B-1617

ACUERDO SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

Los Gobiernos de la República del Perú y de los Estados Unidos de América acuerdan que las disposiciones siguientes regirán las relaciones sobre aviación civil entre las Partes Contratantes durante la vigencia del presente Acuerdo:

ARTICULO I

PERMISO DE OPERACION DE LAS LÍNEAS AEREAS

1) Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho a designar a una o varias líneas aéreas para llevar a cabo el transporte aéreo internacional sobre las rutas establecidas en el Anexo I y, de conformidad con el presente Acuerdo, a revocar

o alterar dichas designaciones. Las designaciones o revocaciones antedichas serán notificadas a la otra Parte Contratante por escrito por vía diplomática.

2) Una de las Partes Contratantes al recibir la notificación de dicha designación de la otra Parte Contratante y las solicitudes de la línea aérea designada para obtener permisos de operación[1] y permisos técnicos[2] en la forma prescrita, concederá las autorizaciones y permisos apropiados con la menor dilación en los trámites, siempre y cuando:

---

1 Los permisos de operación se refieren a la licencia o autorización comercial conferida para la operación de servicios de transporte aéreo conforme a la legislación nacional de cada Parte Contratante.

2 El permiso técnico se refiere solamente a los permisos de seguridad y navegación concedidos por los organismos aeronáuticos competentes.

(a) La propiedad real y el control efectivo de dicha línea aérea estén en poder de la Parte Contratante que designa a la línea aérea, de nacionales de dicha Parte Contratante, o de ambos;

(b) La línea aérea designada esté capacitada para cumplir las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos aplicados normalmente a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que debe decidir sobre la solicitud o solicitudes, y;

(c) La Parte Contratante que designa a la línea aérea mantenga y administre las normas estipuladas en el Artículo IV (Seguridad) y el Artículo V (Seguridad de la Aviación).

ARTICULO II

CONCESION DE DERECHOS

1) Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante, para la operación de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, los siguientes derechos:

(a) El derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;

(b) El derecho a realizar escalas en su territorio sin derecho a tráfico;

(c) Los demás derechos estipulados en el presente Acuerdo.

2) Nada de lo estipulado en el párrafo 1) de este Artículo se interpretará en el sentido de que concede a las líneas aéreas de una de las Partes Contratantes el derecho a embarcar en un punto del territorio de la otra Parte Contratante tráfico local destinado a otro punto en el territorio de dicha otra Parte Contratante (cabotaje), excepto aquellos derechos derivados del uso de coterminales, como se indica en el Anexo 1 (Rutas y Capacidad).

ARTICULO III

APLICACION DE LAS LEYES

1) Las líneas aéreas de cada una de las Partes Contratantes deberán cumplir con las leyes y reglamentos pertinentes de la otra Parte Contratante en lo que a sus aeronaves se refiere, respecto a la entrada, permanencia o salida del territorio de la otra Parte Contratante, salvo que se disponga lo contrario en este u otro compromiso que obligue a ambas Partes Contratantes.

2) Las líneas aéreas de cada una de las Partes Contratantes adoptarán medidas apropiadas y razonables para garantizar que las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluidos reglamentos relativos a la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso de correo, reglamentos postales) serán cumplidos por o a nombre de sus pasajeros, tripulación o carga al entrar, salir del territorio de dicha Parte Contratante o durante la permanencia en el mismo.

ARTICULO IV

SEGURIDAD

1) Cada una de las Partes Contratantes reconocerá como válidos, para efectos de operar el transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o convalidadas por la otra Parte Contratante y aún vigentes, siempre y cuando los requisitos para el otorgamiento de dichos certificados o licencias sean por lo menos iguales a los requisitos mínimos que pudieran establecerse conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en lo sucesivo denominado el Convenio). Cada una de las Partes Contratantes podrá, sin embargo, rehusar reconocer como válidos para efectos de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

2) Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas relativas a las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte Contratante en relación con instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y la operación de las líneas

aéreas designadas. Si, con posterioridad a dichas consultas, una de las Partes Contratantes determinara que la otra Parte Contratante no aplica y administra eficazmente normas y requisitos de seguridad en estas áreas que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas conforme al Convenio, la otra Parte Contratante será informada de dicha determinación y de las medidas consideradas como necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte Contratante adoptará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender, revocar o limitar el permiso de operación o permiso técnico de la línea aérea o de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante en caso que la otra Parte Contratante no adopte tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

ARTICULO V

SEGURIDAD DE LA AVIACION

(1) Conforme a sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo.

(2) Las Partes Contratantes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.

(3) Las Partes Contratantes actuarán de conformidad plena con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a bordo de las 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, y el Convenio para la Represión de Actos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 aprobadas por ambas Partes Contratantes.

