporalmente~~*** *libres de derechos con sujeción a las reglamentaciones de la Aduana de dicha Parte.*

2. Asimismo, lo siguiente estará exento de aranceles aduaneros, derechos de inspección u otros impuestos o derechos de acuerdo a la legislación interna, ya sean nacionales y/o locales:

a. *El equipo regular de aeronaves, combustibles, lubricantes, provisiones técnicas consumibles, repuestos incluyendo motores, suministros de la aeronave, incluidos pero no limitado a artículos tales como, alimentos, bebida, licor, tabaco y otros productos para la venta o para uso de los pasajeros durante el vuelo y de otros productos tales como boletos impresos y cartas de porte aéreo siempre y cuando dichos equipos y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves y que se encuentren aún a bordo a su salida del territorio de la otra Parte ~~Contratante~~, así como cualquier material impreso que lleve la insignia o el logotipo de la línea aérea designada,* ***uniformes del personal, computadoras e impresoras de boletas usados por la línea aérea designada para reservas y emisión de boletos*** *y material general para promoción o publicidad distribuido gratuitamente* ***~~a bordo~~*** *por dicha línea aérea designada.*

b. *El material destinado para la reparación, mantenimiento o atención de aeronaves, usado por la aerolínea designada que opera los servicios acordados, así como los bienes necesarios para la operación de las aeronaves utilizados por la aerolínea designada, 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 suelo ~~tierra~~.

3. Conforme a la legislación interna el equipo y artículos mencionados en el numeral 2 podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte ~~Contratante~~ únicamente con la previa aprobación de las autoridades aduaneras de esa otra Parte ~~Contratante~~. Dicho equipo y artículos deberán permanecer bajo supervisión o control de las antedichas autoridades aduaneras hasta el momento en que sean reexportados o de otro modo reiteradas de acuerdo con las regulaciones aduaneras."

Comentario:

3.5 Con relación al numeral 1 del artículo bajo análisis, la OGAJ coincide con la DGAEICYP cuando indica que dicho numeral determina que las aeronaves de las aerolíneas designadas deberán ser admitidas temporalmente libres de derechos con sujeción a las reglamentaciones de la Aduana de dicha Parte. Cabe indicar que Emiratos Árabes Unidos solicita la eliminación de la palabra "temporal" del concepto "admitidas temporalmente".

Asimismo la DGAEICYP agrega que el artículo 24° del Convenio de Aviación Civil Internacional establece que las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Estado. A su vez indica que, en conformidad con el marco normativo aduanero nacional, la eliminación de la temporalidad en el ingreso de aeronaves cambiaría la lógica del proceso, toda vez que, en lugar de configurarse una admisión temporal, se estaría tratando una importación para el consumo. Por lo expuesto, la OGAJ concuerda con la DGAEICYP cuando considera necesario que se mantenga la palabra "temporal" del concepto "admitidas temporalmente" en el primer párrafo del numeral 1 de este artículo bajo análisis.

3.6 En cuanto al numeral 2 la DGAEICYP indica que el literal a) y el literal b) coinciden con lo establecido en nuestra legislación vigente dado que están recogidas en los literales f y h del artículo 98° de la Ley General de Aduanas, respectivamente. Asimismo, las disposiciones anteriores también se encuentran abarcadas en el artículo 24° del Convenio de Aviación Civil Internacional. Además, mediante el Decreto Supremo N° 064-2004-EF, se aprobó la relación de material para uso aeronáutico y demás mercancías donde se incluyen los bienes arriba mencionados.

Asimismo, especifica que estos no estarán afectos a pago alguno por concepto de derechos de importación, consulares, adicionales u otros, impuestos, gravámenes o recargos de cualquier naturaleza, en vista que se trata de materiales que no se internan al país y permanecen bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, en espera de su utilización. A su vez, en el encabezado del numeral 2 se precisa que la exención de derechos aduaneros, derechos de inspección y otros derechos y cargas se otorgará de acuerdo a la legislación nacional, por lo que no se crearan beneficios adicionales a los contemplados en la legislación nacional.

Por lo antes expuesto, la DGAEICYP no presenta observaciones al numeral 2 del Artículo 6° del acuerdo.

3.7 En cuanto al artículo bajo análisis, la OGAJ concuerda con esta Dirección General, cuando señala que respecto a las computadoras e impresoras de boletos usados por la línea aérea

designada para reservas y emisión de boletos que el ingreso al país de dichos bienes estarían afectos con los impuestos que gravan la importación.

A su vez, el material impreso que lleve el logotipo de la línea aérea designada y material general para promoción o publicidad distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada, no se encontrarán gravados con el impuesto general a las ventas dado que la citada operación se generará antes de que dichos bienes ingresen al país. Asimismo, como consecuencia de dicha transferencia los bienes serían ingresados al país por los pasajeros y no por la empresa de transporte aéreo, al ser los primeros titulares de los mismos. En ese sentido, no se encuentra inconveniente al citado párrafo.

En contraste, si dichos bienes son introducidos al país por la empresa de transporte aéreo dicha introducción se encontraría afecta al pago de los tributos de importación, según lo dispuesto por la legislación nacional. Cabe señalar que la inafectación establecida por el Decreto Supremo N° 064-2004-EF, que aprueba la relación de materiales 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, no contempla a los materiales impresos y publicitarios.

Estando a lo expuesto, la OGAJ se encuentra conforme con el siguiente texto alternativo, el mismo que consolida las opiniones de la DGAEICYP y de esta Dirección General, a fin de evitar interpretaciones erradas que susciten eventuales contingencias:

Texto Alternativo

"ARTÍCULO 6 – ARANCELES ADUANEROS Y OTROS CARGOS

1. *Las aeronaves de la líneas aéreas designadas por la Partes empleadas en los Servicios acordados en vuelo hacia, desde o mientras estén en el territorio de la otra Parte, serán admitidas temporalmente libres de derechos con sujeción a las reglamentaciones de la Aduana de dicha Parte.*

2. *Asimismo, lo siguiente estará exento de aranceles aduaneros, derechos de inspección u otros impuestos o derechos de acuerdo a la legislación interna, ya sean nacionales y/o locales:*

   a. *El equipo regular de aeronaves, combustibles, lubricantes, provisiones técnicas consumibles, repuestos incluyendo motores, suministros de la aeronave, incluidos pero no limitado a artículos tales como, alimentos, bebida, licor, tabaco y otros productos para la venta o para uso de los pasajeros durante el vuelo y de otros productos tales como boletos impresos y cartas de porte aéreo siempre y cuando dichos equipos y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves y que se encuentren aún a bordo a su salida del territorio de la otra Parte, así como cualquier material impreso que lleve la insignia el logotipo de la línea aérea designada, y material general para promoción o publicidad distribuido gratuitamente a bordo por dicha línea aérea designada."*

E. **Propuesta:**

"ARTÍCULO 7 – APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES

(...)

4. *El control de pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquier Parte ~~Contratante~~ y que no dejen áreas del aeropuerto reservadas para dichos propósitos, se regirá por las normas internas de cada Parte ~~Contratante~~. Conforme a la legislación interna el equipaje y carga en tránsito se encontrará con suspensión del pago de tributos."*

Comentario:

3.8 La DGAEICYP señala que el artículo 120° del Reglamento de la Ley General de Aduanas tipifica que la mercancía en tránsito no estará sujeta a reconocimiento físico cuando esta se transporte a través de contenedores debidamente precintados. Asimismo, el artículo 92° de la Ley General de Aduanas señala que las mercancías bajo el régimen de tránsito serán transportadas con suspensión de los derechos arancelarios y otros tributos.

3.9 Asimismo, esta Dirección General considera que los impuestos que gravan a la importación como el Impuesto General a las Ventas (IGV), Impuesto de Promoción Municipal (IPM) e Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) no originan obligación de pago, toda vez que dichos bienes no ingresan al territorio nacional, conforme con lo señalado en el inciso 4 del artículo bajo comentario.

En ese sentido, la DGAEICYP y la DGPIP no formulan observación en cuanto a lo señalado en el inciso 4 del artículo 7° del Proyecto de ASA.

F. Propuesta

"ARTICULO 10 – CARGOS AL USUARIO

1. *~~Cada Parte Contratante desplegará sus mejores esfuerzos para garantizar que~~ Los Cargos al Usuario impuesto o autorizados a ser impuestos por sus entidades recaudadoras competentes sobre las líneas aéreas designadas de la otra Parte ~~Contratante~~ para el uso de aeropuertos y otras instalaciones de aviación serán no discriminatorios, equitativamente prorrateados entre las diferentes categorías de usuarios, ~~sean~~ justos y razonables. Estos cargos se basarán en principios económicos sólidos y no serán superiores a los pagados por las otras líneas aéreas que realicen ~~por tales~~ servicios aéreos similares.*

2. *Ninguna Parte ~~Contratante~~ dará preferencia, con respecto a los Cargos al Usuario, a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea dedicada a Servicios aéreos internacionales similares y no impondrán ni permitirán que se impongan, a las líneas aéreas designadas de la otra Parte ~~Contratante~~, Cargos al Usuario superiores a aquellos impuestos a sus propias líneas aéreas designadas que operan servicios aéreos internacionales similares usando similares aeronaves e instalaciones y servicios asociados.*

(...)"

Comentarios:

3.10 Sobre el particular, la DGAEICYP señala que el numeral 1 de este artículo establece que los cargos al usuario sobre las aerolíneas designadas de la otra Parte para el uso de aeropuertos y otras instalaciones de aviación serán no discriminatorios y equitativamente prorrateados

entre las diferentes categorías de usuario. En dicho contexto, Emiratos Árabes Unidos propone la inclusión de los términos "justos" y razonables" al referirse a dichos cargos al usuario, alegando consistencia con las prácticas recomendadas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Al respecto, considera que estos dos términos podrían generar problemas en su interpretación dado que queda al subjetivo de cada una de las partes lo que se podría considerar como "justo" y/o "razonable". En la medida que no se indique que los términos "justo" y "razonable" aluden directamente a lo mencionado en la normativa de la OACI, se considera que el Artículo 9 del acuerdo excedería la legislación vigente y requeriría medidas legislativas para su ejecución. En consecuencia, dicha Dirección General sugiere reemplazar el texto del acuerdo respecto al artículo bajo comentario.

3.11 En cuanto al numeral 2, la DGAEICYP señala que el segundo numeral de este artículo dispone que ninguna parte dará preferencia, con respecto a los cargos al usuario, a sus propias aerolíneas o a cualquier otra aerolínea dedicada a servicios aéreos internacionales y no impondrán o permitirán que se impongan a las aerolíneas designadas de la otra Parte, cargos al usuario superiores a aquellos impuestos a sus propias aerolíneas designadas que operan servicios aéreos internacionales similares usando similares aeronaves y servicios asociados. considera que lo anterior se encuentra alineado al artículo 15 del Convenio de Aviación Civil Internacional. En ese sentido, la DGAEICYP evidencia que el numeral 2 del Artículo 10 del acuerdo se encuentra alineado con la legislación nacional.

Estando a lo expuesto, se propone el siguiente texto alternativo por la DGAEICYP:

Texto alternativo

"ARTICULO 10 – CARGOS AL USUARIO

1. Los cargos al usuario impuestos o autorizados a ser impuestos por sus entidades recaudadoras competentes sobre las aerolíneas designadas de la otra Parte para el uso de aeropuertos y otras instalaciones de aviación serán no discriminatorios, equitativamente prorrateados entre las diferentes categorías de usuarios, justos y razonables, ***en conformidad con la normativa de la OACI****. Estos cargos se basarán en principios económicos sólidos y no serán superiores a los pagados por las otras aerolíneas que realizan servicios aéreos similares.*

(...)"

G. Propuesta

"ARTÍCULO 12 - ACTIVIDADES COMERCIALES

(...)

10. Las líneas aéreas designadas y los proveedores indirectos de servicios de carga internacional de ambas Partes ~~Contratantes~~ podrán sin restricción emplear cualquier transporte de superficie para servicio de carga aérea hacia o desde puntos en los territorios de las Partes ~~Contratantes~~ o en terceros países incluyendo el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras incluyendo, en su caso, el derecho a transportar carga aérea en depósito de conformidad con las leyes y reglamentaciones. Dicha carga aérea, ya sea que se mueva por superficie o por aire, tendrá acceso a instalaciones de aduanas y procesamiento en aeropuerto. Las

líneas aéreas designadas pueden elegir realizar su propio transporte de superficie o brindarlo a través de acuerdos con otros transportistas de superficie, incluyendo transporte de superficie operado por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Tales servicios intermodales de carga pueden ser ofrecidos y a un precio único para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que los embarcadores no sean mal informados acerca de los hechos relacionados con este transporte.

(...)"

Comentario:

3.12 Sobre el particular, DGAEICYP señala que el numeral 10 del artículo bajo análisis muestra la posibilidad de que se otorguen servicios intermodales de carga (transporte aéreo y terrestre combinado). Al respecto, se entiende que esta actividad comercial es otorgada a los usuarios previa coordinación entre la línea aérea y los transportistas de superficie. En ese sentido, dicho servicio debería ofrecerse con la condición de que los usuarios estén bien informados de las características del mismo. No cabe la necesidad de especificar en el artículo que los embarcadores o transportistas deben contar con la información suficiente antes de ofrecer el servicio, dado que se encuentra entendido que ellos han negociado las condiciones del mismo con la línea aérea previa oferta y provisión del servicio.

En ese sentido, la DGAEICYP recomienda la siguiente alternativa de texto para dicho numeral:

Texto alternativo:

"ARTÍCULO 12 - ACTIVIDADES COMERCIALES

(...)

*11. [7]La aerolíneas designadas y los proveedores indirectos de servicios de carga internacional de ambas Partes Contratantes podrán sin restricción emplear cualquier transporte de superficie para servicio de carga aérea hacia o desde puntos en los territorios de las Partes o en terceros países incluyendo el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras incluyendo, en su caso, el derecho a transportar carga aérea en depósito de conformidad con las leyes y reglamentaciones. Dicha carga aérea, ya sea que se mueva por superficie o por aire, tendrán acceso a instalaciones de aduanas y procesamiento en aeropuerto. Las aerolíneas aéreas designadas pueden elegir realizar su propio transporte de superficie o brindarlo a través de acuerdos con otros transportistas de superficie, incluyendo transporte de superficie operado por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Tales servicios intermodales de carga pueden ser ofrecidos y a un precio único para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que los **usuarios** no sean mal informados acerca de los hechos relacionados con este transporte."*

H. Propuesta:

"ARTICULO 16 – TARIFAS

[7] Numeral 10 es la numeración correcta, error proviene del informe de DGAEICYP.

