

TRANSPORTATION

Aviation

**Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and PERU**

Signed at Lima June 10, 1998

with

Annexes

Entered into force February 8, 1999



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERU

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERU**

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Peru (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Peru, the Ministry of Transportation and Telecommunications, Housing and Construction through the Directorate General of Air Transport, and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said organizations;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;



3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - A. Any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - B. Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas and adjacent waters under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, in conformance with the respective Constitution and/or laws of each Party; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - A. The right to fly across its territory without landing;



- B. The right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
 - C. The rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
- A. Substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
 - B. The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, rules, and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
 - C. The Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
- A. Substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;



- B. That airline has failed to comply with the laws, rules, and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - C. The other Party is not maintaining or not administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
 3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).



ARTICLE 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, rules, and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, rules, and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

ARTICLE 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
- 
- 

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain or administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.



4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation services.
2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws, rules, and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation services.
3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.



4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation services in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.
6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with
 - A) An airline or airlines of either Party; and
 - B) An airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country;

provided that all airlines in such arrangements (1) hold the appropriate authority and (2) meet the requirements normally applied to such arrangements.
8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any 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 cargo in bond under applicable laws, rules, and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. 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 cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

ARTICLE 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, according to the customs procedures and regulations of the Party granting the exemption on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.
2. There shall also be exempt, according to the customs procedures and regulations of the Party granting the exemption, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
 - A. Aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
 - B. Ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;
 - C. Fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and
 - D. Promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

ARTICLE 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 11

Fair Competition



1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

ARTICLE 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
 - A. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - B. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - C. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

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

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (1) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (2) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

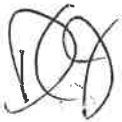
ARTICLE 13

Consultations

Either Party may, at any time, request through diplomatic channels, consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed. If the requesting Party considers that immediate consultations are necessary to avoid imminent and irreparable harm to its airline or airlines, such consultations may begin within 30 days from the date the other Party receives the request.

ARTICLE 14

Settlement of Disputes



1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - A. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - B. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.
7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2.b. of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

ARTICLE 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 17

Entry into Force

This Agreement, including Annex I (Scheduled Air Transportation), Annex II (Charter Air Transportation), Annex III (Principles of Non-Discrimination Within and Competition Among Computer Reservation Systems), and Annex IV (Transitional Provisions), shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes following the completion of all necessary internal procedures of each of the Parties.

Notwithstanding the above, the aeronautical authorities of the United States of America and the Republic of Peru shall authorize operations consistent with the terms of the Agreement upon signature.

Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Transport Services Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Peru of December 16, 1986, as amended and extended.



IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

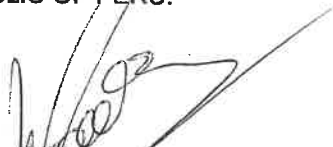
DONE AT LIMA, this tenth day of June, 1998, in duplicate, in the English and Spanish languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:



.....
DENNIS JETT
Ambassador of United States
Of America

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF PERU:



.....
ANTONIO PAUCAR CARBAJAL
Minister of Transportation and
Telecommunications, Housing and
Construction

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

- A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:
1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Peru and beyond.
 2. For all-cargo service or services, between Peru and any point or points.
- B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Peru:
1. From points behind Peru via Peru and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.
 2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the route in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and



6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.



ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo separately or in combination, regardless of whether the traffic originates in one or more places or comes from one or more sources, and regardless of in which Party's territory the charter originates:

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, could be required to comply with the administrative procedures applicable to charter operations in the country of origin of the operation, provided that such procedures do not limit the rights provided for in Section 1 of this Annex.



However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under Section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.



ANNEX III

**Principles of Non-Discrimination Within
and Competition among Computer Reservations Systems**

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:
 - A. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
 - B. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
 - C. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-equipment flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
 - D. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.
 - E. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.



2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request of a Party, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.
3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.
4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.
5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.
6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

ANNEX IV

Transitional Provisions

Notwithstanding the provisions of Article 8(7), Article 11(2), and Annexes I and II, airlines of the Parties shall be subject to the limitations in this Annex, which shall expire on the dates indicated herein, or if no date is indicated, on June 11, 2002.

A. LIMITATIONS APPLICABLE TO COMBINATION SERVICES

1. ROUTES:

Designated airlines shall be entitled to perform scheduled international combination services between points on the following routes:

a. ROUTES FOR AIRLINES DESIGNATED BY PERU:

- (1) From June 12, 1998 through June 11, 1999, from points behind Peru, via Peru, and intermediate points to any point or points in Puerto Rico and 15 other selected points in the U.S., and beyond to Canada, Europe, and/or Oceania.
- (2) From June 12, 1999 through June 11, 2000, from points behind Peru, via Peru, and intermediate points to any point or points in Puerto Rico and 30 other selected points in the U.S., and beyond to Canada, Europe, Oceania, Asia and/or Africa. In addition, service between Peru and all points in the United States may be held out and sold under a code-share arrangement on services operated by any U.S. airline.

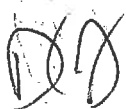
b. ROUTES FOR AIRLINES DESIGNATED BY THE UNITED STATES:

- (1) From June 12, 1998 through December 11, 1998, from points behind the United States, via the United States, and the following intermediate points:

any points other than points in Mexico, Venezuela, and Colombia; notwithstanding the above, Mexico City, Cancun, and Cali may be served on a blind-sector basis between those points and points in Peru; and Bogota may be served with full traffic rights;

to 3 selected points in Peru and beyond.

- (2) From December 12, 1998 through June 11, 1999, from points behind the United States, via the United States, and intermediate points to 3 selected points in Peru and beyond.



- (3) From June 12, 1999 through June 11, 2000, from points behind the United States, via the United States, and intermediate points to 6 selected points in Peru and beyond. In addition, service between the United States and all points in Peru may be held out and sold under a code-share arrangement on services operated by any Peruvian airline.
- c. From June 12, 1998 through June 11, 2000, an airline of one Party may carry passengers to no more than one stop-over point in the territory of the other Party, unless the second stop-over point precedes a segment to a point outside the territory of the other Party. A passenger's destination point does not constitute a stop-over point.
- d. Each Party shall select points to be served by its airlines and may change those points on thirty days notice. Each Party shall notify the other Party, by diplomatic note, of the points it has selected.

2. FREQUENCIES:

- a. During the indicated periods, scheduled combination services operated by designated airlines of each Party on the authorized routes shall be limited as follows:
- (1) From June 12, 1998 through June 11, 1999, 63 weekly round-trip frequencies, subject to the conversion formula in Section 3.
- (2) From June 12, 1999 through June 11, 2000, 77 weekly round-trip frequencies, subject to the conversion formula in Section 3.
- (3) From June 12, 2000 through June 11, 2001, 84 weekly round-trip frequencies; no conversion formula shall apply.
- (4) From June 12, 2001 through June 11, 2002, 91 weekly round-trip frequencies; no conversion formula shall apply.
- b. During the indicated periods, scheduled combination services operated by designated airlines of the United States to points beyond Peru shall be limited as follows:
- (1) From June 12, 1998 through June 11, 1999, from points behind the United States, via the United States, and intermediate points to 3 selected points in Peru and beyond as follows:

Seven (7) weekly round-trip frequencies to Argentina
Seven (7) weekly round-trip frequencies to Bolivia
Seven (7) weekly round-trip frequencies to Chile

During this period, designated U.S. airlines may not provide service to Brazil, Paraguay and Uruguay using their own aircraft, but may place their code on services operated by a designated Peruvian airline.