(4) Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones y reglamentos sobre seguridad de la aviación establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional; requerirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

(5) Cada Parte Contratante conviene en observar las disposiciones sobre seguridad requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada en el territorio de esa otra Parte Contratante y en adoptar las medidas apropiadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes prestará también atención positiva a toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

(6) Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulaciones, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones destinadas a poner término, en forma rápida y en condiciones de seguridad, a dicho incidente o amenaza.

(7) Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se atiene a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en este artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud será causa para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes de que haya transcurrido el plazo de 15 días.

ARTICULO VI

FIJACION DE TARIFAS

1) Las tarifas que se cobrarán por el transporte de pasajeros y carga, serán establecidas de acuerdo a las normas del país en que se originen los pasajeros y carga. El cumplimiento de esta disposición se acreditará mediante el boleto de pasaje o la carta de porte que autoriza el transporte por vía aérea.

2) Cada Parte Contratante podrá solicitar, para fines de información, la presentación o el registro con sus autoridades aeronáuticas de las tarifas propuestas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante para el transporte de pasajeros y carga a su territorio.

3) Las Partes Contratantes rechazan el principio de discriminación y reafirman el principio de igual acceso a tarifas aprobadas por autoridades competentes.

ARTICULO VII

COMPETENCIA LEAL

1) En ejecución del presente Acuerdo, cada una de las Partes Contratantes deberá permitir oportunidades justas y equitativas a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes para que puedan competir en el transporte aéreo internacional cubierto por el presente Acuerdo. Asimismo, eliminarán toda forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente a las líneas designadas de ambas Partes Contratantes.

2) Cada una de las Partes Contratantes se reserva su derecho de aplicar sus leyes en caso de incumplimiento por la otra Parte Contratante de las disposiciones de este Artículo en cuestiones tales como servicios de tierra, combustible y remesas.

ARTICULO VIII

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1) Las líneas aéreas de una Parte Contratante tendrán derecho a establecer y abrir oficinas y/o sucursales en el territorio de la otra Parte Contratante, y a anunciar, promover y comercializar los servicios ofrecidos por dichas líneas aéreas. La propaganda o los anuncios referentes a las rutas que no sean las especificadas en este Convenio, deberán indicar que dicho servicio en esas rutas es "con conexión" o "cambio de avión", y no "servicios a través de".

2) Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derechos, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a la entrada, permanencia, residencia y empleo, a ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante al personal administrativo, de venta, técnico, operativo y otro personal especializado requerido para la prestación del servicio de transporte aéreo materia del presente Acuerdo.

3) Cada línea aérea de una de las Partes Contratantes tendrá derecho a dedicarse a la venta del servicio de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante, directamente y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes.

ARTICULO IX

CARGOS Y SERVICIOS AL USUARIO

1) Los cargos al usuario impuestos por las autoridades competentes o por agentes autorizados por servicios prestados a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no discriminatorios. No se exigirá a las líneas aéreas el pago de cargos más altos que los pagados por las líneas aéreas de la Parte Contratante que impone el cargo, de conformidad con el Artículo 15 del Convenio.

ARTICULO X

CONSULTAS

Cada Parte Contratante podrá, en cualquier oportunidad, solicitar consultas relativas al presente Acuerdo. Dichas consultas deberán empezar a la brevedad posible, pero no después de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario. Ambas Partes Contratantes prepararán y presentarán durante dichas consultas pruebas de sustento de su posición con el objeto de facilitar la toma de decisiones. Las modificaciones al presente Acuerdo o de su Anexo que pudieran derivarse de estas consultas serán confirmadas mediante un canje de notas diplomáticas.

ARTICULO XI

TERMINACION

Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento después del 12 de diciembre de 1987, notificar por escrito por vía diplomática a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo terminará a medianoche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte Contratante) inmediatamente antes de cumplirse el primer año de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que las Partes Contratantes acuerden retirar la notificación antes de que expire dicho plazo.

ARTICULO XII

INSCRIPCION EN LA OACI

El presente Acuerdo y todas las enmiendas al mismo se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XIII

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entrará en vigor el 12 de junio de 1987 y permanecerá vigente hasta el 11 de junio de 1990, a menos que se prorrogue mediante canje de notas diplomáticas.

En fe de lo cual, los abajo firmantes debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en duplicado en Washington, D.C., a los 16 días de diciembre 1986, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la República del Perú

Elizabeth Hanford Dole

Por el Gobierno de los Estados Unidos de América

ANEXO I

RUTAS Y CAPACIDAD

A. SERVICIOS COMBINADOS (PASAJEROS, CARGA Y CORREO)

1. PARA EL PERU:

(a) RUTAS:

1) Desde el Perú vía puntos intermedios a los puntos coterminales de Miami, Florida, y Nueva York, Nueva York.[1]
2) Desde el Perú vía puntos intermedios a los puntos coterminales de Miami, Florida, y Orlando, Florida.[1]
3) Desde Péru vía puntos intermedios a Los Angeles, California.