(...)
~~*4. No obstante lo anterior, cada Parte podrá adoptar medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas por parte de las líneas aéreas designadas.*~~

4. La intervención de las partes se limitará a:

a. *Impedir la aplicación de tarifas que constituyan un comportamiento anticompetitivo que intenten o lleguen a tener el efecto de obstaculizar a un competidor o a excluirlo de una ruta.*

b. *Proteger a los consumidores frente a precios que sean irracionalmente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y*

c. *Proteger a las aerolíneas designadas frente a precios que sean artificialmente bajos.*

(...)"

Comentario:

3.13 La OGAJ coincide con DGAEICYP cuando indica que el numeral 4 que propone Emiratos Árabes Unidos para este artículo dispone que la intervención de las partes se limitará a: i) comportamientos anticompetitivos que lleguen a obstaculizar a un competidor; ii) la protección de consumidores contra precios que sean irrazonablemente altos y iii) la protección de líneas aéreas de precios artificialmente bajos. Al respecto, señala que el Decreto Legislativo N° 1034 tiene por objeto prohibir y sancionar las conductas anticompetitivas, en dicho marco, la legislación nacional vigente no prevé la protección de consumidores contra precios que sean irrazonablemente altos y la protección a las líneas aéreas frente a precios artificialmente bajos como condiciones para que se configure una conducta anticompetitiva y por ende no se justificaría la intervención del Estado. De esa manera, evidencia que el Artículo 16 del acuerdo estaría excediendo la legislación nacional, por lo que se solicitaría su modificación.

En consecuencia, la OGAJ conciencia con DGAEICYP cuando sugiere una nueva redacción del texto para el numeral 4 de este artículo la cual según indican la redacción propuesta permite que cada Parte adopte las medidas que su ordenamiento jurídico le permita. Es así que si Emiratos Árabes Unidos contempla en su legislación la posibilidad de intervenir en caso se presenten "precios que sean irrazonablemente altos" o "precios artificialmente bajos", entonces tendrá la potestad de hacerlo. A su vez, no se le exige al Perú implementar condiciones ajenas a su marco normativo.

Texto alternativo:

"Articulo 16 – TARIFAS

(...)

[Inclusión de Emiratos Árabes Unidos]
4. La intervención de las partes se limitará a: evitar prácticas anticompetitivas por parte de las líneas aéreas, de conformidad con su legislación nacional.

~~*a) Impedir la aplicación de tarifas que constituyan un comportamiento anticompetitivo que intenten o lleguen a tener el efecto de obstaculizar a un competidor o a excluirlo de una ruta.*~~
~~*b) Proteger a los consumidores frente a precios que sean irracionalmente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y*~~
~~*c) Proteger a las aerolíneas designadas frente a precios que sean artificialmente bajos.*~~

(...)"

IV. CONCLUSIONES:

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, se presentan observaciones a la Contrapropuesta Peruana de Acuerdo de Servicios Aéreos entre Perú y los Emiratos Árabes Unidos, respecto de los siguientes puntos: Los numerales 2 a 5 del artículo 5, al numeral 1 y el literal a) del numeral 2 del artículo 6, numeral 1 del artículo 10, numeral 10 del artículo 12 y el numeral 4 del artículo 16 en los términos formulados por la DGAEICYP y la DGPIP, a fin de que la contrapropuesta peruana se adecúe a nuestra legislación interna en los temas materia de competencia de este Ministerio.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente,

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

Firmado digitalmente por: ALVAREZ ESTRADA Rosalia Haydee FAU 20131370645 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/09/2019 13:03:51-05

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

Lima, 17 de setiembre del 2019

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
E-292177-2019
FECHA Y HORA: 2019/09/17 16:16:46
REGISTRADOR: CAMILA QUISPE TUNQUE
Revisa tus trámites en nuestro portal.mtc.gob.pe

OFICIO N° 3635 -2019-EF/13.01

Señora
JUANA LOPEZ ESCOBAR
Secretaria General
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Jirón Zorritos 1203, Lima.
Presente.-

Asunto : Proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre Perú y Emiratos Árabes Unidos

Referencia : Oficio N° 369-2019-MTC/12

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual se solicita a este Ministerio la conformidad a la contrapropuesta recibida de Emiratos Árabes Unidos sobre el texto final del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos.

Al respecto, se remite copia del Informe Nº 254-2019-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.

Atentamente,

Documento firmado Digitalmente
ROSALÍA ALVAREZ ESTRADA
Secretaria General

MTC
SECRETARÍA GENERAL
17 SEP. 2019
RECIBIDO
POR:
HORA: 17:21

CLAVE: 9=>>:=
https://apps4.mineco.gob.pe:443/st/r2ctrln=8e458ed8-46aa-49d...

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° 254-2019-EF/62.01

Para : Señor
MICHEL CANTA TERREROS
Viceministro de Economía

Asunto : Solicitud de Conformidad Final a contrapropuesta recibida respecto del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos.

Referencia :
a) Oficio N° 369-2019-MTC/12
b) Informe N° 239-2019-EF/62.01
c) Memorando N° 495-2019-EF/61.01
d) Memorando N° 504-2019-EF/61.01
e) Correo electrónico de fecha 03.09.2019
f) Informe N° 0712-2019-EF/42.02

Fecha : 11 SEP. 2019

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento a) y e) de la referencia, mediante el cual el Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicita la conformidad final a la contrapropuesta remitida por la Autoridad Aeronáutica Civil (AAC) de Emiratos Árabes Unidos respecto del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos.

I. ANTECEDENTES

1.1 A través del Informe N° 065-2018-EF/61.01 la Dirección General de Política de Ingresos Públicos emite la opinión de este Sector, en la que consolida la opinión de esta Dirección General y la Oficina General de Asesoría Jurídica.

1.2 A través del documento a) de la referencia la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones presenta tres propuestas sobre cuestiones no sustanciales a los artículos 5, 10 y 12 del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos.

1.3 Adicionalmente, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del correo de fecha 03 de setiembre de 2019, señala que las propuestas de Emiratos Árabes Unidos referidas a los artículos 10 y 12, que se remiten a través del documento a) de la referencia, quedaron insubsistentes, lo cual se corrobora en el correo del 27 de agosto de 2019, remitido por el representante del Gobierno de Emiratos Árabes Unidos, mediante el cual se desprende que acogen los textos propuestos por esta Dirección General en el Informe N° 065-2018-EF/61.01.

II. ANALISIS

2.1 Ahora bien, considerando lo indicado en el párrafo anterior corresponde a esta Dirección General efectuar el análisis de la propuesta de artículo 5 que se remite para evaluación a través del documento a) de la referencia.

2.2 La propuesta de artículo 5 señala lo siguiente:

> *"(...)*
> *1. En el artículo 5 del ASA (Principios que Rigen la Operación de los Servicios Acordados).*
> *EAU pide mantener el texto de los párrafos 5.3 y 5.4, que en vuestro informe, sin cuestionar su contenido fueron considerados redundantes. La razón de EAU para este pedido, que esta DGAC comparte por ser consistente con los textos usualmente incluidos en los ASA y con el "TASA de OACI" (ASA Modelo OACI), obedece a que corresponde a circunstancias o supuestos distintos: En el párrafo 3 se trata de un principio general y una expresa autorización en favor de las aerolíneas (inexistencia de restricción es a la capacidad, frecuencias y tipo de aeronaves con libre determinación de la oferta por los operadores) dando así "absoluta claridad" al espíritu liberalizado del acuerdo en concordancia con las políticas de ambos estados como comenta EAU; mientras que en el párrafo 4 –como se consigna en el TASA de OACI- se establece expresa prohibición a ambas Partes (los estados y no las aerolíneas) de imponer – independientemente de la libre determinación de la capacidad antes mencionada – políticas proteccionistas como royalties o tasas."*

2.3 Respecto a la argumentacion presentada, esta Dirección General indica que la observación formulada al artículo 5 coadyuva a la coherencia del texto del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos.

2.4 No obstante lo anterior, se precisa que tanto la propuesta inicialmente evaluada y el texto sugerido por esta Dirección General al artículo 5 en el Informe N° 065-2018-EF/61.01, no resultan inviables desde el punto de vista de las materias sobre las que mantiene competencias esta Dirección General.

2.5 En ese sentido, esta Dirección General levanta la observación formulada a los numerales 2 (modificación), 3 (eliminación), 4 (modificación) y 5 (eliminación) del artículo 5 del texto del ASA Perú y Emiratos Árabes.

2.6 Sin perjuicio de lo señalado, se verifica que el texto final remitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del correo de fecha 03 de setiembre de 2019, acoge la redacción propuesta por esta Dirección General para el numeral 2 del artículo 5.

2.7 Por otra parte, respecto a los demás textos propuestos y observaciones formuladas por esta Dirección General al texto del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos, recogidos en el Informe N° 065-2018-EF/61.01, se verifica que han sido acogidos en el texto final remitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del correo de fecha 03 de setiembre de 2019.

2.8 En ese sentido, esta Dirección General no presenta observaciones al texto final del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos, remitido por el Ministerio de Transportes

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION 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"

y Comunicaciones a través del correo electrónico de fecha 03 de setiembre de 2019.

2.9 Por su parte la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, a través del documento d) de la referencia indica que mediante correo electrónico de fecha 03 de setiembre de 2019, el Coordinador de Política Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil emite respuesta a una consulta realizada en los temas vinculados a sus competencias, respecto al texto final del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos y el último email de Emiratos Árabes Unidos, referido a las revisiones efectuadas por la parte emiratí.

2.10 De acuerdo a la revisión efectuada a los comentarios y modificaciones señalados en el documento a) de la referencia, así como la información contenida en el correo electrónico de fecha 03 de setiembre de 2019, la Dirección General de Política de Ingresos Públicos comprueba que se ha levantado la observación efectuada a los textos alternativos de los párrafos 1 y 2.a del artículo 6 del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos, motivo por el cual dicha Dirección General concluye que en los temas vinculados a sus competencias no tiene observaciones al contenido del texto del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos.

2.11 Por otra parte, la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) del Ministerio de Economía y Finanzas, a través del documento f) de la referencia, evalúa el expediente y concluye que se han levantado todas las observaciones formuladas por los órganos del MEF, por lo que considera jurídicamente viable la contrapropuesta del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos.

III. CONCLUSIÓN

En ese sentido, la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, la Oficina General de Asesoría Jurídica y esta Dirección General no presentan observaciones al texto final del ASA Perú y Emiratos Árabes Unidos.

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: 19/12/2022 11:45:22 COT
Motivo: Firma Digital

Lima, 19 de diciembre del 2022

OFICIO N° 2997 -2022-EF/13.01

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

Asunto : Solicitud de opinión respecto del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos"

Referencia : OF. RE (DSL) Nº 2-5-E/596

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos de su Ministerio, pone en conocimiento que la Dirección General de Tratados ha estimado pertinente realizar mejoras en la traducción del inglés al castellano del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos"; por lo que, solicita brindar conformidad respecto a la mencionada propuesta en castellano.

Al respecto, adjunto al presente se incluye copia del Informe Nº 116-2022-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

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

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 CJKHKFE

Firmado Digitalmente por LA ROSA BASURCO Jose Alfredo FAU 20131370645 soft
Fecha: 15/12/2022 15:42:09 COT
Motivo: Firma Digital

Firmado Digitalmente por THOMPSON LOYOLA Franklin Paul FAU 20131370645 soft
Fecha: 15/12/2022 13:04:28 COT
Motivo: Firma Digital

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMIA INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

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

INFORME N° 116 - 2022-EF/62.01

Para : Señor
JOSÉ ARMANDO CALDERÓN VALENZUELA
Viceministro de Economía (e)

Asunto : Solicitud de opinión respecto del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos"

Referencia : a) OF. RE (DSL) Nº 2-5-E/596
b) Memorando Nº 310-2022-EF/62.01
c) Informe N° 0106-2022-EF/61.01
d) Correos electrónicos del 19 de agosto y 2 de setiembre del 2022.
e) Memorando Nº 365-2022-EF/62.01
f) Informe 0127-2022-EF/61.01
g) Informe N° 113-2022-EF/62.01
h) Informe N° 0985-2022-EF/42.02
i) Memorando N° 1266-2022-EF/42.02
H.R. Nº 066308-2022

Fecha : Lima, 15 de diciembre de 2022

Tengo el agrado de dirigirme a usted a efectos de remitir el presente informe que consolida la opinión de la Dirección General de Política de Ingresos Públicos, la Oficina General de Asesoría Jurídica y de esta Dirección General referida a la solicitud de opinión respecto del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos".

I. ANTECEDENTES

1.1 Mediante el Oficio Nº 1126-2018-EF/13.01[1], este ministerio remitió al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Informe Nº 065-2018-EF/61.01, que consolida las opiniones de la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ), de la Dirección General de Política de Ingresos Públicos (DGPIP) y de esta Dirección General[2] sobre el Proyecto de Acuerdo de Servicio Aéreo entre Perú y Emiratos Árabes Unidos[3].

1.2 Posteriormente, mediante Oficio 369-2019-MTC/12[4] el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remitió la versión en inglés del Acuerdo informando que se han levantado las observaciones realizadas por este ministerio al Acuerdo.

1.3 A través del Oficio Nº 3635-2019-EF/13.01, este ministerio remitió al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Informe Nº 254-2019-EF/62.01, que consolida

[1] Corre en la Hoja de Ruta E-047574-2017.
[2] Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad (DGAEICYP).
[3] En adelante el "Acuerdo".
[4] Corre en la Hoja de Ruta E-123832-2019.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

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 CJKGEBF

las opiniones de la OGAJ, de la DGPIP y de esta Dirección General, refiriendo no tener observaciones sobre el Acuerdo.

1.4 Mediante el documento a) de la referencia, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, pone en conocimiento de este ministerio que la Dirección General de Tratados de dicho sector ha estimado pertinente realizar mejoras en la traducción del inglés al castellano del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos"; por lo que, solicitan brindar conformidad respecto a la mencionada propuesta en castellano, llevando a cabo un cotejo adecuado con la versión en inglés. En ese sentido remiten texto en inglés y en castellano del artículo 6 del Acuerdo.

1.5 Considerando la solicitud anterior, esta Dirección General mediante el documento b) de la referencia, solicitó la opinión de la DGPIP. Al respecto, mediante el documento c) de la referencia, la DGPIP remitió su opinión señalando la necesidad de realizarse coordinaciones con el Ministerio de Relaciones Exteriores a fin de verificar la correcta traducción al castellano del artículo 6 de la versión del Acuerdo en inglés.