- (2) From June 12, 1999 through June 11, 2000, from points behind the United States, via the United States, and intermediate points to 6 selected points in Peru and beyond as follows:

Seven (7) weekly round-trip frequencies to Argentina
Seven (7) weekly round-trip frequencies to Bolivia
Fourteen (14) weekly round-trip frequencies to Chile
Seven (7) weekly round-trip frequencies to Brazil
Seven (7) weekly round-trip frequencies to Paraguay
Seven (7) weekly round-trip frequencies to Uruguay

- (3) From June 12, 2000 through June 11, 2001, from points behind the United States, via the United States, and intermediate points to any points in Peru and beyond as follows:

Fourteen (14) weekly round-trip frequencies to Argentina
Fourteen (14) weekly round-trip frequencies to Bolivia
Fourteen (14) weekly round-trip frequencies to Chile
Fourteen (14) weekly round-trip frequencies to Brazil
Fourteen (14) weekly round-trip frequencies to Paraguay
Fourteen (14) weekly round-trip frequencies to Uruguay

- (4) From June 12, 2001, from points behind the United States, via the United States, and intermediate points to any points in Peru and all points beyond.

- c. The above frequency limits shall not apply to operations by airlines designated by Peru that serve a point in Puerto Rico.
- d. Codeshare services shall be counted only against frequency limitations applicable to the airline actually operating the aircraft.

3. CONVERSION FORMULA

- a. From June 12, 1998 through June 11, 1999, for combination services, frequencies shall be counted subject to the following conversion formula:

- (1) DC-8, MD-80, B-707, B-727, B-737, B-757, A-320, or similar aircraft will be counted as 1 frequency.

- (2) L-1011, DC-10, MD-11, A-300, A-330, A-340, B-767, B-777, B-747SP, or similar aircraft will be counted as 1.5 frequencies.



- (3) Any aircraft operated with more than 300 seats will be counted as 2 frequencies.
- b. From June 12, 1999 through June 11, 2000, for combination services, frequencies shall be counted subject to the following conversion formula:
 - (1) DC-8, MD-80, B-707, B-727, B-737, B-757, A-320, or similar aircraft will be counted as 1 frequency.
 - (2) L-1011, DC-10, MD-11, A-300, A-330, A-340, B-767, B-777, B-747, or similar aircraft will be counted as 1.5 frequencies.
- c. Notwithstanding the conversion formulas in this Section, each Party shall give favorable consideration to requests by combination airlines of the other Party to substitute larger aircraft on scheduled service without using additional frequencies.

B. LIMITATIONS APPLICABLE TO ALL CARGO SERVICES

1. FREQUENCIES:

From June 12, 1998 through June 11, 1999, scheduled all-cargo services operated by designated airlines of each Party on the authorized routes shall be limited to 42 weekly round-trip frequencies.

2. ROUTES:

- a. From June 12, 1998 through December 11, 1998, designated U.S. all-cargo airlines may operate on routes between the United States and Peru via any intermediate point or points, excluding points in Mexico, Venezuela, and points in Colombia except Bogota.
- b. From June 12, 1998 through June 11, 1999, when operating beyond Peru, designated U.S. all-cargo airlines may not carry local traffic between Peru and Argentina, Bolivia, Chile, Brazil, Paraguay or Uruguay.

C. LIMITATIONS APPLICABLE TO CODESHARING

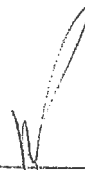
From June 12, 1998 through December 31, 1999, designated airlines of one Party may not operate codeshare arrangements with airlines of a third party on segments beyond the territory of the other Party.

From June 12, 1999, both Party's airlines designated to perform scheduled combination services may hold out and sell services, without limitations, under a code-share arrangement with a designated airline of the other Party, to any point in the territory of the other Party.

D. LIMITATIONS APPLICABLE TO COMBINATION CHARTER OPERATIONS

From June 12, 1998 through June 11, 2002, airlines designated by either Party shall be entitled to operate no more than 52 round-trip combination charter operations annually on routes served by scheduled service.

Airlines designated by either Party shall be entitled to operate an unlimited number of round-trip combination charter operations on routes that are not served by scheduled combination service.



ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DEL PERU
Y
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

h

DJ

**ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DEL PERU
Y
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

El Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América, en lo sucesivo "las Partes";

En el deseo de promover un sistema internacional de aviación civil basado en la competencia entre las aerolíneas en el mercado, con mínima reglamentación e interferencia estatal;

En el deseo de facilitar la expansión de oportunidades para el transporte aéreo internacional;

En el deseo de hacer posible que las aerolíneas ofrezcan al público viajero y comerciante de carga una variedad de opciones de servicio, a los precios más bajos sin que éstos sean discriminatorios ni representen abuso de una posición dominante, y con la intención de alentar a cada aerolínea a desarrollar y llevar a la práctica precios innovadores y competitivos;

En el deseo de garantizar el mayor grado de seguridad operacional y seguridad o protección en el transporte aéreo internacional y reafirmando nuestra grave preocupación respecto a los actos o las amenazas contra la seguridad de las aeronaves, las cuales ponen en riesgo la seguridad de las personas o de la propiedad, perjudicando la seguridad de las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad operacional de la aviación civil; y

Siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación diferente, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significan, en el caso de los Estados Unidos de América, el Departamento de Transporte o el organismo que lo sustituya, y en el caso de la República del Perú, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción a través de la Dirección General de Transporte Aéreo o el organismo que lo sustituya, y a cualquier persona o entidad autorizada a desempeñar las funciones que ejercen dichos organismos.

2. "Acuerdo" significa el presente acuerdo, sus anexos, y cualquier enmienda al mismo.
3. "Transporte aéreo" significa el transporte público mediante aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, en forma separada o combinada, por una retribución o arriendo.
4. "Convención" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, lo que comprende:
 - A. Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia con arreglo al literal a, del Artículo 94 de la Convención y que haya sido ratificada por ambas Partes, y
 - B. Cualquier Anexo o enmienda del mismo, adoptado con arreglo al Artículo 90 de la Convención, en cuanto que dicho Anexo o enmienda entre en vigencia para ambas Partes en cualquier momento determinado.
5. "Aerolínea designada" significa una aerolínea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo.
6. "Costo total" significa el costo de proporcionar el servicio más un recargo justificado por concepto de gastos administrativos generales.
7. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.
8. "Precio" significa cualquier flete, tarifa o cargo por el traslado de pasajeros (y su equipaje) o de carga (excluido el correo) o de ambos que por el transporte aéreo cobren las aerolíneas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicho flete, tarifa o cargo.
9. "Escala sin derecho de tráfico" significa el aterrizaje para cualquier propósito que no sea el embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo.
10. "Territorio" significa las extensiones de tierra y las aguas adyacentes que están bajo la soberanía, jurisdicción, protección o fideicomiso de una Parte, conforme a la Constitución y/o legislación interna de cada parte.
11. "Cargos a los usuarios" significa el costo que se impone a las aerolíneas por proporcionarles los servicios o instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo los servicios e instalaciones conexos.