(b) FRECUENCIAS ENTRE EL PERU Y LOS ESTADOS UNIDOS:[2]

---

1 La línea aérea o líneas aéreas designadas tendrán derecho de tráfico en esta ruta sólo respecto de los pasajeros que hayan sido transportados por la misma línea aérea designada desde su país de origen (tráfico stopover).

2 Por una frecuencia se entiende un vuelo de idea y vuelta semanal en aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho.

1) A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo y hasta la fecha en que sea aplicable lo dispuesto en el párrafo (d) de este punto 1), las líneas aéreas designadas del Perú podrán operar un máximo de 15 frecuencias por semana entre el Perú y los Estados Unidos de América con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho.

(c) FRECUENCIAS EN PUNTOS INTERMEDIOS Y MAS ALLA

1) A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas del Perú podrán operar las frecuencias especificadas en el párrafo A.1(b) vía los siguientes puntos intermedios:

(a) Ciudad Panamá, Panamá, con un máximo de 4.5 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;[3]

(b) Guayaquil, Ecuador, con un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

(c) Un punto[4] con un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

---

3 El número máximo de frecuencias por Panamá como punto intermedio se incrementará de 4.5 a 6 al término del sexto mes contados desde el inicio de las operaciones.

4 Este punto será escogido por el Gobierno de la República del Perú en Ecuador, Colombia, Costa Rica, Honduras, Guatemala, El Salvador o Jamaica. Escogido el punto, el Gobierno de la República del Perú lo notificará al Gobierno de los Estados Unidos de América mediante nota diplomática.

(d) Bogotá, Colombia, con un máximo de 3 frecuencias (sector ciego) por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

(e) Cali, Colombia, con un máximo de 1.5 frecuencias (sector ciego) por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

2) A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo y durante la vigencia del mismo, las líneas aéreas designadas del Perú podrán operar, de las frecuencias establecidas en el párrafo A.1(b), lo siguiente:

(a) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operadas más allá de Miami a Madrid, España, y otro punto adicional en Europa[5] a ser escogido por el Perú, la que se considerará una sola ruta.

(b) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operadas más allá de Nueva York a Montreal, Canadá.

---

5 Este punto será elegido por el Gobierno de la República del Perú y notificado al Gobierno de los Estados Unidos de América mediante nota diplomática.

(c) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operadas más allá de Los Angeles a Vancouver, Canadá.

(d) INCREMENTO

1) Las frecuencias a operar por las líneas aéreas designadas del Perú durante la vigencia del presente Acuerdo, teniendo en cuenta que las operaciones se iniciarán el 12 de junio de 1987, no excederán los siguientes límites máximos durante los períodos que se indican a continuación:

Primeros dieciocho meses

(12 de junio de 1987 al 11 de diciembre de 1988)

15

Ultimos dieciocho meses

(12 de diciembre de 1988 al 11 de junio de 1990)

16.5

2. PARA LOS ESTADOS UNIDOS:

(a) RUTAS:

1) Desde los Estados Unidos de América vía puntos intermedios a Lima, Perú.

(b) FRECUENCIAS ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS Y EL PERU:[6]

A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo y hasta la fecha en que sea aplicable lo dispuesto en el párrafo (d) de este punto 2, las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos de América podrán operar un máximo de 15 frecuencias por semana sobre rutas entre los Estados Unidos de América y el Perú con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho.

---

6 Por una frecuencia se entiende un vuelo semanal de ida y vuelta en aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho.

(c) FRECUENCIAS EN PUNTOS INTERMEDIOS Y MAS ALLA:

1) A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos de América podrán operar las frecuencias especificadas en el párrafo A.2(b) vía los siguientes puntos intermedios:

(a) Ciudad Panamá, Panamá, con un máximo de 4.5 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;[7]

(b) Guayaquil, Ecuador, con un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

(c) Quito, Ecuador, con un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

(d) Bogotá, Colombia, con un máximo de 3 frecuencias (sector ciego) por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

(e) Cali, Colombia, con un máximo de 1.5 frecuencias (sector ciego) por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

---

7 El número máximo de frecuencias por Panamá como punto intermedio se incrementará de 4.5 a 6 al término del sexto mes contados desde el inicio de las operaciones.

2) A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo y durante la vigencia del mismo, las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos de América podrán operar, de las frecuencias establecidas en el punto A.2(b), lo siguiente:

(a) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operadas más allá de Lima a La Paz, Bolivia, y más allá a Asunción, Paraguay, la que se considerará una sola ruta.

(b) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operados más allá de Lima sólo a Santiago de Chile, Chile.