1.6 Bajo este contexto, mediante los correos electrónicos de la referencia d) esta Dirección General coordinó con el Ministerio de Relaciones Exteriores una reunión virtual, la cual se realizó el 5 de setiembre del año curso.

1.7 Posteriormente, mediante el documento e) de la referencia esta Dirección General solicita complementar la opinión de esta Dirección General emitida a través del documento de la referencia c), a la luz de la reunión de trabajo virtual sostenida con fecha 5 de setiembre de 2022 con funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores.

1.8 Atendiendo la solicitud anterior la DGPIP, a través de documento f) de la referencia, emite opinión complementaria remitiendo una propuesta de traducción del inglés al castellano del encabezado del segundo párrafo del artículo 6 del Acuerdo.

1.9 Mediante el documento g) de la referencia esta Dirección General emite el informe que consolida las opiniones técnicas de esta Dirección General y la DGPIP.

1.10 A través del documento i) de la referencia, la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) remite el informe jurídico de la referencia h).

II. ANALISIS

A. SOBRE LA OPINIÓN TÉCNICA EMITIDA POR LA DGAEICYP Y LA DGPIP

2.1 De la revisión de los textos en inglés y castellano del Acuerdo remitidos por el

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

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 CJKGEBF

Ministerio de Relaciones Exteriores[5] en aquellos artículos vinculados a los temas de competencia de la DGPIP y de esta Dirección General, se tiene lo siguiente:

Versión en Inglés	***Versión en castellano (propuesta de modificación)***
"ARTICLE 3 – DESIGNATION AND AUTHORIZATION *(...)* *2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed for the operational authorizations and technical permits, the other Party shall, subject to the provisions of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorizations, unless it is not satisfied that:* *(...)"*	***"ARTÍCULO 3 - DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN*** *(...)* *2. A la recepción de una notificación de designación, sustitución o ~~alteración~~ **modificación** de la misma y de la solicitud de la línea aérea designada de la forma y manera prescrita para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, la otra Parte, con sujeción a las disposiciones de este Artículo, sin demora otorgará a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) las autorizaciones de operación adecuadas, a menos que no esté ~~satisfecha de que~~ **convencido de que:*** *(...)"*
"ARTICLE 5 – PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES *(...)* *5. Neither Party shall impose on the Designated Airlines of the other Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.* *(...)"*	***"ARTÍCULO 5 - PRINCIPIOS QUE RIGEN LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS ACORDADOS*** *(...)* *5. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, un ~~requisito de derecho de preferencia~~ **requisito de denegación**, relación de equilibrio, derechos por no objeción, o cualquier otro requerimiento con respecto a capacidad, frecuencias o tráfico que pueda resultar inconsistente con los propósitos de este Acuerdo.* *(...)"*
ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES *1. The aircraft of the designated airlines of the Parties used in the agreed services in flight to, from or while in the territory of the other Party shall be admitted temporarily free of duty **pursuant to the customs regulations of that Party***	***ARTÍCULO 6 - ARANCELES ADUANEROS Y OTROS CARGOS*** *1. Las aeronaves de las líneas aéreas designadas por las Partes empleadas en los servicios acordados en vuelo hacia, desde o mientras estén en el territorio de la otra Parte, serán admitidas temporalmente libres de derechos ~~con sujeción a las reglamentaciones aduaneras~~ **de conformidad con la normativa aduanera** de dicha Parte.*
2. In addition, the following shall be exempted from customs duties, excise	*2. Asimismo, lo siguiente estará exento de aranceles aduaneros, derechos de*

[5] Mediante el documento a) de la referencia.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

*duties, inspection fees or other **duties and charges** according to domestic legislation, either national and/or local:*	*inspección u otros impuestos o ~~derechos~~ **cargos** de acuerdo a la legislación interna, ya sean nacionales y/o locales:*
*a. The regular aircraft equipment, fuels, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores, including but not limited to such items of food, beverage, liqueur, tobacco, and other products destined for sale or use by passengers during flight and other items such as printed tickets **and airway bills**, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft and are still on board upon departure from the territory of the other Party, as well as any printed material bearing the insignia **or** logo of the designated airline and general publicity and promotional material distributed free of charge on board by such designated airline.*	*a. El equipo regular de aeronaves, combustibles, lubricantes, provisiones técnicas consumibles, repuestos incluyendo motores, suministros de la aeronave, incluidos pero no limitado a artículos tales como, alimentos, bebida, licor, tabaco y otros productos para la venta o para uso de los pasajeros durante el vuelo y de otros productos tales como boletos impresos y ~~cartas de porte aéreo~~ **facturas aéreas** siempre y cuando dichos equipos y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves y que se encuentren aún a bordo a su salida del territorio de la otra Parte, así como cualquier material impreso que lleve la insignia o el logotipo de la línea aérea designada y material general para promoción ~~e~~ **y** publicidad ~~distribuido~~ **distribuidas** gratuitamente a bordo por dicha línea aérea designada.*
*b. The material destined for the repair, maintenance or servicing of aircrafts used by the Designated Airline operating the agreed services, as well as the goods, **required** for the operation of the aircraft used by the designated airline, provided that such material is not cleared through customs and remain under customs control, within the limits of the zones indicated in the international airports or authorized locations, while awaiting its use, both in the aircrafts and in the technical services on ground*	*b. El material destinado para la reparación, mantenimiento o atención de aeronaves, usado por la aerolínea designada que opera los servicios acordados, así como los bienes necesarios requeridos para la operación de las aeronaves utilizados por la aerolínea designada, 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 indicadas en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra.*
3. Pursuant to the internal regulations, the equipment and items referred to in paragraph 2 above may be unloaded in the territory of the other Party only with prior approval of the customs authorities of that other Party. Such equipment and items should remain under supervision or control of the above-referred customs authorities until they are re-exported or otherwise removed in accordance with the customs regulations.	*3. Conforme a la legislación interna, el equipo y artículos mencionados en el párrafo 2 podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante únicamente con la previa aprobación de las autoridades aduaneras de esa otra Parte. Dicho equipo y artículos deberán permanecer bajo supervisión o control de las ~~antedichas~~ **precitadas** autoridades aduaneras hasta que sean reexportados o de otro modo retiradas de acuerdo con las regulaciones aduaneras.*

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

2.2 De la revisión efectuada a dichos textos, se observa lo siguiente:

2.2.1 En el numeral 2 del artículo 3 y en el numeral 5 del artículo 5 de la traducción al español del acuerdo, se advierte que podrían emplearse términos más precisos que podrían mejorar su correspondencia con el texto en inglés del acuerdo.

2.2.2 En el encabezado del segundo párrafo del artículo 6, no se incluye en la versión en castellano la traducción de la expresión "excise duties".

2.2.3 El literal b) del segundo párrafo del artículo 6 de la versión en castellano hace referencia al texto *"(...) siempre que se trate de materiales que no se internen al país y que permanezcan bajo control aduanero, (...)"*; mientras que la versión en inglés señala el texto *"(...) provided that such material is not cleared through customs and remain under customs control, (...)".*

2.3 Esta Dirección General, respecto al numeral 2 del artículo 3 de la traducción en español del acuerdo, sugiere lo siguiente: *"2. **Al recibir** ~~la recepción de~~ una notificación de designación, sustitución o modificación de la misma y ~~de la~~ **a** solicitud de la línea aérea designada de la forma y manera prescrita para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, la otra Parte, con sujeción a las disposiciones de este Artículo, sin demora otorgará a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) las autorizaciones de operación adecuadas, a menos que no ~~este convencido de~~ **se cumpla** que: (...)"*

2.4 Esta Dirección General, respecto al numeral 5 del artículo 5 de la traducción en español del acuerdo, sugiere lo siguiente: "5. *Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, requisito de **primera** denegación, relación de equilibrio, derechos por no objeción, o cualquier otro requerimiento con respecto a capacidad, frecuencias o tráfico que pueda resultar inconsistente con los propósitos de este Acuerdo. (...)"*

2.5 Sobre las diferencias en el texto identificadas, la DGPIP consideró pertinente que se hagan las coordinaciones con el Ministerio de Relaciones Exteriores a fin de que verifique la correcta traducción de la versión en inglés; y de corresponder, realice los ajustes de redacción a fin de que exista correspondencia en los textos del Acuerdo en su versión en inglés y castellano.

2.6 En virtud al referido requerimiento, con posterioridad a la reunión sostenida el día lunes 5 de setiembre del año en curso, con los funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores, se determinó que la versión en castellano no incluye la traducción de la expresión "excise duties"; por lo que, se acordó que este ministerio propondría una traducción al castellano del encabezado del segundo párrafo del artículo 6 del Proyecto de Acuerdo de Servicio Aéreo entre Perú y Emiratos Árabes Unidos.

2.7 En virtud a los referidos acuerdos la DGPIP indica que, a fin que exista

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

correspondencia entre los textos en inglés y castellano del referido Acuerdo se sugiere proponer al Ministerio de Relaciones Exteriores se ajuste el texto del encabezado del segundo párrafo del artículo 6 de la versión en castellano, a fin de que se incluya la frase "impuestos al consumo" correspondiente a la traducción de la frase en inglés "excise duties", conforme al siguiente texto:

> ***"ARTÍCULO 6 - ARANCELES ADUANEROS Y OTROS CARGOS***
> *(...)*
>
> 2. *Asimismo, lo siguiente estará exento de aranceles aduaneros,* ***impuestos al consumo****, derechos de inspección u otros impuestos y cargos de acuerdo a la legislación interna, ya sean nacionales y/o locales:*
>
> *(...)"*

2.8 Finalmente, la DGPIP recomienda que, una vez llegado a consenso en cuanto a los textos finales del Acuerdo entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Relaciones Exteriores, estos sean compartidos en sus versiones finales tanto en castellano como en inglés; a fin de poder dar la conformidad final.

2.9 En esa misma línea, esta Dirección General indica que corresponde trasladar las observaciones advertidas en la traducción al español del Acuerdo, a efectos que el Ministerio de Relaciones Exteriores, en el marco de sus competencias, proponga la traducción al español correspondiente.

2.10 Asimismo, la DGPIP indica que resulta pertinente solicitar al Ministerio de Relaciones Exteriores aclare el alcance del literal b) del segundo párrafo del Artículo 6 del Acuerdo en lo que respecta al no internamiento de materiales de uso aeronáutico al país y su correlación con el texto en inglés, a efectos de confirmar la concordancia de dicho texto con lo regulado en las normas nacionales.

2.11 En la misma línea, esta Dirección General advierte que el referido literal b) del segundo párrafo del Artículo 6 de la versión del texto en inglés difiere del sentido del texto en español sobre el que se dio conformidad, a través del Informe Nº 065-2018-EF/61.01. En ese contexto se recomienda trasladar al Ministerio de Relaciones Exteriores la observación advertida, a efectos que, en el marco de sus competencias, evalúe la pertinencia de iniciar las gestiones necesarias conducentes a consensuar un texto en inglés alineado la normatividad nacional.

2.12 En ese sentido, para efectos de adoptar un texto en ingles del literal b) del segundo párrafo del Artículo 6 del Acuerdo, se propone la siguiente redacción: *"(...) provided that such material is not introduced in the country and remain under customs control, (...)"*. Cabe indicar que la referida redacción se condice con la versión en español sobre la que esta Dirección General dio su conformidad recogida en el Informe Nº 065-2018-EF/61.01.

2.13 Respecto a la anterior, recuérdese que el literal h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas, en concordancia con el Decreto Supremo Nº 064-2004-EF, aprueba

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

la relación de material para uso aeronáutico y demás mercancías que no se encuentran afectos a pago alguno por concepto de derechos de importación, consulares, adicionales u otros, impuestos, gravámenes o recargos de cualquier naturaleza, siempre que no se internen al país y permanecen bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, en espera de su utilización; conforme con lo previsto en el artículo 24 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

B. SOBRE LA OPINIÓN JURÍDICA EMITIDA POR LA OGAJ

2.14 La OGAJ señala que es el órgano de asesoramiento encargado de asesorar y emitir opinión sobre los asuntos de carácter jurídico de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)[6]. Asimismo, indica que le corresponde asesorar a la Alta Dirección y demás órganos sobre asuntos de carácter jurídico relacionados con sus competencias[7].

2.15 En tal sentido, la OGAJ analiza sobre el proyecto de Acuerdo lo siguiente:

- Si los temas desarrollados tienen relación con las competencias del MEF.
- Si el Acuerdo es compatible con el ordenamiento jurídico.
- Determinar el procedimiento a seguir para su aprobación.

2.16 De otro lado, la OGAJ deja sentado que el análisis de los aspectos técnicos relacionados con la conveniencia para los intereses sectoriales de una adhesión al Acuerdo, han sido materia de evaluación de las áreas técnicas competentes, que en este caso son la DGAEICYP y la DGPIP.

2.17 Señala la OGAJ que el objetivo del Acuerdo es establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de los respectivos territorios del Perú y Emiratos Árabes.

Respecto a la competencia del MEF

2.18 Para determinar si corresponde analizar el Acuerdo, es preciso que sus disposiciones correspondan a las competencias del MEF.

2.19 Le corresponde a este Ministerio planear, dirigir y controlar los asuntos relativos, entre otros, a la política aduanera; incluyendo la aprobación de normas referidas asuntos arancelarios, aduaneros, tributarios u otros temas que tengan efectos sobre la recaudación fiscal[8].

2.20 Conforme a la revisión efectuada por la OGAJ respecto de los órganos de línea

[6] Artículo 54 del Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del MEF, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 213-2020-EF/41.
[7] Literal b) del artículo 55 del Texto Integrado Actualizado del ROF del MEF.
[8] Artículo 5 del Decreto Legislativo 183, artículo 11 del Decreto Legislativo 325, que modificó la denominación de Ministerio de Economía, Finanzas y Comercio por la de Ministerio de Economía y Finanzas, y numeral 2.1 del artículo 2 del ROF del MEF.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

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 CJKGEBF

del Viceministerio de Economía, específicamente la DGAEICYP y la DGPIP, los temas de competencia de este ministerio serían los desarrollados en los siguientes artículos[9]:

- Artículo 2 (Otorgamiento de derechos);
- Artículo 3 (Designación y autorización);
- Artículo 4 (Revocación y limitación de la autorización operativa);
- Artículo 5 (Principios que rigen la operación de los servicios acordados);
- Artículo 6 (Aranceles aduaneros y otros cargos);
- Artículo 7 (Aplicación de leyes y reglamentos nacionales);
- Artículo 10 (Cargos de usuario)
- Artículo 12 (actividades comerciales); y,
- Artículo 16 (Tarifas).