ARTÍCULO 2

Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las aerolíneas de la otra Parte realicen el transporte aéreo internacional:
 - A. El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
 - B. El derecho a hacer escalas sin derecho de tráfico en su territorio.
 - C. Los demás derechos estipulados en el presente Acuerdo.
2. Nada en el presente Artículo podrá ser considerado como la concesión a la aerolínea o aerolíneas de una Parte, del derecho de embarcar en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga o correo que se transporten con una retribución y con destino a algún otro punto del territorio de esa otra Parte.

ARTÍCULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar a cualquier número de aerolíneas para realizar el transporte aéreo internacional de conformidad con el presente Acuerdo y a retirar o modificar dichas designaciones. Esas designaciones serán transmitidas a la otra Parte por escrito a través de los canales diplomáticos, precisando si la aerolínea en cuestión está autorizada a realizar el tipo de transporte aéreo especificado en el Anexo I o el especificado en el Anexo II o en ambos.
2. A la recepción de dicha designación, y de las solicitudes de la aerolínea designada, en la forma y manera prescritas para obtener las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte otorgará las autorizaciones o permisos pertinentes con el mínimo de retraso en el procedimiento, a condición que:
 - A. La propiedad sustancial y el control efectivo de dicha aerolínea pertenezcan a la Parte que la designe o a los nacionales de dicha Parte o a ambos;
 - B. La aerolínea designada esté calificada para cumplir las condiciones establecidas, de acuerdo a las leyes, reglamentos y regulaciones de la parte que considere la solicitud o solicitudes, aplicadas normalmente para la operación de transporte aéreo internacional;
 - C. La Parte que designe la aerolínea cumpla y administre los estándares señalados en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 7 (Protección de la Aviación).

ARTÍCULO 4

Revocación de la Autorización

1. Cualquier Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada por la otra Parte, cuando:
 - A. La propiedad sustancial y el control efectivo de dicha aerolínea no pertenezcan a la Parte que la designe ni a los nacionales de dicha Parte ni a ninguno de los dos;
 - B. La aerolínea haya dejado de cumplir las leyes, reglamentos y regulaciones a las que se refiere el Artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo; o
 - C. La otra Parte no cumpla o no administre los estándares enunciados en el Artículo 6 (Seguridad Operacional).
2. Salvo que resulte esencial tomar medidas inmediatas para evitar mayores incumplimientos a los numerales 1B y 1C del presente Artículo, los derechos establecidos por el presente Artículo se ejercerán sólo después de la celebración de consultas con la otra Parte.
3. El presente Artículo no restringe los derechos de ninguna Parte a suspender, revocar, limitar o imponer condiciones sobre las autorizaciones de operación o permisos técnicos en una o más aerolíneas de la otra Parte, conforme a lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Al entrar en el territorio de una Parte, durante su permanencia en él o a la salida del mismo, las aerolíneas de la otra Parte, cumplirán con las leyes, reglamentos y regulaciones de esa Parte, relacionadas con la operación y navegación de aeronaves.
2. Al entrar en el territorio de una Parte, durante su permanencia en él o a la salida del mismo, las aerolíneas de la otra Parte, cumplirán con las leyes, reglamentos y regulaciones de esa Parte, relacionadas con el ingreso y salida de su territorio de pasajeros, tripulantes o carga de las aeronaves (incluidas las regulaciones relativas al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o en el caso del correo, las regulaciones postales), directamente o a nombre de dichos pasajeros, tripulantes y carga.

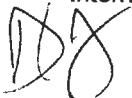
ARTÍCULO 6

Seguridad Operacional

1. Cada Parte reconocerá como válidas, a los fines de las operaciones de transporte aéreo establecidas en el presente Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias que expida o convalide la otra Parte y que estén vigentes, a condición que los requisitos para dichos permisos técnicos sean por lo menos iguales a los estándares mínimos que hayan sido establecidos conforme a la Convención. Cada Parte, sin embargo, podrá negarse a reconocer como válidos, para los fines de vuelo sobre su propio territorio, aquellos permisos técnicos expedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte.
2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas respecto a las normas estándar de seguridad operacional que mantenga la otra Parte relativas a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y operación de las aerolíneas designadas. Si, luego de dichas consultas, una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene o administra eficazmente los estándares de seguridad operacional y los requerimientos en dichas áreas que por lo menos sean iguales a los estándares mínimos que hayan sido establecidos por la Convención, la otra Parte será notificada de estas observaciones y de las medidas que se considere necesarias para alcanzar dichos estándares mínimos, y la otra Parte tomará las acciones correctivas pertinentes. Cada Parte se reserva el derecho a suspender, revocar o restringir las autorizaciones de operación o permisos técnicos de las aerolíneas designadas por la otra Parte en el caso que la respectiva Parte no tome las indicadas acciones correctivas dentro de un plazo razonable.

ARTÍCULO 7

La Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones sujetas al Derecho Internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin que se restrinja la amplitud de sus derechos y obligaciones conforme al Derecho Internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con lo establecido en el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos A Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de Diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988.
- 

2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, y de los aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.
3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con los estándares así como las apropiadas prácticas recomendadas de seguridad de la aviación civil establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, denominados Anexos a la Convención. Asimismo, exigirán que los operadores de las aeronaves de su matrícula, los operadores de aeronaves que tengan su sede principal de negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de los aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre la seguridad de la aviación.
4. Cada Parte acuerda observar las disposiciones de seguridad que exija la otra Parte para la entrada y salida y dentro del territorio de esa otra Parte, así como a tomar medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulantes, y su equipaje y los efectos que lleven consigo así como la carga y los suministros antes del embarque a bordo o la carga y durante el transcurso de estos. Cada Parte también dará atención favorable a cualquier solicitud de la otra Parte encaminada a que se tomen medidas especiales de seguridad para superar alguna amenaza en particular.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave o de otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulaciones, aeronaves, aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término en forma rápida y segura dicho incidente o amenaza.
6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para considerar que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones sobre la seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar la celebración de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El fracaso para llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo de 15 días desde de la fecha de dicha solicitud, constituirá motivo para suspender, revocar, restringir o condicionar la autorización de operación o permisos técnicos de la aerolínea o aerolíneas de esa Parte. Cuando se requiera por una emergencia, una Parte podrá adoptar acciones provisionales antes de la expiración de los 15 días.