Cumplimiento de los requisitos materiales

2.21 Cualquiera sea su denominación, los tratados internacionales son expresiones de voluntad que adopta el Estado con sus homólogos, con organismos extranacionales, y se rigen por las normas, costumbres y fundamentos doctrinarios del Derecho internacional.

2.22 Normativamente se ha establecido que los tratados celebrados por el Estado peruano pasan a formar parte del Derecho nacional. Por eso, es necesario analizar el Acuerdo a la luz de la normatividad interna.

2.23 Ahora bien, es preciso determinar cómo debe compatibilizarse el Acuerdo con el derecho interno (ley) y derecho internacional (tratado). En el país, se ha optado por un sistema de aplicabilidad inmediata de los tratados, adoptándose una comprensión monista de las relaciones entre el Derecho internacional y el Derecho interno.

2.24 La jurisprudencia constitucional, al respecto, ha señalado que "los tratados que lo conforman y a los que pertenecen el Estado peruano, son Derecho válido, eficaz y, en consecuencia, inmediatamente aplicable". Las normas internacionales establecen que los Estados no pueden invocar normas de Derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado. Para la Corte Internacional de Justicia, esta exigencia de acatamiento de los tratados refleja la costumbre internacional en la materia, por lo que es de obligatorio cumplimiento para todos los Estados, incluyendo el Perú.

2.25 Para definir cómo se compatibilizan normas internacionales y nacionales, es preciso en primer lugar analizar qué impacto tendría este Acuerdo en las normas con rango de ley existente en el país, en lo referido a la política económica-financiera que define el MEF.

[9] Informe N° 172-2017-EF/61.01 (H.R. N° 047574-2017)

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Del marco legal aplicable a la suscripción de Acuerdos de Servicios Aéreos

2.26 El Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago (en adelante, "el Convenio de Chicago"), ratificado mediante la Resolución Legislativa Nº 10358 publicada el 8 de febrero de 1946, es parte de las obligaciones internacionales que el Perú se ha obligado a respetar. Dicho instrumento legal internacional tiene entre sus fines el que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y el que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de la igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

2.27 En el marco mencionado, el artículo 22 del Convenio de Chicago establece que "Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de leyes sobre inmigración, sanidad, aduanas y despacho".

2.28 Por su parte, el artículo 24 del convenio citado recoge las siguientes obligaciones relacionadas con los derechos de aduanas aplicable a las operaciones de servicio aéreo internacional[10]:

> ***"Artículo 24° Derechos de Aduanas.***
>
> *a) 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. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.*
>
> *b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos objetos queden bajo vigilancia y control aduaneros."*

2.29 En relación con dicha obligación, a través del artículo 1 de la Ley Nº 26355 se

[10] Conforme al inciso c) del artículo 96° del Convenio de Chicago, se entiende por el servicio aéreo internacional "(...) al servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado".

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://appa.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

reglamentó en el derecho interno lo señalado en el citado artículo del Convenio de Chicago, estableciéndose que los equipos y materiales que lleguen al país y permanezcan bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, gozan de los beneficios del Convenio de Chicago suscrito por el Perú y aprobado por Resolución Legislativa Nº 10358, así como de lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Supremo Nº 429-H. Mediante este último decreto supremo se creó en los aeropuertos internacionales una zona franca para el depósito del material de uso aeronáutico (MUA), precisándose en esta norma que estos bienes no se encuentran afectos al pago de gravámenes o recargos de cualquier naturaleza en vista de que no se internan al país y permanecen bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, en espera de su utilización en aeronaves o en los servicios técnicos de tierra.

2.30 Posteriormente, el Decreto Supremo Nº 064-2004-EF aprobó la relación de material para uso aeronáutico a que se refiere el Decreto Supremo Nº 429-H y la Ley Nº 26355, y a la que hacía alusión el inciso h) del artículo 83 de la derogada Ley General de Aduanas aprobada por el Decreto Legislativo N° 809. Cabe indicar que la Ley General de Aduanas actualmente vigente, aprobada mediante el Decreto Legislativo N° 1053 (en adelante, la Ley General de Aduanas), recoge una regulación similar en su artículo 98.

2.31 En ese sentido, OGAJ señala que los literales f) y h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas, establecen como regímenes aduaneros especiales o de excepción, los regímenes aplicables a 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; incluyendo dentro de este a las mercancías necesarias para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de éstos (rancho de nave o provisiones de a bordo); así como 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 necesarios para la operatividad de las aeronaves nacionales o internacionales, 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; respectivamente.

Análisis efectuado por la OGAJ de los artículos pertinentes del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y Emiratos Árabes Unidos"

Sobre el numeral 2 del Artículo 3 – Designación y autorización

2.32 Al respecto, indica la OGAJ que la DGAEICYP señala que, de la traducción al español del Acuerdo, se advierte que podrían emplearse términos más precisos que podrían mejorar su correspondencia con el texto en ingles del acuerdo.

2.33 Así, respecto al numeral 2 del artículo 3 de la traducción al español del acuerdo, la DGAEICYP sugiere lo siguiente: ***"Al recibir*** ~~*la recepción*~~ *de una notificación de*

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

*designación, sustitución o modificación de la misma y ~~de la~~ a solicitud de la línea aérea designada de la forma y manera prescrita para las autorizaciones operativas y permisos técnicos , la otra Parte, con sujeción a las disposiciones de este Artículo, sin demora otorgará a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) las autorizaciones de operación adecuadas a menos que no ~~este convencido de~~ **se cumpla** que: (...)".*

2.34 Al respecto, la OGAJ considera que debe tenerse en cuenta que, según el principio de igualdad de autenticidad establecido en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, las traducciones son textos auténticos que deben contener exactamente la misma información y debe poder interpretarse de igual manera en cualquier lengua[11].

2.35 La DGAEICYP propone un texto alternativo a fin mejorar su correspondencia con el texto en ingles del acuerdo. En tal sentido, la OGAJ opina que de recogerse el texto alternativo propuesto se levantaría la observación.

Sobre el numeral 5 del Artículo 5 - Sobre los Fondos y Bienes

2.36 Al respecto, la DGAEICYP señala que, de la traducción al español del acuerdo, se advierte que podrían emplearse términos más precisos que podrían mejorar su correspondencia con el texto en ingles del acuerdo.

2.37 Así, respecto al numeral 5 del artículo 5 de la traducción al español del acuerdo, la DGAEICYP sugiere lo siguiente: *"5. Ninguna de la partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, requisito de **primera** denegación, relación de equilibrio, derechos por no objeción, o cualquier otro requerimiento con respecto a capacidad, frecuencias o tráfico que pueda resultar inconsistente con los propósitos del Acuerdo. (...)"*

2.38 La DGAEICYP propone un texto alternativo a fin mejorar su correspondencia con el texto en ingles del acuerdo. En tal sentido, la OGAJ indica que de recogerse el texto alternativo propuesto se levantaría la observación.

Sobre el Artículo 6 – Aranceles Aduaneros y otros cargos

2.39 La OGAJ afirma que la DGPIP señala que a fin de que exista correspondencia entre los textos en inglés y castellano del referido Acuerdo se sugiere proponer al Ministerio de Relaciones Exteriores se ajuste el texto del encabezado del segundo párrafo del artículo 6 de la versión en castellano, a fin de que se incluya la frase "impuestos al consumo" correspondiente a la traducción de la frase en inglés "excise duties", conforme al siguiente texto:

[11] *"**10. Autenticación del texto**. El texto de un tratado quedará establecido como auténtico y definitivo.* (...)
***33. Interpretación de tratados autenticados en dos o más idiomas**. 1 Cuando un tratado haya sido autenticado en dos o más idiomas, el texto hará igualmente fe en cada idioma, a menos que el tratado, a menos que el tratado disponga o las partes convengan que en caso de discrepancia prevalecerá uno de los textos."*

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

"ARTÍCULO 6- ARANCELES ADUANEROS Y OTROS CARGOS

(...)

2. *Asimismo, lo siguiente estará excento de aranceles aduaneros,* ***impuestos al consumo****, derechos de inspección u otros impuestos y cargos de acuerdo a la legislación interna, ya sean nacionales y/o locales:*
   (...)"

2.40 Por su parte, la OGAJ precisa que la DGAEICYP señala que corresponde trasladar las observaciones advertidas en la traducción al Acuerdo, a afectos que el Ministerio de Relaciones Exteriores, en el marco de sus competencias, proponga la traducción al español correspondiente.

2.41 Asimismo, la DGPIP señala que resulta pertinente solicitar al Ministerio de Relaciones Exteriores aclare el alcance del literal b) del segundo párrafo del artículo 6 del Acuerdo respecto al no internamiento de materiales de uso aeronáutico al país y su correlación con el texto en inglés, a afectos de confirmar la concordancia de dicho texto con lo regulado en las normas nacionales.

2.42 Al respecto, la OGAJ precisa que la DGAEICYP, para efectos de adoptar un texto en inglés del literal b) del segundo párrafo del artículo 6 del Acuerdo, propone la siguiente redacción: *(...) provided that a such material is not introduced in the country and remain under customs control (...)",* agregando que la referida redacción se condice con la versión en español sobre la que DGAEICYP dio su conformidad recogida en el Informe N° 065-2018-EF/61.01.

2.43 En relación a lo anterior, la OGAJ señala que debe tenerse en cuenta que el literal h) del artículo 98 de la Ley General de Aduanas, en concordancia con el Decreto Supremo N° 064-2004-EF, aprueba la relación de material para uso aeronáutico y demás mercancías que no se encuentran afectos a pago alguno por concepto de derechos de importación, consulares, adicionales u otros, impuestos, gravámenes o recargos de cualquier naturaleza, **siempre que no se internen en el** país y permanezcan bajo el control aduanero dentro de los límites de la zona franca, en espera de su utilización, conforme a lo previsto en el artículo 24 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

2.44 De acuerdo con lo anterior, la OGAJ indica que el segundo párrafo del artículo 6 del Acuerdo excede lo dispuesto en la legislación nacional.

2.45 Al respecto, la DGAEICYP propone un texto alternativo para el literal b) del segundo párrafo del artículo 6 del Acuerdo a fin de que guarde coherencia con la legislación nacional.

2.46 La DGPIP propone un texto alternativo para el encabezado del segundo párrafo del artículo 6 del Acuerdo con la finalidad de que exista correspondencia entre los textos en inglés y castellano del referido Acuerdo.

2.47 En tal sentido, la OGAJ indica que de recogerse el texto alternativo propuesto por la DGPIP y la DGAEICYP se levantaría la observación.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://appe.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Cumplimiento de los requisitos formales de los Tratados

2.48 Tal como está definido en la Constitución, los tratados pueden ser de tres tipos[12]:

- Tratados ejecutivos: Son aprobados mediante Decreto Supremo por el Poder Ejecutivo.

- Tratados legislativos: Son aprobados por el Congreso, antes de su ratificación por parte del Presidente de la República, siempre que versen sobre soberanía, dominio o integridad del Estado, defensa nacional u obligaciones financieras del Estado, si crean, modifican o suprimen tributos; los que exigen modificación o derogación de una ley para su ejecución.

- Tratados que involucran reforma constitucional: Son aquellos que afectan disposiciones constitucionales.

2.49 En vista de ello, corresponde verificar ante qué tipo de tratado se está, a fin de poder señalar el procedimiento que se debe seguir para su ratificación.

2.50 Sobre el particular, cabe tomar en consideración el antecedente procedimental relativo a la aprobación del Acuerdo de Servicios Aéreos entre la república del Perú y la República de Singapur, que entró en vigor en el año 2022, por contener temas semejantes al Acuerdo analizado. En este sentido, cabe señalar que dicho acuerdo de servicios aéreos con Singapur requirió la aprobación del Congreso[13], para luego ser ratificado por el Presidente de la República[14].

2.51 Sin embargo, señala OGAJ que quien debe tener la decisión final sobre la tipología de tratado le corresponde al Ministerio de Relaciones Exteriores debido a que es la entidad gubernamental rectora en materia de política exterior[15].

2.52 Sobre el particular, el presente tratado, a fin de incorporarse a la legislación nacional demanda que se completen dos pasos[16]:

- En primer lugar, debe existir una aprobación del Congreso de la República, mediante Resolución Legislativa. La proposición de esta resolución debe ir acompañada por el texto íntegro del instrumento internacional, sus antecedentes, un informe sustentatorio que contenga las razones por las cuales el Poder Ejecutivo considera que debe ser aprobado por el Congreso, la opinión técnica favorable del sector o sectores competentes y la resolución suprema que aprueba la remisión del tratado al Poder Legislativo[17].

---

[12] Sentencia recaída en el Expediente N° 0002-2009-PI/TC, desarrollando lo establecido por los artículos 55, 56 y 57 de la Constitución Política del Perú.
[13] Resolución Legislativa N° 31446 de 7 de abril de 2022.
[14] Decreto Supremo N° 034-2022-RE de 6 de junio de 2022.
[15] Artículos 5.1 de la Ley N° 29357, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores.
[16] Artículos 56 y 57 de la Constitución Política del Perú.
[17] Artículo 76.1.f del Texto Único Ordenado del Reglamento del Congreso.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

- En segundo, debe realizarse la ratificación por el Presidente de la República a través de un Decreto Supremo.

III. CONCLUSIONES:

3.1 Conforme a lo expuesto, la DGPIP remite una propuesta de traducción del inglés al castellano del encabezado del segundo párrafo del artículo 6 del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos", a fin de garantizar la uniformidad del texto del artículo 6 en sus traducciones de español e inglés.

3.2 Asimismo, esta Dirección General sugiere trasladar las observaciones advertidas al Ministerio de Relaciones Exteriores: (i) para que en el marco de sus competencias tome las acciones necesarias a efectos que los textos del Acuerdo, tanto en su versión en inglés como en español sean concordantes, en lo que corresponde al artículo 3 y 5 del Acuerdo; y, (ii) para que, en el marco de sus competencias, evalúe la pertinencia de iniciar las gestiones necesarias a efectos de consensuar el texto en inglés del literal b) del segundo párrafo del Artículo 6 del Acuerdo, alineado a la legislación nacional conforme se propone.

3.3 De acuerdo con lo señalado en el presente informe, la OGAJ considera que, desde el punto de vista legal, el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre Perú y los Emiratos Árabes Unidos" debe considerar la propuesta de la traducción del inglés al castellano del encabezado del segundo párrafo del artículo 6 del referido Acuerdo y las propuestas de modificación a los numerales 2 del artículo 3, al numeral 5 del artículo 5 y el numeral 2 del artículo 6 en los términos formulados por la DGPIP y la DGAEICYP, recogidas en el Informe N° 113-2022-EF/62.01, a fin de que exista correspondencia entre los textos en inglés y castellano del referido Acuerdo se adecúe a nuestra legislación interna en los temas materia de competencia de este ministerio y las versiones en inglés y castellano guarden coherencia entre sí.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente,

Firmado digitalmente
FRANKLIN THOMPSON LOYOLA
Director
Dirección de Asuntos de Economía Internacional

El presente Informe cuenta con la conformidad del suscrito.

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

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

PERÚ | Presidencia del Consejo de Ministros | INDECOPI

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

Presidencia
anexo 1101

CARTA N° 747 -2019/PRE-INDECOPI

Lima, 05 de setiembre de 2019

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

Referencia: Oficio N° 359-2019-MTC/12

De mi consideración:

Me dirijo a usted en atención al oficio de la referencia, mediante el cual solicitan el pronunciamiento del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi, respecto del Proyecto de texto final del primer Acuerdo de Servicios Aéreos entre Perú y Emiratos Árabes Unidos.

Al respecto, sírvase encontrar adjunto a la presente comunicación, el Informe N° 054-2019/ST-CLC-INDECOPI, emitido por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia, para vuestro conocimiento y fines.

Hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de consideración.

Atentamente,

Ivo Gagliuffi Piercechi
Presidente del Consejo Directivo

Adjunto: Informe N° 054-2019/ST-CLC-INDECOPI

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
E-276393-2019
FECHA Y HORA: 2019/09/06 15:04:23
REGISTRADOR: WENDY FELICITA PROCEL BRUCIL
Revisa tus trámites en nuestro portal.mtc.gob.pe

05

PERÚ | Presidencia del Consejo de Ministros | INDECOPI

Indecopi
PRESIDENCIA
03 SEP 2019
RECIBIDO
Por: Hora: 10:19 a.m.

INFORME 054-2019/ST-CLC-INDECOPI

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

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

REFERENCIA : Oficio 359-2019-MTC/12

FECHA : 2 de setiembre de 2019

I. ANTECEDENTES

1. El 13 de agosto de 2019, mediante Oficio 359-2019-MTC/12, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, la DGAC) remitió al INDECOPI copia del proyecto de texto final del primer Acuerdo de Servicios Aéreos a suscribirse entre el Gobierno de la República del Perú y el Estado de los Emiratos Árabes Unidos (en adelante, el Acuerdo), a fin de que emita un pronunciamiento sobre los temas de su competencia.

2. El 13 de agosto de 2019, mediante Hoja de Trámite 120722, la Presidencia del Consejo Directivo del INDECOPI encargó a la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Secretaría Técnica) la elaboración de un informe técnico sobre la solicitud de opinión de la DGAC.

3. Mediante correo electrónico del 28 de agosto de 2019, el señor Luis Héctor Arce Espinoza, Coordinador de Política Aérea de la DGAC alcanzó a esta Secretaría Técnica la última versión del Acuerdo.

II. OBJETO DEL INFORME

Emitir opinión sobre el Acuerdo en temas de libre competencia.

III. ANÁLISIS

4. Luego de revisar el Acuerdo, esta Secretaría Técnica no ha encontrado alguna disposición que pueda contravenir las normas sobre libre competencia. Sin perjuicio de ello, se ha verificado que la DGAC ha identificado en su Oficio 359-2019-MTC/12 que los numerales 3 al 5 del artículo 5, numeral 1 del artículo 10

y numeral 10 del artículo 12 se encuentran pendientes de consenso. Por ello, esta Secretaría Técnica procederá a emitir opinión respecto de los referidos artículos.

5. Los numerales 3 al 5 del artículo 5 del Acuerdo establecen lo siguiente:

ARTICLE 5 – PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

> 3. *There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the designated airlines of both Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each designated airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers on the Agreed Services.*
>
> 4. *Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service, nor the aircraft type operated by the designated airlines of the other Party, except as required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 16 of the Convention. Each designated airline is authorized to determine the frequency and capacity it offers in the agreed services.*
>
> 5. *Neither Party shall impose on the designated airlines of the other Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.*

6. Sobre el particular, la Secretaría Técnica considera que los numerales están referidos a las facultades y garantías de las aerolíneas designadas, así como los deberes y prohibiciones para el Gobierno de la República del Perú y el Estado de los Emiratos Árabes Unidos como, por ejemplo, no establecer restricciones sobre el servicio brindado por las líneas aéreas designadas, ya sea en la frecuencia, capacidad, volumen, entre otros aspectos.

7. Asimismo, de acuerdo con la última versión del Acuerdo remitida por la DGAC mediante correo electrónico del 28 de agosto de 2019, se observa el siguiente texto:

> 3. *There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers on the Agreed Services.*

4. *Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service, nor the aircraft type operated by the designated airlines of the other Party, except as required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.*

5. *Neither Party shall impose on the Designated Airlines of the other Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.*

8. En consecuencia, recogiendo la última versión remitida por la DGAC el 28 de agosto de 2019, esta Secretaría Técnica es de opinión favorable respecto de los textos recogidos en los numerales 3 al 5 del artículo 5 del Acuerdo.

9. Por otro lado, el numeral 1 del artículo 10 del Acuerdo establece lo siguiente:

ARTICLE 10 – USER CHARGES

1. *User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the designated airlines of the other Party for the use of airports and other aviation facilities shall be non-discriminatory, equitably apportioned among the different categories of users, just and reasonable, in accordance with ICAO regulations. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines performing similar air services.*

10. Al respecto, recogiendo los comentarios de la DGAC en su Oficio 359-2019-MTC/12, en el sentido que las normas del International Civil Aviation Organization – ICAO serían disposiciones voluntarias y no de obligatorio cumplimiento, esta Secretaría Técnica es de opinión de retirar la referencia *"in accordance with ICAO regulations"* del texto.

11. Asimismo, según la última versión del Acuerdo remitida por la DGAC mediante correo electrónico del 28 de agosto de 2019, se observa el siguiente texto:

1. *User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Party for the use of airports and other aviation facilities shall be non-discriminatory, equitably apportioned among the different categories of users. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines performing similar air services.*

12. En consecuencia, recogiendo la última versión remitida por la DGAC el 28 de agosto de 2019, esta Secretaría Técnica es de opinión favorable respecto del texto recogido en el numeral 1 del artículo 10 del Acuerdo.

13. Finalmente, el numeral 10 del artículo 12 del Acuerdo dispone lo siguiente:

> ***ARTICLE 12 – COMMERCIAL ACTIVITIES***
>
> *10 Designated airlines and indirect providers of air cargo transportation of both. Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the Territories of the Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. The designated airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided ~~shippers~~ users are not misled as to the facts concerning such transportation.*

14. Sobre el particular, si bien la palabra "shippers" sería técnicamente adecuada al referirse al cliente que contrata el transporte de carga aérea o por superficie, para este análisis en concreto, los términos "shippers" o "users" pueden ser utilizados de manera indistinta, por lo que esta Secretaría Técnica es de opinión favorable para colocar cualquiera de dichos términos en el numeral 10 del artículo 12 del Acuerdo.

IV. CONCLUSIONES

Por las consideraciones antes expuestas, la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia emite las siguientes conclusiones:

a. Es de opinión favorable respecto de los numerales 3 al 5 del artículo 5 del proyecto de texto final del primer Acuerdo de Servicios Aéreos a suscribirse entre el Gobierno de la República del Perú y el Estado de los Emiratos Árabes Unidos, remitido mediante correo electrónico el 28 de agosto de 2019 por el señor Luis Héctor Arce Espinoza, Coordinador de Política Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

b. Es de opinión favorable respecto del numeral 1 del artículo 10 del proyecto de texto final del primer Acuerdo de Servicios Aéreos a suscribirse entre el

Gobierno de la República del Perú y el Estado de los Emiratos Árabes Unidos, remitido mediante correo electrónico el 28 de agosto de 2019 por el señor Luis Héctor Arce Espinoza, Coordinador de Política Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

c. Es de opinión favorable para incluir el término "shippers" o "users" en el numeral 10 del artículo 12 del proyecto de texto final del primer Acuerdo de Servicios Aéreos a suscribirse entre el Gobierno de la República del Perú y el Estado de los Emiratos Árabes Unidos, debido a que ambos términos pueden ser utilizados como sinónimos.

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

Firmado digitalmente por CACERES DURANGO Karin FAU 20133840553 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12.05.2023 18:16:17 -05:00

San Borja, 12 de Mayo del 2023

OFICIO N° 000186-2023-PRE/INDECOPI

Señora Embajadora
María Elvira Velásquez Rivas Plata
Directora General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Presente. -

Asunto: Acuerdo de Servicios Aéreos Perú – Emiratos Árabes Unidos.

Referencia: OF. RE (DSL) N° 1-0-H-49

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para saludarla cordialmente, en atención al documento de la referencia, mediante el cual, su representada, hace extensivo al Indecopi, los textos actualizados en inglés y español del Acuerdo de Servicios Aéreos entre la Republica del Perú y los Emiratos Árabes Unidos, los mismos que incluyen la propuesta del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) en la versión en inglés, así como los cambios solicitados por dicha cartera ministerial a la versión en español a los artículos de su competencia; ello con el objetivo de trasladar a la parte emiratí la versión aprobada por todos los sectores concernidos.

Sobre el particular, tomando en cuenta la revisión y aprobación por parte de nuestras áreas coordinadoras en la materia, es decir, de la Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia y de la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección al Consumidor, se emitió el Memorándum N° 00251-2023-DPC/INDECOPI y el Informe Técnico N° 0043-2023-DLC/INDECOPI respectivamente, a través de los cuales, nuestra institución brinda su conformidad a los textos del Acuerdo de Servicio Aéreos entre la Republica del Perú y los Emiratos Árabes Unidos, en sus versiones en español y en inglés.

Finalmente, reiteramos nuestro compromiso y cooperación en las coordinaciones que permitan coadyuvar al desarrollo e implementación de dicho Acuerdo, en el marco de nuestras competencias y nuestra cooperación interinstitucional.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mayor consideración y estima.

Atentamente,
Firmado digitalmente por:

KARIN CÁCERES DURANGO
Presidenta Ejecutiva

Adj: Lo indicado.

Firmado digitalmente por ESPINOZA LOZADA Jesus Eloy FAU 20133640533 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26.04.2023 10:42:36 -05:00

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

San Borja, 26 de Abril del 2023

INFORME TECNICO N° 000043-2023-DLC/INDECOPI

A : **ROSA NELLY CABELLO LECCA**
Jefa
Oficina de Cooperación Técnica y Relaciones Institucionales

DE : **JESUS ELOY ESPINOZA LOZADA**
Director
Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia

ASUNTO : Acuerdo de Servicios Aéreos Perú – Emiratos Árabes Unidos

REFERENCIA: MEMORANDO MÚLTIPLE N° 00025-2023-OCR/INDECOPI

I. ANTECEDENTES

1. El 13 de agosto de 2019, mediante Oficio 359-2019-MTC/12, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, la DGAC) remitió al INDECOPI copia del proyecto de texto final del primer Acuerdo de Servicios Aéreos a suscribirse entre el Gobierno de la República del Perú y el Estado de los Emiratos Árabes Unidos (en adelante, el Acuerdo), a fin de que emita un pronunciamiento sobre los temas de su competencia.

2. El 13 de agosto de 2019, mediante Hoja de Trámite 120722, la Presidencia del Consejo Directivo del INDECOPI encargó a la Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia (en adelante, la Dirección) la elaboración de un informe técnico sobre la solicitud de opinión de la DGAC.

3. Mediante correo electrónico del 28 de agosto de 2019, el señor Luis Héctor Arce Espinoza, Coordinador de Política Aérea de la DGAC alcanzó a esta Dirección la segunda versión del Acuerdo.

4. Mediante Informe 054-2019/ST-CLC-INDECOPI del 2 de setiembre de 2019, la Dirección atendió el pedido de la DGAC, realizando tres recomendaciones.

5. Mediante Oficio OF.RE(DSL) N° 1-0-H/49 del 20 de abril de 2023, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Atlánticos del Ministerio de Relaciones Exteriores (en adelante, la Cancillería) trasladó al Indecopi la nueva versión del Acuerdo con la finalidad de evaluar su conformidad.

6. Mediante Memorando Múltiple 00025-2023-OCR/INDECOPI del 24 de abril de 2023, la Oficina de Cooperación Técnica y Relaciones Institucionales solicitó a esta Dirección la revisión de la nueva versión del Acuerdo para atender la solicitud de la Cancillería.

II. OBJETO DEL INFORME

Emitir opinión sobre la nueva versión del Acuerdo en temas de libre competencia.

III. ANÁLISIS

7. Luego de revisar la nueva versión del Acuerdo, esta Dirección no ha encontrado alguna disposición que pueda contravenir las normas sobre libre competencia, por lo que a continuación, se evaluará si las tres recomendaciones contenidas en el Informe 054-2019/ST-CLC-INDECOPI han sido acogidas.

8. La primera recomendación formulada en el Informe 054-2019/ST-CLC-INDECOPI fue el retiro de la siguiente afirmación subrayada del numeral 4 del Artículo 5:

> *4. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service, nor the aircraft type operated by the designated airlines of the other Party, except as required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 16 of the Convention. Each designated airline is authorized to determine the frequency and capacity it offers in the agreed services.*

9. Al respecto, en el numeral 4 del artículo 5 de la nueva versión del Acuerdo se lee lo siguiente:

> ***ARTICLE 5 – PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES***
>
> *4. . Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service, nor the aircraft type operated by the designated airlines of the other Party, except as required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.*

10. En consecuencia, se ha verificado que se ha recogido nuestra recomendación en la nueva versión del Acuerdo.

11. La segunda recomendación formulada en el Informe 054-2019/ST-CLC-INDECOPI fue el retiro de la siguiente afirmación subrayada del numeral 1 del Artículo 10:

> *1. User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the designated airlines of the other Party for the use of airports and other aviation facilities shall be non-discriminatory, equitably apportioned among the different categories of users, just and reasonable, in accordance with ICAO regulations. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines performing similar air services.*

12. Al respecto, en el numeral 1 del artículo 10 de la nueva versión del Acuerdo se lee lo siguiente:

ARTICLE 10 – USER CHARGES

1. *User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Party for the use of airports and other aviation facilities shall be non-discriminatory, equitably apportioned among the different categories of users. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines performing similar air services.*

13. En consecuencia, se ha verificado que se ha recogido nuestra recomendación en la nueva versión del Acuerdo.

14. La tercera recomendación formulada en el Informe 054-2019/ST-CLC-INDECOPI fue el reemplazo de la palabra *shippers* por *users* en el numeral 10 del Artículo 12, como se lee a continuación:

10 *(...) Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided ~~shippers~~ users are not misled as to the facts concerning such transportation.*

15. Al respecto, en el numeral 10 del artículo 12 de la nueva versión del Acuerdo se lee lo siguiente:

ARTICLE 12 – COMMERCIAL ACTIVITIES

10 *(...) Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided users are not misled as to the facts concerning such transportation.*

16. En consecuencia, se ha verificado que se ha recogido nuestra recomendación en la nueva versión del Acuerdo.

IV. CONCLUSIONES

La Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia es de opinión favorable al texto del Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos, remitido por la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Atlánticos del Ministerio de Relaciones Exteriores mediante el Oficio OF.RE(DSL) N° 1-0-H/49 del 20 de abril de 2023.