ARTÍCULO 8

Oportunidades Comerciales

1. Las aerolíneas de cada Parte tendrán el derecho a establecer sucursales en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta del servicio de transporte aéreo.
2. Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho, de conformidad con las leyes, reglamentos y regulaciones de la otra Parte relativas al ingreso, residencia y el empleo, a traer y mantener en el territorio de la otra Parte, directivos, vendedores, técnicos, operativos y otros especialistas necesarios para la prestación del servicio de transporte aéreo.
3. Cada aerolínea designada tendrá derecho a realizar sus propios servicios de atención en tierra de aeronaves en el territorio de la otra Parte ("servicios propios") o, a su elección, elegir, entre las entidades competidoras, que le presten dichos servicios en su totalidad o en partes. Estos derechos serán objeto únicamente de restricciones físicas impuestas por consideraciones de seguridad del aeropuerto. Cuando dichas consideraciones imposibiliten los servicios propios, los servicios de atención en tierra a aeronaves estarán disponibles en condiciones de igualdad para todas las aerolíneas; las tarifas estarán sustentadas en el costo de los servicios prestados, y dichos servicios serán equiparables, en el tipo y calidad, a los servicios propios que se prestarían si fueran posibles.
4. Cualquier aerolínea de cada Parte podrá comerciar servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente, y a criterio de la aerolínea, a través de sus agentes, salvo por las disposiciones específicas sobre fletamientos del país donde se origina el vuelo de fletamento relacionadas con la protección de los fondos de los pasajeros y a los derechos de anulación y reembolso de los pasajeros. Cada aerolínea tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona tendrá derecho a comprar ese transporte, en la moneda del territorio o en monedas libremente convertibles.
5. Cada aerolínea tendrá derecho a convertir y remitir a su país, previa solicitud, los ingresos en el territorio de la otra Parte que rebasen las sumas desembolsadas en el mismo. Las conversiones y remisiones serán permitidas prontamente sin restricciones o impuestos con respecto a las mismas de acuerdo a la tasa de cambio aplicable a las operaciones y remisiones corrientes en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de remisión.
6. Las aerolíneas de cada Parte serán permitidas a pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte en la moneda local. A su criterio, las aerolíneas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con la reglamentación cambiaria del país.
7. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier aerolínea designada de una Parte podrá concertar acuerdos de cooperación comercial, por ejemplo, fletamento parcial, código compartido o de arrendamiento,

cop:



- A. Una o más aerolínea o más de cualquiera de las Partes.
- B. Una o más aerolíneas de un tercer país, a condición que dicho tercer país autorice o permita acuerdos equiparables entre las aerolíneas de la otra Parte y otras aerolíneas en los servicios a dicho tercer país, o desde él, o a través del territorio de dicho tercer país;

A condición que todas las aerolíneas que establezcan dichos acuerdos (1) tengan la debida autorización y (2) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a dichos acuerdos.

8. Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, las aerolíneas y los prestadores indirectos de transporte de carga de las dos Partes serán permitidas, sin restricciones, a emplear en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre de carga a cualquier punto en el territorio de las Partes o de terceros países o desde ellos, incluyendo el transporte hacia y desde todo aeropuerto que cuente con servicios aduaneros o desde dicho aeropuerto, e inclusive, cuando sea aplicable, el derecho a transportar carga bajo fianza, según las leyes, reglamentos y regulaciones aplicables. Dicha carga, ya sea trasladada por tierra o por aire, tendrá acceso a la tramitación y las instalaciones aduaneras aeroportuarias. Las aerolíneas podrán elegir realizar su propio transporte terrestre o prestarlo a través de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluyendo el transporte terrestre que presten otras aerolíneas y prestadores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios multimodal de carga podrán ser ofrecidos como uno solo, por un precio para el transporte aéreo y terrestre combinados, a condición que los remitentes no sean mal informados acerca de las circunstancias de dicho transporte.

ARTÍCULO 9

Derechos Aduaneros v Cargos

1. Al arribar al territorio de una Parte las aeronaves operadas en el transporte aéreo internacional por las aerolíneas designadas de la otra Parte, su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (los motores inclusive), suministros de aeronaves (incluidos pero no limitados, entre otros, a los artículos de comida, bebida y licor, tabaco y otros productos destinados para la venta o consumo de los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros bienes que se destinen o utilicen solamente en relación con la operación o el mantenimiento de las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional estarán exentas, de acuerdo a las normas y los procedimientos aduaneros de la Parte que otorga la excepción, con criterio de reciprocidad, de todas las limitaciones de importación, impuestos a la propiedad y tributos al capital, derechos de aduana, impuestos al consumo, y tasas y cargos



similares que sean (1) impuestos por las autoridades nacionales y (2) no se sustenten en el costo del servicio prestado, a condición de que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. También estará exento, conforme a las normas y procedimientos aduaneros de cada Parte, con criterio de reciprocidad, de los impuestos, tributos, derechos, tasas y cargos a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo, a excepción de las tarifas que se basen en el costo del servicio prestado, lo siguiente:
 - A. Los suministros de aeronaves ingresados o proporcionados en el territorio de una Parte y llevados a bordo dentro de límites razonables, para ser usados en la aeronave de ida de la aerolínea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual fueron llevadas a bordo.
 - B. El equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves de las aerolíneas de la otra Parte utilizadas en el transporte aéreo internacional.
 - C. El combustible, los lubricantes y los suministros técnicos fungibles ingresados o suministrados en el territorio de una Parte, para ser usados en la aeronave de la aerolínea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual fueron llevadas a bordo, y
 - D. Los materiales de propaganda y publicidad ingresados o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para ser usados en la aeronave de ida de la aerolínea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dicho material se vaya a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual fueron llevadas a bordo.
3. Se podrá requerir que los equipos y suministros a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, sean guardados bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.
4. Las exenciones que estipula el presente Artículo también estarán disponibles cuando las aerolíneas designadas de una Parte hayan contratado con otra aerolínea, que igualmente disfrute de dichas exenciones de la otra Parte, para el préstamo o la cesión, en el territorio de la otra Parte, de los ítems a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente Artículo.


ARTÍCULO 10

Cargos a los Usuarios

1. Los cargos que puedan ser impuestos a los usuarios por las autoridades competentes u organismos recaudadores de cada Parte a las aerolíneas de la otra Parte serán justos y razonables, no injustamente discriminatorios, y distribuidos proporcionalmente en forma equitativa entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, cualquiera de los indicados cargos serán impuestos a los usuarios de las aerolíneas de la otra Parte en términos no menos favorables que los más favorables que se graven a cualquier otra aerolínea al momento en que se fijen los cargos.
2. Los cargos impuestos a los usuarios sobre las aerolíneas de la otra Parte corresponderán, pero no excederán, el costo total para las autoridades recaudadoras competentes y las entidades que proporcionen las instalaciones de aeropuertos, ambiente aeroportuario, navegación aérea, seguridad de la aviación, y los servicios en los aeropuertos o dentro del sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá incluir un rendimiento razonable de los activos, descontada la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se graven esos derechos se proporcionarán sobre bases de eficiencia y economía.
3. Cada Parte promoverá la celebración de las consultas entre las aerolíneas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a dichas autoridades competentes u organismos recaudadores y a las aerolíneas a intercambiar esta información como resulte necesaria para permitir una adecuada revisión de la razonabilidad de los cargos, de conformidad con los principios enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades recaudadoras competentes a proporcionar a los usuarios con razonable antelación de cualquier propuesta de cambios en los cargos a los usuarios, a fin de permitir a los mismos expresar sus puntos de vista antes que se efectúen los cambios.
4. Cualquiera de las Partes será considerada, en los procedimientos de resolución de controversias con arreglo al Artículo 14, infractora del presente Artículo, a menos que (1) no emprenda un examen del cargo o de la práctica objeto de la queja de la otra Parte, o que (2) con posterioridad a dicho examen, deje de tomar todas las medidas que estén a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica que sea incompatible con el presente Artículo.