Atentamente,

JESUS ELOY ESPINOZA LOZADA
Director
Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia

Firmado digitalmente por SANGUINETI CAMPOS Yvette Stephany FAU 20133840533 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26.04.2023 19:15:00 -05:00

San Borja, 26 de Abril del 2023

MEMORANDUM N° 000251-2023-DPC/INDECOPI

A	:	**ROSA NELLY CABELLO LECCA** Jefa Oficina de Cooperación Técnica y Relaciones Internacionales
DE	:	**YVETTE STEPHANY SANGUINETI CAMPOS** Directora (e) Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor
ASUNTO	:	Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y el Reino de Arabia Saudita
REFERENCIA	:	a) Memorandum Múltiple N° 000025-2023-OCR/INDECOPI b) OF. RE (DSL) N° 1-0-H/49

Sirva la presente para saludarla cordialmente y, a la vez, brindar atención al documento a) de la referencia, mediante el cual vuestro despacho trasladó a esta Dirección el documento b) remitido por la Directora General de Soberanía Limites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, a través del cual hace extensivo los textos actualizados en inglés y español del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos entre la Republica del Perú y los Emiratos Árabes Unidos (en adelante, el proyecto ASA); con el objetivo de evaluar dichos documentos y brindar nuestra conformidad.

Sobre el particular, mediante el Informe N° 00100-2023-DPC/INDECOPI de fecha 24.03.2023, esta Dirección emitió opinión sobre el referido proyecto ASA, habiéndose concluido que ciertas disposiciones contenidas en el mismo tendrían impacto sobre los derechos de las y los consumidores, por lo cual se formularon algunos comentarios con el fin de garantizar un estándar de protección mínimo en la prestación de los servicios aéreos.

En ese sentido, de la revisión del texto actualizado del proyecto ASA se advierte, en primer lugar, que se trata de un texto distinto al que fue evaluado previamente (contrapropuesta remitida por el Reino de Arabia Saudita); sin perjuicio de ello, se trasladan los siguientes comentarios en relación al contenido de los artículos actualmente propuestos:

a) Artículo 7 – Aplicación de Leyes y Reglamentos Nacionales: la propuesta final no recoge las sugerencias contenidas en nuestro informe en el sentido de hacer referencia a las normas regionales e internacionales sobre servicios aeronáuticos (tal como la Decisión N° 619, Normas para la Armonización de los Derechos y Obligaciones de los Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina) dentro de los dispositivos que regulan la admisión, permanencia o partida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, así como en cuanto a la admisión, permanencia o partida de su territorio de pasajeros, equipaje, tripulación y carga transportados a bordo de las aeronaves.

b) Artículo 9 – Seguridad Operacional: esta Dirección se mostró a favor de la incorporación de cláusulas que aseguren los estándares mínimos de seguridad en las operaciones aeronáuticas de las partes; en ese sentido, dado que la redacción se mantiene igual, no tenemos observaciones.

c) Artículo 11 – Seguridad de la Aviación: el proyecto ASA mantiene la redacción previamente revisada, salvo algunas adiciones que no afectan la obligación de las partes de observar las

Firma Digital
indecopi
Firmado digitalmente por LACORTA VARAS Manuela Ana FAU 20133840533 hard
Motivo: Doy V° B°

normas de derecho internacional relativas a la protección contra los actos de interferencia ilícita, por lo que tampoco se tienen observaciones.

d) Artículo 16 – Tarifas: esta Dirección indicó que, si bien el proyecto ASA hacía referencia a mecanismos para garantizar el establecimiento de tarifas justas y razonables, resultaba pertinente considerar también la importancia de informar de manera suficiente y oportuna sobre tales tarifas a los consumidores. No obstante, la propuesta final no incorpora ninguna de las sugerencias indicadas.

e) Respecto a la "venta y comercialización de productos del servicio aéreo" (a los que se hacía referencia en el numeral 1 del artículo 24 de la versión anterior del proyecto ASA), esta Dirección sugirió que, sin perjuicio de reconocer la libertad de las aerolíneas para ofrecer y contratar libremente sus servicios aéreos, se busque también el debido equilibrio con los derechos de los usuarios, reconocidos en el ordenamiento jurídico vigente.

   Sobre el particular, la propuesta final ha recogido estos aspectos en el artículo 12 – Actividades comerciales, donde se han añadido diversas condiciones adicionales, entre ellas, que dichas actividades serán realizadas con las leyes y regulaciones vigentes en el territorio de la otra Parte, entendiéndose por estas también a las disposiciones de protección al consumidor, lo que constituye una mejora respecto de la versión anterior del Proyecto ASA.

f) En relación al "uso de código compartido" (al que se hacía referencia en el artículo 27 de la versión anterior del Proyecto ASA), en el informe emitido nos manifestamos conformes con la propuesta dado que se reconocía expresamente el derecho de los consumidores a ser informados oportunamente cuando se vendían boletos en el marco de acuerdos de cooperación entre aerolíneas. La propuesta final también mantiene ese criterio, por lo que no tenemos observaciones.

En atención a lo expuesto, se concluye que el texto actualizado del proyecto ASA con el Reino de Arabia Saudita mantiene gran parte de la redacción del documento preliminar evaluado por esta Dirección en lo que se refiere a la protección al consumidor, siendo que las modificaciones incorporadas no afectan el contenido esencial del documento. Asimismo, se advierte que se han mantenido los aspectos que consideramos favorables y se han incluido algunas mejoras respecto al marco normativo aplicable en las operaciones comerciales de las aerolíneas.

Del mismo modo, si bien se ha mantenido el texto original de los artículos denominados "Aplicación de Leyes y Reglamentos Nacionales" y "Tarifas" en los cuales no se han considerado las sugerencias previamente remitidas, estimamos que la redacción de tales artículos no implica la inviabilidad del Proyecto ASA o la vulneración de los derechos de los consumidores, los mismos que también se encuentran protegidos por otros instrumentos nacionales e internacionales sobre la materia.

En consecuencia, esta Dirección no presenta objeciones a la versión final del proyecto ASA, por lo cual brindamos conformidad al mismo.

Atentamente,

YVETTE SANGUINETI CAMPOS
Directora (e)
Dirección de la Autoridad Nacional de
Protección al Consumidor

cc
- Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia
- Presidencia Ejecutiva

Indecopi Firma Digital
Firmado digitalmente por VILLANUEVA ESLAVA Alberto FAU 20133840533 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14.06.2024 10:27:12 -05:00

"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"

San Borja, 14 de Junio del 2024

OFICIO N° 000163-2024-PRE/INDECOPI

Señora
María Elvira Velásquez Rivas Plata
Directora General de Soberanía Limites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Presente. -

Asunto: Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos.

Referencia: Correo electrónico del Ministerio de Relaciones Exteriores (16.05.2024)

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted, para saludarla cordialmente y, a su vez, referirme al documento detallado en la referencia, mediante el cual su representada solicita al Indecopi remitir un nuevo informe con opinión favorable del proyecto de "Acuerdo de Servicios Aéreos entre Emiratos Árabes Unidos y el Perú" para el proceso de perfeccionamiento interno por parte del Congreso de la República.

Sobre el particular, y en atención a su comunicación de fecha 16.05.2024, la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección al Consumidor, ha emitido el Informe N° 000123-2024-DPC/INDECOPI (adjunto), documento mediante el cual se actualiza la opinión de nuestro sector al respecto, a fin de que lo tome en consideración para la presente gestión.

Finalmente, reiteramos nuestro compromiso y cooperación en las coordinaciones que permitan coadyuvar con el desarrollo e implementación de dicho Acuerdo, ello en el marco de nuestras competencias y nuestra cooperación interinstitucional.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mayor consideración y estima.

Atentamente,

Firmado Digitalmente

Alberto Villanueva Eslava
Presidente Ejecutivo

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: **SFJPYNN**

Indecopi Firma Digital
Firmado digitalmente por SALAZAR LAGUNA Ana Maria FAU 20133840533 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12.06.2024 17:30:55 -05:00

"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"

San Borja, 12 de Junio del 2024

INFORME N° 000123-2024-DPC/INDECOPI

A	:	**ALBERTO VILLANUEVA ESLAVA** Presidente Ejecutivo
DE	:	**ANA MARIA SALAZAR LAGUNA** Directora Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor
ASUNTO	:	Opinión sobre textos actualizados del proyecto de "Acuerdo de Servicios Aéreos entre Emiratos Árabes Unidos y el Perú"
REFERENCIA	:	a) Informe N° 000037-2024-DPC/INDECOPI (22.02.2024) b) Correo electrónico de fecha 16.05.2023

I. ANTECEDENTES

1. Mediante documento a) de la referencia, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi, a través de la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor, emitió opinión sobre los textos actualizados del proyecto de "Acuerdo de Servicios Aéreos entre Emiratos Árabes Unidos y el Perú" (en adelante, el proyecto ASA) señalando lo siguiente:

   i) La Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es la entidad competente para evaluar el contenido del Proyecto del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre Emiratos Árabes Unidos y el Perú" a efectos de favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional en el marco de la política aeronáutica nacional.

   ii) Considerando que algunas de las disposiciones contenidas en el Proyecto del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre Emiratos Árabes Unidos y el Perú" tendrían impacto sobre los derechos de las y los consumidores, esta Dirección brinda conformidad a los textos actualizados remitidos por Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, sin perjuicio de que se valoren los comentarios y sugerencias indicados en el presente informe, los cuales tienen por objetivo garantizar un estándar de protección mínimo de los consumidores y usuarios del servicio aéreo.

2. Posteriormente, a través del documento b) la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores (en adelante, la Cancillería) señaló que la Dirección General de Tratados de dicha entidad, encargada de elaborar el informe de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Servicios Aéreos entre Emiratos Árabes Unidos y el Perú, que será presentada al Congreso de la República, hizo notar los comentarios y sugerencias traslados por el Indecopi en el documento a). En ese sentido, la Cancillería refiere que:

   "(...) dado que las opiniones de los sectores de la Administración Pública competentes serán evaluadas y analizadas por el Congreso de la República, para el perfeccionamiento interno del Acuerdo se requerirá que el INDECOPI realice un nuevo informe que sea favorable en los términos antes indicados. Adicionalmente, en este nuevo informe el INDECOPI deberá dejar sin efecto expresamente lo señalado en el apartado (ii) del punto III del Informe N° 000037-2024 DPC/INDECOPI."

Indecopi Firma Digital
Firmado digitalmente por VILLACORTA VARAS Mariela Idania FAU 20133840533 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 12.06.2024 17:27:52 -05:00

3. En atención a lo antes indicado y considerando que el pasado 02 de junio de 2023 la

Cancillería suscribió el Acuerdo de Servicios Aéreos entre Emiratos Árabes Unidos y el Perú, por el presente documento esta Dirección cumple con emitir el informe correspondiente, en los términos solicitados.

II. ANÁLISIS

a) Sobre el proyecto ASA

4. El proyecto ASA tiene como fin establecer y operar Servicios Aéreos entre el Perú y los Emiratos Árabes Unidos y más allá de sus territorios, reconociendo la importancia del transporte aéreo como un medio para crear y promover la amistad, entendimiento y cooperación entre los pueblos de ambos países; deseando facilitar la expansión de las oportunidades de transporte aéreo internacional[1].

b) Sobre la política aérea nacional

5. El artículo 54 de la Constitución Política del Perú establece que el Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado[2].

6. Por su parte, el artículo 2 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, (en adelante, Ley N° 27261) prevé que, en materia de Aeronáutica Civil, el Estado tiene como objetivo fomentar la vinculación permanente del Perú con los demás países, a través de empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeras, mediante servicios de aviación comercial económicos, ordenados y seguros y asegurar el desarrollo de las operaciones aerocomerciales en un marco de leal competencia, entre otros[3].

7. En esta línea, el artículo 82 de la Ley N° 27261 indica que la actividad aerocomercial se establece en el orden internacional mediante servicios de transporte aéreo de empresas nacionales y extranjeras[4].

c) Sobre la entidad competente para fijar la política aérea nacional

8. El Indecopi se encuentra a favor de toda iniciativa que tenga por propósito mejorar las condiciones de producción de bienes y prestación de servicios ofrecidos a las y los consumidores, por lo que reconoce la relevancia que tienen las medidas relacionadas a promover los servicios de aviación comercial; no obstante, consideramos que esta propuesta debe ser evaluada teniendo en consideración el marco de las competencias asignadas por nuestro marco jurídico vigente a las entidades de la Administración Pública[5].

---

1 Conforme a lo expuesto en el Preámbulo del proyecto ASA.

2 **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ**
Artículo 54.- El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre. (...) El Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado.

3 **LEY N° 27261, LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ**
Artículo 4.- De los objetivos permanentes del Estado en Aeronáutica Civil
Son objetivos permanentes del Estado en materia de Aeronáutica Civil, los siguientes:
(...)
c) Fomentar la vinculación permanente del Perú con los demás países, a través de empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeras, mediante servicios de aviación comercial económicos, ordenados y seguros;
(...)
f) Asegurar el desarrollo de las operaciones aerocomerciales en un marco de leal competencia y con estricta observancia de las normas técnicas vigentes. (...)