ARTÍCULO 11

La Competencia Leal

1. Cada Parte permitirá una oportunidad justa e igual para las aerolíneas designadas de ambas Partes para competir en proporcionar el transporte aéreo internacional establecido por el presente Acuerdo.
- 

2. Cada Parte permitirá que cada aerolínea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea requerido por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, bajo condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.
3. Ninguna Parte impondrá a las aerolíneas designadas de la otra Parte requisitos de derecho de primera opción o de asignación de porcentajes de tráfico, promedios de carga, compensaciones para no presentar objeciones, ni cualquier otra exigencia con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sean incompatibles con los objetivos del presente Acuerdo.
4. Ninguna Parte requerirá que las aerolíneas de la otra Parte comuniquen horarios, programas de vuelos de fletamento o planes de operación para su aprobación, excepto los que puedan ser requeridos en condiciones no discriminatorias, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. Si una Parte requiere dichos registros para fines informativos, minimizará las cargas administrativas de los requisitos y procedimientos para la comunicación por los intermediarios del transporte aéreo y por las aerolíneas designadas de la otra Parte.

ARTÍCULO 12

Precios

1. Cada Parte permitirá que los precios del transporte aéreo los fije cada aerolínea designada de acuerdo a consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:
 - A. Evitar precios o prácticas injustificadamente discriminatorias.
 - B. Proteger a los consumidores de precios que sean injustificadamente elevados o restrictivos, debido al abuso de una posición dominante.
 - C. Proteger a las aerolíneas de precios que sean artificialmente bajos debido a subvenciones o apoyos oficiales directos o indirectos.
2. Cada Parte podrá solicitar se comunique a sus autoridades aeronáuticas, los precios que propongan cobrar para la entrada o salida de su territorio las aerolíneas de la otra Parte. La comunicación por parte de las aerolíneas de ambas Partes, será requerida con no más de 30 días de anterioridad a la fecha propuesta

de vigencia. En casos específicos, la comunicación podrá permitirse con plazos más breves que los normalmente exigidos. Ninguna Parte exigirá que en la comunicación por parte de las aerolíneas de la otra Parte se presenten los precios cobrados por los fletadores al público, excepto que sean exigidos de manera no discriminatoria con fines informativos.

3. Ninguna Parte tomará medidas unilaterales destinadas a evitar la entrada en vigencia o la continuación de un precio propuesto a ser cobrado o que se cobre por (1) una aerolínea de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o (2) una aerolínea de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluyendo en ambos casos el transporte en condiciones interlineales o intra-lineales. Si cualquiera de las Partes considera que dicho precio es incompatible con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 del presente Artículo, solicitará la celebración de consultas y comunicará a la otra Parte las razones de su disconformidad tan pronto como sea posible. Estas consultas se celebrarán en un plazo no mayor de 30 días del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán a fin de conseguir la información necesaria para la solución razonable del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo acerca de un precio con respecto al cual se haya presentado un aviso de disconformidad, cada Parte ejercerá sus mejores esfuerzos para que dicho acuerdo entre en vigencia. A falta de mutuo acuerdo, ese precio entrará o continuará en vigencia.

ARTÍCULO 13

Consultas

Cualquiera de las Partes, en cualquier momento, podrá solicitar a través de los canales diplomáticos la celebración de consultas relacionadas con el presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán en la fecha más próxima posible pero no después de 60 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo diferente. Si la Parte solicitante considera que son necesarias consultas inmediatas para evitar un peligro inminente o irreparable a su aerolínea o aerolíneas, dichas consultas podrán iniciarse dentro de los 30 días a partir de la fecha que la otra Parte reciba la solicitud.

ARTÍCULO 14

Solución de Controversias

1. Cualquier controversia que surja del presente Acuerdo, a excepción de las que surjan del párrafo 3 del Artículo 12 (Precios), que no se resuelva en primera instancia por consultas formales, podrá ser sometida, por acuerdo de las Partes, a la decisión de alguna persona u organismo. Si las Partes no llegan a un acuerdo, a solicitud de cualquiera de ellas, podrá ser sometida a arbitraje conforme a los procedimientos que se establecen a continuación.



2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros constituido de la siguiente forma:
 - A. Dentro de los 30 días de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte nombrará a un árbitro. Dentro del plazo de 60 días de haber sido nombrados los dos árbitros, nombrarán de común acuerdo a un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal de arbitraje.
 - B. Si cualquiera de las Partes en la controversia no nombra a un árbitro, o si el tercer árbitro no es designado de conformidad con lo previsto en el apartado A) del presente párrafo, cualquiera de las Partes podrá pedir al Presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en el plazo de 30 días. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad de una de las Partes, el vicepresidente más antiguo que no haya sido descalificado por ese motivo, realizará el nombramiento.
3. Salvo acuerdo en diferente, el tribunal de arbitraje fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá su propio procedimiento. El tribunal, una vez conformado, podrá recomendar la adopción de medidas provisionales mientras llega a una resolución definitiva. A iniciativa del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes, a más tardar a los 15 días de haberse constituido plenamente el tribunal, se celebrará una conferencia para determinar las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos específicos que se seguirán.
4. Salvo acuerdo en contrario, o así sea ordenado por el tribunal, cada Parte presentará una memoria dentro del plazo de 45 días desde la constitución plena del tribunal. Las respuestas serán recibidas dentro de los 60 días siguientes. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por su propia iniciativa dentro de los 15 días del vencimiento del plazo para la recepción de las respuestas.
5. El tribunal tratará de emitir una resolución escrita dentro de los 30 días de la conclusión de la audiencia, o de no celebrarse la audiencia, de la fecha de presentación de las dos respuestas. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.
6. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración de la resolución dentro de los 15 días siguientes de haberse pronunciado, y cualquier aclaración que se haga se dictará dentro de los 15 días de dicha solicitud.
7. Cada Parte, en la medida compatible con su legislación interna, dará pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal de arbitraje.



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

ARTÍCULO 15

Denuncia

En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo expirará a la medianoche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte) inmediatamente anterior al primer año de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes del fin de ese período.

ARTÍCULO 16

Registro en la OACI

El presente Acuerdo y sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

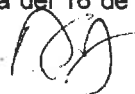
ARTÍCULO 17

Entrada en Vigencia

El presente Acuerdo y su Anexo I del Transporte Aéreo Regular, Anexo II del Transporte Aéreo de Fletamento, Anexo III de los Principios de la No Discriminación en los Sistemas Computarizados de Reservas y de la Competencia entre Dichos Sistemas y Anexo IV Condiciones Transitorias, entrarán en vigencia después de efectuado el intercambio de notas diplomáticas y una vez que se hayan completado todos los procedimientos internos por cada una de las partes.

Sin perjuicio de lo anterior, las Autoridades Aeronáuticas de la República del Perú y de los Estados Unidos de América, autorizarán las operaciones que sean consistentes con los términos del presente Acuerdo inmediatamente después de su suscripción.

Al entrar en vigor, este Acuerdo sustituirá al Acuerdo sobre Servicios de Transporte Aéreo entre los gobiernos de la República del Perú y los Estados Unidos de América del 16 de diciembre de 1986, su modificación y prorrogación.

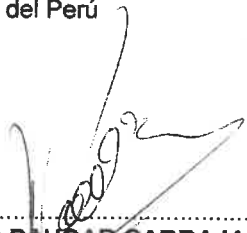


En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

Hecho en Lima, a los diez días del mes de Junio de mil novecientos noventa y ocho, en dos ejemplares, en los idiomas español e inglés, igualmente válidos.

Por el Gobierno de la
República del Perú

Por el Gobierno de los Estados
Unidos de América



.....
ANTONIO PAUCAR CARBAJAL
Ministro de Transportes, Comunicaciones
Vivienda y Construcción

.....
DENNIS JETT
Embajador de los Estados
Unidos de América.

ANEXO I

Transporte Aéreo Regular

Sección 1

Rutas

Las aerolíneas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, de conformidad con las condiciones de su designación, podrán ser autorizadas a efectuar el transporte aéreo regular internacional entre puntos en las rutas siguientes:

A. Rutas de las aerolíneas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América:

1. De puntos anteriores a los Estados Unidos vía los Estados Unidos y puntos intermedios a un punto o a más situados en el Perú y más allá.
2. En el servicio o los servicios exclusivamente de carga, entre el Perú y cualquier punto o puntos.

B. Rutas de las aerolíneas designadas por el Gobierno de la República del Perú:

1. De puntos anteriores al Perú vía el Perú y puntos intermedios a un punto o a más situados en los Estados Unidos y más allá.
2. En el servicio o los servicios exclusivamente de carga, entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos.

Sección 2

Flexibilidad operativa

A su opción, cada aerolínea designada, en cualquiera de sus vuelos o en todos ellos, podrá:

1. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.
2. Poner diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.
3. Atender a puntos anteriores a los territorios de las Partes, o intermedios, o más allá de ellos, o situados en dichos territorios, en cualquier combinación u orden.
4. Omitir escalas en cualquier punto o en más de uno.

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

5. Transferir el tráfico de una aeronave a otras cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto en las rutas.
6. Atender a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o de número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;

Sin restricciones geográficas o de dirección y sin pérdida de cualquier derecho a transportar tráfico salvo que no este autorizado conforme al presente Acuerdo; a condición que, a excepción de los servicios exclusivamente de carga, dicho servicio atienda a un punto situado en el territorio de la Parte que designe a la aerolínea.

Sección 3

Cambio de material

En cualquier segmento de las rutas antedichas, cualquier aerolínea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, a condición que, a excepción de los servicios exclusivamente de carga, en la dirección de ida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea, y que, en la dirección de venida, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

10X

h

ANEXO II

Transporte aéreo de fletamento

Sección 1

Las aerolíneas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación e independientemente del origen de los tráficos, tendrán derecho a realizar operaciones de fletamento internacional de tráfico de pasajeros (y del equipaje que los acompañe), fletamentos de carga y/o fletamentos combinados:

Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte; y

Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos en terceros países, a condición que a excepción de los vuelos de fletamento de carga, que dicho servicio constituya parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que comprenda servicio al país de origen a fin de llevar tráfico local entre éste y el territorio de la otra Parte.

En la realización de los servicios a los que se refiere el presente Anexo, las aerolíneas de cada Parte designadas conforme al presente Acuerdo también tendrán derecho a: 1) Hacer paradas estancias en cualquier punto, dentro o fuera del territorio de las Partes; 2) trasladar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte; 3) combinar en la misma aeronave el tráfico que se origine en el territorio de una Parte, el tráfico que se origine en el territorio de la otra Parte y el tráfico que se origine en terceros países; y 4) realizar el transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, a excepción de los vuelos de fletamento de carga, en la dirección de ida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea, y en la dirección de venida, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de las aerolíneas de la otra Parte para el traslado de tráfico que no comprende el presente Anexo, por razones de cortesía y reciprocidad.

Sección 2

Cualquier aerolínea designada por cualquiera de las Partes que realicen el transporte aéreo internacional de fletamento que se origine en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, podrán ser requeridas a cumplir con los procedimientos administrativos contenidos en las leyes, reglamentos y regulaciones aplicables a las operaciones de fletamento del país de origen de la

2

Ag

operación, a condición que dichos procedimientos no limiten los derechos establecidos en la Sección 1 de este Anexo.

Sin embargo, lo expresado en el párrafo anterior no limitará los derechos de las Partes a exigir que las aerolíneas designadas por cualquiera de ellas, conforme al presente Anexo, se ajusten a los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y de los derechos de los pasajeros de anulación y reembolso.

Sección 3

Salvo las normas de protección de los consumidores a que se refiere el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá que una aerolínea designada por la otra Parte conforme al presente Anexo, con respecto al traslado de tráfico del territorio de esa otra Parte o de un tercer país, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, presente nada más que la declaración de conformidad con las leyes, reglamentos y regulaciones aplicables a que se refiere la anterior Sección 2 del presente Anexo, o la exención de dicho ordenamiento concedida por las autoridades aeronáuticas competentes.



ANEXO III

Principios de la no discriminación en los Sistemas Computarizados de Reserva y en la competencia entre sistemas

Reconociendo que el Artículo 11 (La competencia Leal) del Acuerdo entre la República del Perú y los Estados Unidos de América, garantiza a las aerolíneas de las dos Partes "una oportunidad justa y equitativa ... para que compitan",

Considerando que uno de los aspectos más importantes de la capacidad de competencia de las aerolíneas es su capacidad de informar al público de sus servicios de manera equitativa e imparcial y que, por lo tanto, la calidad de la información acerca de los servicios de las aerolíneas de que dispongan los agentes de viaje que distribuyen directamente dicha información al público viajero y la capacidad de las aerolíneas de ofrecer a esos agentes sistemas computarizados de reserva competitivos, representa el fundamento de las oportunidades de competencia de cada aerolínea, y

Considerando que es igualmente necesario asegurar que los intereses de los consumidores de los servicios del transporte aéreo estén protegidos del uso indebido de dicha información y de su presentación engañosa, así como que las aerolíneas y los agentes de viaje tengan acceso a sistemas computarizados de reserva que sean realmente competitivos:

1. Las Partes convienen en que los sistemas computarizados de reserva tengan representaciones visuales primarias integradas, en las cuales:
 - A. La información acerca de los servicios aéreos internacionales, incluida la información para la estructuración de enlaces entre dichos servicios, se modificará y expondrá sobre bases objetivas y no discriminatorias, sobre los que no influyan, directa ni indirectamente, ni la identidad de la aerolínea ni la del mercado. Dichos criterios se aplicarán uniformemente a todas las aerolíneas participantes.
 - B. Las bases de datos de los sistemas computarizados de reserva serán tan amplias como sea posible.
 - C. Los proveedores de los sistemas computarizados de reserva no suprimirán información presentada por las aerolíneas participantes; dicha información será exacta y transparente; por ejemplo, se señalarán con claridad los vuelos de código compartido y de cambio de equipo y en los que se haga escalas.
 - D. Todos los sistemas computarizados de reserva de los cuales dispongan los agentes de viaje que distribuyan información sobre los servicios de las aerolíneas directamente al público viajero en el territorio de cualquiera de las Partes no sólo estarán obligados sino que tendrán el derecho a operar con

16

102

arreglo a las normas aplicables a los sistemas computarizados de reserva en el territorio en que funcionen.