4 **LEY N° 27261, LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ**
Artículo 82.- Del servicio de transporte aéreo internacional
La actividad aerocomercial se establece en el orden internacional mediante servicios de transporte aéreo de empresas nacionales y extranjeras, a cuyo efecto la Dirección General de Aeronáutica Civil otorgará las respectivas autorizaciones y celebrará actas o memoranda de entendimiento sobre transporte aéreo, las que para entrar en vigencia deberán ser ratificadas por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

5 **DECRETO SUPREMO N° 004-2019-JUS, DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY N° 27444 - LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**
Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo
(...)
1.1. Principio de legalidad.- Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.

9. En ese sentido, se debe indicar que la Ley N° 2726, establece que la autoridad en materia de aeronáutica civil es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), como dependencia especializada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que cuenta con autonomía técnica, administrativa y financiera para cumplir sus funciones, entre ellas, ejecutar la política aérea nacional, lo que implica negociar y suscribir acuerdos en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial[6].

10. Asimismo, el Reglamento de la Ley N° 27261 indica que la DGAC es la entidad encargada de establecer, aplicar y ejecutar las normas que regulan la actividad aeronáutica civil, estando facultada para dictar las normas y establecer los procedimientos, criterios y requerimientos que sean necesarios a fin de garantizar la seguridad operacional de las actividades de aeronáutica civil[7].

11. En esta línea, luego de analizar el objeto del proyecto ASA y advertir que la DGAC es el órgano competente para ejecutar la política aérea nacional, corresponde señalar que, en aplicación del principio de legalidad, dicha entidad es la facultada para pronunciarse respecto a aquellos asuntos vinculados a sus competencias, en el marco de las atribuciones que le han sido conferidas a través de la Ley N° 27261 y su Reglamento.

d) <u>Opinión del Indecopi sobre el proyecto ASA</u>

12. Sin perjuicio de lo señalado en el apartado anterior, si bien el proyecto ASA tiene como objeto favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional entre ambos Estados y establecer los servicios aéreos que serán prestados en las rutas especificadas y las líneas aéreas designadas y autorizadas como parte de la política aeronáutica nacional; se advierte que algunas de sus disposiciones tendrían impacto sobre los derechos de las y los consumidores que harían uso de tales servicios en la contratación del transporte aéreo de pasajeros, equipaje y carga.

13. Al respecto, el artículo 65 de la Constitución Política del Perú establece que el Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios y, para tal efecto, garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado, velando en particular, por la salud y la seguridad de la población[8].

14. En ese contexto, el literal d) del numeral 2.1 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1033, Ley de Organización y Funciones del Indecopi[9], señala que esta entidad tiene entre sus funciones la protección de los derechos de los consumidores, vigilando que la información en los mercados sea correcta, asegurando la idoneidad de los bienes y servicios en función de la información brindada y evitando la discriminación en las relaciones de consumo.

15. En tal sentido, el artículo 135 de la Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor (en adelante, el Código) establece la competencia del Indecopi, en su calidad de Autoridad Nacional de Protección del Consumidor para velar por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en dicha norma, sin perjuicio de las atribuciones y autonomía de

---

6 **LEY N° 27261, LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ**
Artículo 9.- De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil
La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:
(...)
n) Ejecutar la política aérea nacional, así como negociar y suscribir acuerdos en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial.
(...)

7 **DECRETO SUPREMO N° 050-2001-MTC, REGLAMENTO DE LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ**
Artículo 6.- La Autoridad de la Aeronáutica Civil corresponde al MTC quien la ejerce a través de la DGAC, entidad encargada de establecer, aplicar y ejecutar las normas que regulan la actividad aeronáutica civil, supervisando y controlando en todos los casos su efectivo cumplimiento.
Para tales efectos, la DGAC ostenta autonomía técnica, administrativa y financiera y está facultada a dictar las normas y establecer los procedimientos, criterios y requerimientos que sean necesarios, a fin de garantizar la seguridad operacional de las actividades de aeronáutica civil.

8 **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ**
Artículo 65.- El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población.

9 **DECRETO LEGISLATIVO N° 1033, que aprueba la ley de organización y funciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI**
Artículo 2.- Funciones del Indecopi
2.1 El Indecopi es el organismo autónomo encargado de:
(...)
d) Proteger los derechos de los consumidores, vigilando que la información en los mercados sea correcta, asegurando la idoneidad de los bienes y servicios en función de la información brindada y evitando la discriminación en las relaciones de consumo.

los demás integrantes que conforman el Sistema Nacional Integrado de Protección del Consumidor (en adelante, el Sistema).

16. Por su parte, esta Dirección, en el marco de sus funciones[10], es la encargada de emitir opinión técnica en el ámbito de su competencia y de articular las acciones necesarias que faciliten el funcionamiento del Sistema, cuya finalidad es optimizar las actuaciones de la administración del Estado para garantizar el cumplimiento de las normas de protección y defensa del consumidor a nivel nacional, en el marco de las atribuciones y autonomía de cada uno de sus integrantes[11].

17. En ese sentido, sin perjuicio de las facultades atribuidas a la DGAC, expuestas previamente, estimamos pertinente señalar lo siguiente.

- *Aplicación de Leyes y Reglamentos Nacionales*

18. En lo referente al Artículo 7 – Aplicación de Leyes y Reglamentos Nacionales, sin perjuicio de la legislación concreta a la que se hace referencia, las cuestiones relativas a las relaciones entre los proveedores de servicios aéreos y los consumidores están reconocidas en normas internas como el Código y la Ley N° 27261, así como en otras de carácter regional, como la Decisión N° 619, Normas para la Armonización de los Derechos y Obligaciones de los Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina.

19. En esa misma situación encontramos otros convenios internacionales cuya materia guarda relación con la prestación del servicio aéreo, tales como el Convenio para la unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia denominado "Convenio de Varsovia" y el Convenio sobre la responsabilidad civil del transportista aéreo denominado "Convenio de Montreal", en los que se establece otras disposiciones que protegen los derechos de los consumidores y usuarios de estos servicios.

20. Resulta oportuno agregar que el Indecopi tiene competencia para verificar posibles vulneraciones a los derechos de los consumidores reconocidos en el Código por parte de los proveedores que oferten el servicio de transporte aéreo, por lo que en el caso que se detecte alguna conducta que contravenga lo establecido en dicha norma, nuestra institución será competente para imponer las sanciones respectivas[12].

21. En ese orden de ideas, esta Dirección encuentra viable esta disposición en la medida que no se excluye la aplicación de la normativa antes mencionada lo que permite el ejercicio de las competencias del Indecopi en materia de protección del consumidor.

---

[10] **RESOLUCIÓN N° 000083-2021-PRE/INDECOPI, TEXTO INTEGRADO DEL REGLAMENTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL**
Artículo 100.- Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor
La Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor es el órgano de línea responsable de coordinar y ejecutar las acciones que corresponden al INDECOPI en su calidad de ente rector del Sistema Nacional Integrado de Protección del Consumidor, de conformidad con lo previsto en la Ley N° 29571 - Código de Protección y Defensa del Consumidor, en coordinación con las unidades de organización competentes en materia de protección al consumidor del INDECOPI.
(...)

Artículo 101.- Funciones de la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor
Son funciones de la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor las siguientes:
a) Articular con entidades públicas y privadas las acciones necesarias y conjuntas que faciliten el funcionamiento del Sistema Nacional Integrado de Protección al Consumidor.
(...)
o) Emitir opinión técnica en el ámbito de su competencia.

[11] **LEY N° 29571, CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR**
Artículo 132.- Creación del Sistema Nacional Integrado de Protección del Consumidor
Créase el Sistema Nacional Integrado de Protección del Consumidor como el conjunto de principios, normas, procedimientos, técnicas e instrumentos destinados a armonizar las políticas públicas con el fin de optimizar las actuaciones de la administración del Estado para garantizar el cumplimiento de las normas de protección y defensa del consumidor en todo el país, en el marco de las atribuciones y autonomía de cada uno de sus integrantes.

[12] **LEY N° 29571, CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR**
Artículo 108.- Obligación de los proveedores
Constituye infracción administrativa la conducta del proveedor que transgrede las disposiciones del presente Código, tanto si ello implica violar los derechos reconocidos a los consumidores como incumplir las obligaciones que estas normas imponen a los proveedores. También son supuestos de infracción administrativa el incumplimiento de acuerdos conciliatorios o cualquier otro acuerdo que de forma indubitable deje constancia de la manifestación de voluntad expresa de las partes de dar por culminada la controversia, de laudos arbitrales, y aquellos previstos en el Decreto Legislativo N° 807, Ley sobre Facultades, Normas y Organización del Indecopi, y en las normas que lo complementen o sustituyan.
(...)

- *Seguridad Operacional*

22. El artículo 9 – Seguridad Operacional, contiene disposiciones relativas a los estándares de seguridad que deberán mantener las aerolíneas en relación con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y operación de las líneas aéreas designadas por las Partes, precisando que, en caso se determine que no se mantiene y administra efectivamente normas de seguridad en las áreas indicadas, se informará a la otra Parte para que se adopten las medidas correctivas apropiadas, pudiéndose incluso, en ciertos casos, suspender o modificar la autorización de operaciones de la aerolínea que incurra en las actuaciones ahí establecidas.

23. Sobre el particular, cabe indicar que, en materia de transporte aéreo de pasajeros, el órgano sectorial competente para regular, supervisar, controlar, fiscalizar y sancionar todas las actividades aeronáuticas civiles es la DGAC[13], la cual tiene dentro de sus facultades de control y fiscalización, entre otras, las siguientes: (i) exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en los permisos de operación y vuelo, así como en las especificaciones técnicas de operación; (ii) suspender las actividades aeronáuticas cuando no se cumplan las condiciones mínimas de seguridad operacional; (iii) exigir que el personal aeronáutico cuente con las licencias o habilitaciones técnicas requeridas; y, (iv) adoptar todas las medidas o acciones que sean necesarias para que las actividades aeronáuticas sean seguras

24. En esa línea, el Reglamento de la Ley N° 27216 establece los principios y normas que regulan la circulación aérea de las aeronaves civiles, tales como: (i) la restricción, suspensión o prohibición del tránsito aéreo por razones de seguridad; (ii) el deber de operar en aeródromos y aeropuertos autorizados y cumplir con los procedimientos, condiciones y formalidades establecidos; (iii) el deber de portar certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y contar con seguros vigentes; (iv) el deber de llevar a bordo la relación de nombres de los pasajeros y sus lugares de embarque y destino, así como los documentos que correspondan al equipaje y a la carga transportada; (v) el deber de contar con el respectivo permiso de operación o permiso de vuelo; (vi) procedimientos para solicitudes y autorizaciones de ingreso, tránsito y salida del país; y, (vii) las condiciones, rutas y aerovías a ser utilizadas para el ingreso, tránsito o salida del territorio nacional.

25. Del contenido normativo de Ley N° 27216 y su Reglamento, se advierte que la verificación y fiscalización de sobre las condiciones de seguridad en servicio aéreo se rige por las disposiciones sectoriales y normas técnicas aprobadas por los organismos competentes, las cuales constituyen una garantía legal para los consumidores y usuarios de los servicios aéreos.

26. Sin perjuicio de lo indicado, cabe mencionar que las competencias otorgadas a la DGAC no afectan la competencia que tiene el Indecopi para realizar labores de fiscalización en el servicio de transporte aéreo de pasajeros y determinar posibles vulneraciones al deber de idoneidad en la prestación de dicho servicio, las cuales también pueden incluir inspecciones y sanciones contra las empresas que incumplan sus obligaciones relacionadas con la seguridad en la operación del servicio aéreo.

27. Teniendo en cuenta lo indicado, esta Dirección encuentra viable la incorporación de disposiciones que garanticen las facultades de las Partes de fiscalizar e inspeccionar la seguridad de los diversos aspectos operativos en la prestación del servicio aéreo, lo cual evidencia la preocupación por garantizar la seguridad de los pasajeros, usuarios y operadores, redundando en su beneficio.

---

[13] **LEY Nº 27261, LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ**
Artículo 10.- De las facultades de control, fiscalización y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil
Las actividades aeronáuticas civiles están sujetas al control, fiscalización y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil (...).

- *Seguridad de la Aviación*

28. El artículo 11 – Seguridad de la Aviación, establece obligaciones para las Partes en cuanto a la seguridad de la aviación, haciendo referencia a diversas normas del derecho internacional relativas a la protección contra los actos de interferencia ilícita, tales como:

    - *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963,
    - *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970
    - *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971
    - *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988
    - *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, firmado en Montreal el 1º de marzo de 1991
    - Cualquier otro acuerdo internacional relativo a la seguridad de la aviación civil al que se adhieran ambas Partes.

29. Como vemos, cuando el proyecto ASA hace referencia a la seguridad en la aviación se refiere exclusivamente a la proscripción de los actos de interferencia ilícita en las aeronaves, tema que, si bien no se encuentra regulado en el Código, forma parte del conjunto de aspectos de seguridad que se encuentra dentro de las competencias de la DGAC[14].

30. Por tanto, encontramos viable la incorporación de este apartado, como una garantía legal de protección a los intereses de los pasajeros.

- *Venta y comercialización de productos de servicio aéreo*

31. El artículo 12 – Actividades Comerciales, hace referencia al derecho de las aerolíneas designadas por cada Parte a establecer en el territorio de la otra Parte oficinas con el fin de promover el transporte aéreo y la venta de documentos de transporte, así como productos e instalaciones complementarias necesarios para la prestación de transporte aéreo así como a traer y mantener en el territorio de la otra Parte su propio personal administrativo, comercial, operativo, de ventas, técnico y otro personal y representantes que puedan requerir en conexión con la prestación del servicio.

32. Al respecto, es importante mencionar que, sin perjuicio de la libertad de las aerolíneas y agencias de poder ofrecer y contratar libremente sus servicios aéreos, esta facultad debe ser ejercida con respeto de los derechos de los consumidores, principalmente aquellos establecidos en el Código[15], tales como:

    - Información: derecho a recibir información oportuna, suficiente, veraz y fácilmente accesible, relevante para tomar una decisión o realizar una elección de consumo que

---

14 **LEY Nº 27261, LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ**
Artículo 11.- De las facultades de supervisión e inspección de la Dirección General de Aeronáutica Civil
11.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene amplias facultades para supervisar e inspeccionar todas las actividades aeronáuticas civiles, sean éstas realizadas por personas naturales o personas jurídicas, así como tomar todas las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.
(...)