- E. Los agentes de viaje tendrán autorización para utilizar cualesquiera de las representaciones visuales secundarias de que se disponga por medio de los sistemas computarizados de reserva, a condición que el agente de viaje realice una solicitud específica por esa representación visual.
2. Cada Parte exigirá que cada proveedor de sistemas computarizados de reserva que opere en su territorio permita que participen en su sistema todas las aerolíneas dispuestas a pagar la correspondiente tarifa no discriminatoria. Cada Parte exigirá que todas las instalaciones de distribución que proporcione el proveedor del sistema se ofrezcan sin discriminación a todas las aerolíneas participantes. Cada Parte exigirá que todos los proveedores de sistemas computarizados de reserva presenten de manera objetiva y no discriminatoria, y sin parcialidad por ninguna aerolínea ni ruta, los servicios aéreos internacionales de las aerolíneas participantes, para todas las rutas en las cuales éstas deseen ofrecer sus servicios. Previa solicitud de una de las Partes, un proveedor de sistemas computarizado de reserva divulgará los pormenores de sus procedimientos de actualización y almacenamiento de su base de datos, sus criterios de modificación y clasificación de la información, su ponderación de cada uno de esos criterios, y los criterios que utiliza para la selección de los puntos de enlace y la inclusión de los vuelos de enlace.
 3. Los proveedores de sistemas computarizados de reserva que operen en el territorio de una Parte estarán autorizados a ingresar y mantener sus sistemas computarizados de reserva y a ponerlos a la libre disposición de las agencias o empresas de viaje que se dediquen principalmente a ofrecer servicios de viaje en el territorio de la otra Parte, si el sistema computarizado de reserva se ajusta a estos principios.
 4. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se imponga a los proveedores de sistemas computarizados de reserva de la otra Parte requisitos más estrictos que los que impone a sus propios proveedores de dichos servicios, con respecto al acceso a las instalaciones de comunicaciones y a la utilización de las mismas, la selección y utilización del equipo y los programas de los sistemas computarizados de reserva, y la instalación técnica de dicho equipo.
 5. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se imponga a los proveedores de sistemas computarizados de reserva de la otra Parte requisitos más estrictos que los que impone a sus propios proveedores de dichos servicios, con respecto a las representaciones visuales de los sistemas computarizados de reservas (incluidos los parámetros de modificación y presentación), la operación o la venta.



6. Los sistemas computarizados de reserva que se utilicen en el territorio de una Parte y que cumplan con estos principios y con cualquier otra norma pertinente y no discriminatoria con respecto a estándares técnicos o de seguridad, estarán autorizados a tener acceso efectivo y sin trabas al territorio de la otra Parte. Un aspecto de este derecho es que las aerolíneas designadas participarán en dicho sistema en la misma medida que en el territorio de su país como en cualquier sistema que se le ofrezca a los agentes de viaje en el territorio de la otra Parte. Los propietarios u operadores de los sistemas computarizados de reserva de una Parte tendrán la misma oportunidad de poseer o explotar los sistemas computarizados de reserva que se ajusten a estos principios en el territorio de la otra Parte que posean los propietarios u operadores de dicha Parte. Cada Parte se asegurará que sus aerolíneas y proveedores de sistemas computarizados de reserva no discriminen contra los agentes de viaje en su territorio porque utilicen o posean un sistema computarizado de reserva que también funcione en el territorio de la otra Parte.

1/2

109

ANEXO IV

Condiciones Transitorias

No obstante las cláusulas del Artículo 8 (7), Artículo 11(2), y Anexo I y II del presente Acuerdo, las aerolíneas de las partes se someten a las siguientes limitaciones de este Anexo, las cuales vencen en las fechas que se indican, o si no hay fecha indicada, el 11 de Junio de 2002:

A. LIMITACIONES APLICABLES A LOS SERVICIOS COMBINADOS

1. RUTAS:

Las aerolíneas designadas de cada Parte podrán ser autorizadas a efectuar el transporte aéreo regular internacional combinado entre los puntos de las siguientes rutas:

a. RUTAS PARA LAS AEROLÍNEAS DESIGNADAS POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ:

- (1) Del 12 de Junio de 1998 al 11 de Junio de 1999, desde puntos anteriores al Perú, vía el Perú, y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Puerto Rico y otros 15 puntos seleccionados en los Estados Unidos y más allá a Canadá, Europa y/o Oceanía.
- (2) Del 12 de Junio de 1999 al 11 de Junio del 2000, desde puntos anteriores al Perú, vía el Perú, y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Puerto Rico y otros 30 puntos seleccionados en los Estados Unidos y más allá a Canadá, Europa, Oceanía, Asia y/o Africa. Adicionalmente, los servicios entre el Perú y todos los puntos en los Estados Unidos, podrán ser ofrecidos y vendidos, bajo acuerdos de código compartido, en los servicios operados por cualquier aerolínea de los Estados Unidos de América.

b. RUTAS PARA LAS AEROLÍNEAS DESIGNADAS POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA:

- (1) Del 12 de Junio de 1998 al 11 de Diciembre de 1998, desde puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos, y los siguientes puntos intermedios:

cualquier punto con la excepción de puntos en México, Venezuela y Colombia; no obstante lo señalado, México D.F., Cancún y Cali, podrán ser servidos como sectores ciegos entre dichos puntos y el Perú; y Bogotá podrá ser servido con plenos derechos de tráfico,

a 3 puntos seleccionados en el Perú y más allá.

- (2) Del 12 de Diciembre de 1998 al 11 de Junio de 1999, desde puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos, y puntos intermedios, a 3 puntos seleccionados en el Perú y más allá.
 - (3) Del 12 de Junio de 1999 al 11 de Junio del 2000, desde puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos, y puntos intermedios a 6 puntos seleccionados en el Perú y más allá. Adicionalmente, los servicios entre los Estados Unidos y todos los puntos en el Perú, podrán ser ofrecidos y vendidos, bajo acuerdos de código compartido, en los servicios operados por cualquier aerolínea de la República del Perú.
- c. Del 12 de Junio de 1998 al 11 de Junio del 2000, las aerolíneas designadas de una Parte no podrán realizar más de una parada estancia en el territorio de la otra Parte, a menos que la segunda parada estancia sea antes de un segmento a un punto fuera del territorio de esa otra Parte. El punto de destino final del pasajero no constituye un punto de parada estancia.
 - d. Cada Parte deberá elegir los puntos objeto del servicio de su aerolínea y podrá cambiar dichos puntos mediante notificación previa de treinta días. Mediante Nota Diplomática, cada Parte deberá notificar a la otra Parte, sobre los puntos que ha elegido.

2. FRECUENCIAS:

- a. Durante los períodos indicados, se deberá limitar los servicios combinados regulares operados por las aerolíneas designadas de cada Parte en las rutas autorizadas de la siguiente manera:
 - (1) Del 12 de Junio de 1998 al 11 de Junio de 1999, 63 frecuencias semanales en viajes de ida y vuelta, con sujeción a la fórmula de conversión de la sección 3.
 - (2) Del 12 de Junio de 1999 al 11 de Junio del 2000, 77 frecuencias semanales en viajes de ida y vuelta, con sujeción a la fórmula de conversión de la sección 3.
 - (3) Del 12 de Junio del 2000 al 11 de Junio del 2001, 84 frecuencias semanales en viajes de ida y vuelta, sin sujeción a fórmula de conversión.
 - (4) Del 12 de Junio del 2001 al 11 de Junio del 2002, 91 frecuencias semanales en viajes de ida y vuelta, sin sujeción a fórmula de conversión.
- b. Durante los períodos indicados, se deberá limitar los servicios combinados regulares operados por las aerolíneas designadas de los Estados Unidos de América hasta puntos más allá a la República del Perú de la siguiente manera:

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

- (1) Del 12 de Junio de 1998 al 11 de Junio de 1999, desde puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a 3 puntos seleccionados en la República del Perú y más allá de la siguiente manera:

Siete (7) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Argentina
Siete (7) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Bolivia
Siete (7) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Chile

Durante este período, las aerolíneas designadas de Estados Unidos de América no podrán operar a Brasil, Paraguay y Uruguay, utilizando sus propias aeronaves, pero podrán ofrecer y vender, bajo acuerdos de código compartido, servicios operados por una aerolínea designada del Perú.



- (2) Del 12 de Junio de 1999 al 11 de Junio del 2000, desde puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a 6 puntos seleccionados en la República del Perú y más allá de la siguiente manera:

Siete (7) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Argentina
Siete (7) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Bolivia
Catorce (14) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Chile
Siete (7) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Brasil
Siete (7) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Paraguay
Siete (7) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Uruguay

- (3) Del 12 de Junio del 2000 al 11 de Junio del 2001, desde puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a cualquier punto en la República del Perú y más allá de la siguiente manera:

Catorce (14) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Argentina
Catorce (14) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Bolivia
Catorce (14) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Chile
Catorce (14) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Brasil
Catorce (14) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Paraguay
Catorce (14) frecuencias semanales de viajes ida y vuelta a Uruguay

- (4) A partir del 12 de Junio del 2001, desde puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a cualquier punto en la República del Perú y todos los puntos más allá.

- c. Los límites de frecuencia anteriores no se deberán aplicar a las operaciones de las aerolíneas de la República del Perú que sirven a un punto en Puerto Rico.
- d. En los servicios con acuerdos de código compartido, solamente se considerará los límites de frecuencias anteriores para aquellas aerolíneas que efectivamente realicen las operaciones.
- 
- 

3. FÓRMULA DE CONVERSIÓN

- a. Del 12 de Junio de 1998 al 11 de Junio de 1999, para servicios combinados, se deberá considerar las frecuencias de acuerdo a la siguiente fórmula de conversión:
- (1) DC-8, MD-80, B-707, B-727, B-737, B-757, A-320 o aeronaves similares serán consideradas como una (1) frecuencia.
 - (2) L-1011, DC-10, MD-11, A-300, A-330, B-767, B-747SP, B-777 y A-340 o aeronaves similares serán consideradas como una y media (1.5) frecuencias.
 - (3) Cualquier aeronave que opere con más de trescientos asientos será considerada como dos (2) frecuencias.
- b. Del 12 de Junio de 1999 al 11 de Junio del 2000, para servicios combinados, se deberá considerar las frecuencias de acuerdo a la siguiente fórmula de conversión:
- (1) DC-8, MD-80, B-707, B-727, B-737, B-757, A-320 o aeronaves similares serán consideradas como una frecuencia.
 - (2) L-1011, DC-10, MD-11, A-300, A-330, B-767, B-747, B-777 y A-340 o aeronaves similares serán consideradas como 1.5 frecuencias.
- c. No obstante las fórmulas de conversión de esta Sección, cada parte otorgará consideración favorable a las solicitudes de aerolíneas con servicios combinados de la otra Parte, para sustituir con aeronaves más grandes sus servicios regulares sin utilizar frecuencias adicionales.

B: LIMITACIONES APLICABLES A LOS SERVICIOS EXCLUSIVOS DE CARGA.

1. FRECUENCIAS:

Del 12 de Junio de 1998 al 11 de Junio de 1999, se deberá limitar a 42 frecuencias semanales en viajes de ida y vuelta los servicios regulares exclusivos de carga operados por las aerolíneas designadas de cada Parte en las rutas autorizadas.

2. RUTAS:

- a. Del 12 de Junio de 1998 al 11 de Diciembre de 1998, las aerolíneas que operen servicios exclusivos de carga designadas de los Estados Unidos podrán operar entre los Estados Unidos y el Perú vía cualquier punto o puntos intermedio(s), excluyendo puntos en México, Venezuela, y puntos en Colombia salvo Bogotá.
- b. Del 12 de Junio de 1998 al 11 de Junio de 1999, al operar en puntos más allá del Perú, las aerolíneas designadas de los Estados Unidos exclusivas de carga no



pueden llevar a cabo tráfico local entre el Perú y Argentina, Bolivia, Chile, Brasil, Paraguay o Uruguay.

C. LIMITACIONES APLICABLES AL CÓDIGO COMPARTIDO

Del 12 de Junio de 1998 hasta el 31 de Diciembre de 1999, las aerolíneas designadas de ambas Partes no operarán con acuerdos de código compartido con aerolíneas de terceros países en segmentos más allá del territorio de la otra Parte.

A partir del 12 de Junio de 1999, las aerolíneas designadas de ambas Partes, con servicios regulares combinados, podrán ofrecer y vender, bajo acuerdos de código compartido con aerolíneas designadas de la otra Parte, sin limitación, cualquier punto en todo el territorio de esa otra Parte.

D. LIMITACIONES A LAS OPERACIONES COMBINADAS DE FLETAMENTO

Del 12 de Junio de 1998 al 11 de Junio del 2002, las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho a realizar cada año, hasta 52 operaciones de fletamentos combinados de ida y vuelta, en rutas servidas por servicios regulares.

Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho a realizar una cantidad ilimitada de operaciones de fletamento combinados de ida y vuelta, en rutas no servidas por servicios regulares.

(Handwritten initials)

7
A.