15 **LEY Nº 29571, CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR**
Artículo 1.- Derechos de los consumidores
1.1 En los términos establecidos por el presente Código, los consumidores tienen los siguientes derechos:
a. Derecho a una protección eficaz respecto de los productos y servicios que, en condiciones normales o previsibles, representen riesgo o peligro para la vida, salud e integridad física.
b. Derecho a acceder a información oportuna, suficiente, veraz y fácilmente accesible, relevante para tomar una decisión o realizar una elección de consumo que se ajuste a sus intereses, así como para efectuar un uso o consumo adecuado de los productos o servicios.
c. Derecho a la protección de sus intereses económicos y en particular contra las cláusulas abusivas, métodos comerciales coercitivos, especulación o acaparamiento en situación de emergencia debidamente declarados o cualquier otro delito análogo e información interesadamente equívoca sobre los productos o servicios" .
(...)

se ajuste a sus intereses, así como para efectuar un uso o consumo adecuado de los productos o servicios.

- Idoneidad: que se entiende como la correspondencia entre lo que un consumidor espera y lo que efectivamente recibe, en función a lo que se le hubiera ofrecido, la publicidad e información transmitida, las condiciones y circunstancias de la transacción, las características y naturaleza del producto o servicio, el precio, entre otros factores, atendiendo a las circunstancias del caso.
- Protección de la salud y seguridad: consistente en que el proveedor debe tomar las medidas necesarias sobre el modo correcto en la prestación del servicio y las acciones a tomar en caso de producido un daño.
- Prohibición de la discriminación: que hace referencia al igual trato a las personas, sin distinción por motivos de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquier otra índole.

33. En adición a lo indicado, también resultan aplicables otros beneficios previstos en la Decisión N° 619, en cuyo Capítulo III se reconocen un conjunto de derechos de los usuarios de los servicios aéreos, como el acceso a información, a la compensación, a la asistencia en vuelos desviados, la asistencia a usuarios con necesidades especiales y al reembolso por causas imputables al transportista.

34. Este conjunto de derechos y otros reconocidos en el ordenamiento vigente constituye un límite a la libertad que tienen las empresas y proveedores de servicios aéreos en sus procesos de ofrecimiento, venta y comercialización, por lo que resulta importante que se señale la vinculación que existe entre tales derechos y las libertades reconocidas a las empresas.

35. En ese sentido, teniendo en cuenta que estas actividades serán realizadas con las leyes y regulaciones vigentes en el territorio de la otra Parte, entendiéndose por estas también a las disposiciones de protección al consumidor, no tenemos observaciones al respecto.

- *Uso de código compartido*

36. El artículo 13 – Código Compartido, está referido a aquellos acuerdos de cooperación que realizan las compañías aéreas para explotar conjuntamente una determinada ruta, de tal forma que dichas aerolíneas venden asientos de un mismo vuelo y este tiene dos números de vuelo distintos, uno para cada compañía, luego de lo cual el vuelo es operado solo por una única compañía.

37. Al respecto, el proyecto ASA señala que cada compañía aérea que participe en acuerdos de código compartido deberá, con respecto a cualquier boleto vendido por ella, dejar claro al comprador en el punto de venta qué aerolínea explotará cada sector de los servicios y con qué aerolínea el comprador está estableciendo una relación contractual.

38. Habiendo revisado anteriormente el deber de información, como parte de las obligaciones que tienen los proveedores de comunicar a los consumidores todos los aspectos que forman parte del servicio para que estos tomen una decisión libre e informada, estimamos que la redacción de esta disposición es coherente con la normativa prevista en el Código.

- *Tarifas*

39. El artículo 16 – Tarifas, pone atención a las tarifas que podrán establecer las compañías aéreas designadas por las Partes, precisando que estás se determinarán en base a las consideraciones comerciales del mercado y que, ninguna de las partes requerirá a las líneas aéreas designadas consultar con otras aerolíneas acerca de las tarifas que ellas cobran o pretenden cobrar.

40. Asimismo, indica que cada Parte podrá solicitar que las tarifas cobradas o a ser cobradas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, desde o hacia su territorio, sean registradas ante sus autoridades aeronáuticas de conformidad con los procedimientos especificados en su propia legislación.

41. Sobre el particular, cabe recordar que los artículos 4 a 7 del Código establecen las normas básicas para los proveedores con relación a la información de los precios, lo que comprende la integridad del precio, la exhibición de estos, el tratamiento sobre las monedas nacionales y extranjeras, así como los medios de pago, cuyo incumplimiento constituye una infracción sancionable por el Indecopi[16].

42. Lo indicado es coherente con el artículo 4 de la Decisión N° 619, referido al derecho a la información, que dispone, entre otras cosas, que los usuarios de los servicios aéreos tienen derecho a que se les informe sobre los tipos de tarifas disponibles del transportista aéreo en que solicita el servicio el valor del billete, discriminando el valor neto, los impuestos, tasas, cargos o cualquier otro sobrecosto autorizado que deba ser pagado por los usuarios.

43. Partiendo de ello, consideramos viable la disposición contenida en este artículo en la medida que hace referencia a mecanismos para garantizar el establecimiento de tarifas sin excluir, en ningún caso, la obligación de los proveedores de informar suficiente y oportunamente sobre tales condiciones a los consumidores, de conformidad con lo previsto en las normas precitadas.

44. Finalmente, se dispone que las tarifas se establecerán según las condiciones comerciales de mercado, por lo que la Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia manifestó en su Informe Técnico N° 000043-2023-DLC que es de opinión favorable al Acuerdo, al no existir conflictos entre este artículo y las normas nacionales de libre competencia.

III. CONCLUSIONES

Sobre la base de las consideraciones expuestas, se concluye lo siguiente:

(i) Considerando que algunas de las disposiciones contenidas en el Proyecto del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre Emiratos Árabes Unidos y el Perú" tendrían impacto sobre los derechos de las y los consumidores, esta Dirección brinda la conformidad y viabilidad a los textos actualizados remitidos por Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores

---

[16] **LEY N° 29571, CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR**
Artículo 4.- Información sobre la integridad del precio
4.1 Cuando el proveedor exhiba precios de los productos o servicios o los consigne en sus listas de precios, rótulos, letreros, etiquetas, envases u otros, debe indicar en forma destacada el precio total de los mismos, el cual debe incluir los tributos, comisiones y cargos aplicables.
4.2 Los consumidores no pueden ser obligados al pago de sumas o recargos adicionales al precio fijado, salvo que se trate de servicios distintos o adicionales tales como transporte, instalación o similares cuya retribución no se encuentre incluida en el precio. Esta posibilidad debe ser informada de manera previa, adecuada y oportuna al consumidor, incluyendo el precio correspondiente a los recargos adicionales que puedan ser determinables por el proveedor, y aceptada expresamente por el consumidor. La carga de probar ello corresponde al proveedor.

Artículo 5.- Exhibición de precios o de listas de precios
5.1 Los establecimientos comerciales están obligados a consignar de manera fácilmente perceptible para el consumidor los precios de los productos en los espacios destinados para su exhibición. Igualmente, deben contar con una lista de precios de fácil acceso a los consumidores. En el caso de los establecimientos que expenden una gran cantidad de productos o servicios, estas listas pueden ser complementadas por terminales de cómputo debidamente organizados y de fácil manejo para los consumidores.
5.2 Para el caso de productos farmacéuticos, dispositivos médicos y productos sanitarios, los establecimientos farmacéuticos deben poner a disposición del consumidor el listado de precios de estos productos. La relación de precios de los productos farmacéuticos está ordenada alfabéticamente, de acuerdo a su Denominación Común Internacional (DCI).
5.3 Los establecimientos que expenden comidas y bebidas y los servicios de hospedaje y hostelería están obligados a colocar sus listas de precios en el exterior, de forma accesible y visible para consulta del consumidor. En estos servicios está prohibido el cobro de montos adicionales por cualquier tipo de concepto o recargo de manera disgregada al precio final, con excepción del recargo al consumo por concepto de servicio de los trabajadores previsto en norma especial, en cuyo caso debe informarse al consumidor de manera oportuna, accesible y visible.

Artículo 6.- Información de precios en moneda nacional y extranjera
6.1 En caso de que los precios de los productos o servicios se difundan o publiciten en moneda extranjera, los mismos se consignan también en moneda nacional, en caracteres y condiciones iguales, y con la indicación del tipo de cambio aceptado para efectos de pago. Esta norma no es de aplicación para aquellos proveedores que ofrezcan directamente al público productos y servicios desde y hacia el exterior.
6.2 Si el precio se anuncia en moneda extranjera, el proveedor está obligado a aceptar el pago en dicha moneda o en su precio equivalente en moneda nacional a elección del consumidor.
6.3 En estos casos, se debe ubicar en lugares visibles del local, carteles, avisos o similares, con información sobre el tipo de cambio aceptado para efectos de pago.

Artículo 7.- Medio de pago
7.1 En caso de que el proveedor diferencie el precio del producto o servicio en función del medio de pago, como tarjetas de crédito u otros, dicha información deber ser puesta en conocimiento del consumidor, de manera destacada, en forma visible y accesible en el local o establecimiento comercial, a través de carteles, avisos u otros similares. En caso de incumplimiento del proveedor, los consumidores no pueden ser obligados al pago de sumas adicionales, debiendo respetarse el precio fijado por el producto o servicio.
7.2 En caso de ofertas, promociones, rebajas o descuentos, el consumidor puede utilizar indistintamente cualquier medio de pago, salvo que el proveedor ponga en su conocimiento, de manera previa y destacada, las condiciones, restricciones y forma de pago.

(ii) Se deja sin efecto lo señalado en el apartado (ii) del punto III del Informe N° 000037-2024-DPC/INDECOPI de fecha 22 de febrero de 2024, al verificarse que las disposiciones contenidas en el Proyecto del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre Emiratos Árabes Unidos y el Perú" garantizan el estándar de protección mínimo de los consumidores y usuarios del servicio aéreo.

Atentamente,

Ana María Salazar Laguna
Directora
Dirección de la Autoridad Nacional de
Protección del Consumidor

ASL/mvv/apc

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

ABIERTO
NORMAL

RKSP3425

MEMORÁNDUM N° DSL006002023

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 Emiratos Árabes Unidos

---

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 Emiratos Árabes Unidos, suscrito el 2 de junio del presente año, por la señora Canciller, Embajadora Ana Cecilia Gervasi, y el Embajador emiratí, Mohamed Alshamsi. 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 ASA entre el Perú y Emiratos Árabes Unidos, 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 Medio Oriente y el Asia Pacífico, en beneficio de los usuarios del transporte aéreo y consolidando el posicionamiento de nuestro país como centro de conexiones de América del Sur.

Lima, 22 de Junio del 2023

Luis Miguel Rodríguez Chacón
Ministro
Encargado de la Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

Anexos

Informe ASA Perú-EAU.pdf

Informe del Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Emiratos Árabes Unidos

Antecedentes

Durante la Reunión de Autoridades Aeronáuticas de la República del Perú y los Emiratos Árabes Unidos, celebrada en Lima en noviembre de 2004, se suscribió un Memorándum de Entendimiento entre las mencionadas autoridades, en el cual se presentó un primer borrador del proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) entre ambos países.

Desarrollo

Luego de un dilatado intercambio de opiniones entre los sectores involucrados, en diciembre de 2016 se reactivaron las negociaciones de manera fluida, vía correspondencia electrónica, en base a una contrapropuesta peruana del ASA. De esta manera, en 2019 se consolidó un texto consensuado que fue puesto en consulta de los sectores nacionales correspondientes.

El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emitió su conformidad el 17 de setiembre de 2019, a través del oficio N° 365-2019-EF/13. Por su parte, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) también cumplieron con transmitir su aprobación al texto consensuado. No obstante, la suscripción del mencionado Acuerdo se pospuso varias veces y finalmente no se produjo.

En el año 2022, la Dirección General de Tratados (DGT) de esta Cancillería encontró algunas inconsistencias en la traducción al español que no correspondían con la versión en inglés negociada y aprobada con anterioridad. Inmediatamente se informó a los sectores involucrados que debían realizarse unas correcciones al texto en español.

El 19 de diciembre de 2022, el MEF remitió el oficio N° 2997-2022-EF/13.01 con el que emitieron opinión, formulando propuestas a la traducción al español y una modificación al texto en inglés que refleje lo dispuesto en la normativa nacional. Dicha propuesta mereció una reunión virtual de coordinación con funcionarios del MEF debido a que obligaba a reabrir la negociación del texto en inglés. Posteriormente, en febrero de 2023 se informó de estos cambios a la Embajada emiratí en Lima para su consideración con la Nota RE (DSL) N° 6-113/3.

Luego de conversaciones e intercambio de comunicaciones con el embajador emirati en Lima, el 26 de abril de 2023, la Embajada de los Emiratos Árabes Unidos envió la Nota N° 51/2023 con la que expresó su aprobación a dicha modificación.

La DGAC manifestó su conformidad respecto del texto del ASA con el oficio N°0140-2023-MTC/12 del 26 de abril de 2023. Por su parte, se recibió el visto bueno de la Dirección General de Tratados (DGT004742023) el 3 de mayo de 2023 y de la Oficina General de Asuntos Legales (LEG008142023) el 5 de mayo de 2023, respectivamente. Asimismo, el Instituto Nacional de Defensa de la

Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) otorgó su aquiescencia con el oficio Nº 000186-2023-PRE/INDECOPI del 12 de mayo de 2023.

Finalmente, esta Cancillería envió la Nota RE (DSL) Nº 6-113/13, el 12 de mayo de 2023, informando que el acuerdo estaba expedito para la firma.

Suscripción

Después de recibir la conformidad de los sectores correspondientes, el 2 de junio de 2023, el Perú y los Emiratos Árabes Unidos suscribieron el Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA). El acuerdo fue suscrito en Lima, por la Ministra de Relaciones Exteriores, Embajadora Ana Cecilia Gervasi, y el Embajador emiratí, Mohamed Alshamsi.

Análisis

El referido Acuerdo permitirá establecer el marco jurídico necesario para que las aerolíneas peruanas y emiratíes (Emirates desde Dubái o Etihad desde Abu Dabi) puedan operar entre ambos países, aumentando la conectividad aérea y fortaleciendo el posicionamiento de nuestro país como centro de conexiones (Hub) de transporte aéreo más importante de Sudamérica.

Este Acuerdo contribuirá a promover el aumento del turismo, las inversiones y el intercambio comercial entre nuestro país, los Emiratos Árabes Unidos, la región del Medio Oriente y el Asia Pacífico. Cabe resaltar asimismo que favorecerá a productos peruanos con potencial exportador a los Emiratos Árabes Unidos como el oro (98%) y entre los agroindustriales, mangos, paltas y arándanos.

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, de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), esta Dirección General recomienda iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Servicios Aéreos Perú-Emiratos Árabes Unidos, 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