(c) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operados más allá de Lima sólo a Buenos Aires, Argentina.

(d) INCREMENTO

1) Las frecuencias a operar por las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos durante la vigencia del presente Acuerdo, teniendo en cuenta que las operaciones se

iniciarán el 12 de junio de 1987, no excederán los siguientes límites máximos durante los períodos que se indican a continuación:

Primeros dieciocho meses

(12 de junio de 1987 al 11 de diciembre de 1988)

15

Ultimos dieciocho meses

(12 de diciembre de 1988 al 11 de junio de 1990)

16.5

B. Servicios exclusivamente de carga

1. PARA PERU

a) RUTA: Desde Lima, Perú, a Miami, Florida, vía la Ciudad Panamá, Panamá; Guayaquil, Ecuador (sector ciego); Bogotá y Cali, Colombia (sectores ciegos), como puntos intermedios.

b) Los vuelos sobre la ruta indicada en el párrafo a) se podrán operar de la siguiente forma: cuatro[8] frecuencias por semana con aeronoves de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho.

c) Las frecuencias que serán operadas por las líneas aéreas designadas del Perú exclusivamente de carga durante la vigencia del presente Acuerdo, teniendo en consideración que las operaciones comenzarán el 12 de junio de 1987, no excederán los límites máximos siguientes durante los períodos que se indican a continuación:

---

[8]Se entiende por frecuencia un vuelo semanal de ida y vuelta en una aeronave de fuselaje angosto o su equivalente ancho.

Primeros dieciocho meses

(Del 12 de junio de 1987 al 11 de diciembre de 1988)

4

Ultimos dieciocho meses

(Del 12 de diciembre de 1988 al 11 de junio de 1990)

5

2. PARA LOS ESTADOS UNIDOS:

a) RUTA: De Miami, Florida, a Lima, Perú, vía la Ciudad Panamá, Panamá; Guayaquil, Ecuador (sector ciego); Bogotá y Cali, Colombia (sectores ciegos), como puntos intermedios.

b) Los vuelos sobre las rutas indicadas en el párrafo a) supra podrán ser operados de la forma siguiente: cuatro frecuencias de fuselaje angosto[9] por semana o su equivalente de fuselaje ancho.

c) Las frecuencias que serán operadas por las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos exclusivamente de carga durante la vigencia del presente Acuerdo, teniendo en consideración que las operaciones comenzarán el 12 de junio de 1987, no excederán los límites máximos siguientes durante los períodos indicados a continuación:

Primeros dieciocho meses

(Del 12 de junio de 1987 al 11 de diciembre de 1988)

4

Ultimos dieciocho meses

(Del 12 de diciembre de 1988 al 11 de junio de 1990)

5

---

[9]Se entiende por frecuencia un vuelo semanal de ida y vuelta en una aeronave de fuselaje angosto o su equivalente ancho.

C. FORMULA DE CONVERSION

1. Salvo según se dispone en el inciso 2 de este párrafo, la fórmula de conversión para aeronaves será la siguiente:

1,5 aeronave de fuselaje angosto (DC-8, MD-80, B-707, B-727, B-737, B-757 o aeronave similar) será equivalente a una aeronave de fuselaje ancho (L-1011, DC-10, A-300, B-747-SP, B-767 o aeronave similar).

Una aeronave B-747-100 o similar será equivalente a dos aeronaves de fuselaje angosto.

2. Para vuelos operados con carga en el compartimento principal:

Aeronaves tales como L-1011, DC-10, A-300, B-767, B-747-SP o similares, o aeronaves tales como el DC-8, B-707, B-737, o similares, se contarán como un servicio de fuselaje angosto combinado y 0,5 servicio de fuselaje angosto exclusivamente de carga.

Los vuelos operados con aeronaves B-747-100 (combi) o similares se contarán como 1,5 servicio de fuselaje angosto combinado y un servicio de fuselaje angosto exclusivamente de carga.

D. FLEXIBILIDAD DE OPERACIONES

Cada una de las líneas aéreas designadas, en cualquier vuelo o en todos los vuelos y a su discreción, podrá operar vuelos en cualquier dirección o en ambas direcciones y sin limitación direccional o geográfica, servir puntos en las rutas en cualquier orden y omitir escalas en cualquier punto o puntos fuera del territorio de la Parte Contratante que haya designado dicha línea aérea, sin perder ningún derecho a llevar tráfico de otro modo permisible en virtud del presente Acuerdo.
Sin embargo, tales derechos de operación se enunciarán en los permisos de operación expedidos conforme a las leyes y reglamentos de las Partes contratantes. Además, las Partes Contratantes estarán obligadas a autorizar dicha flexibilidad de operaciones cuando se soliciten conforme a las leyes de las Partes Contratantes.

E. HORARIOS

Las líneas aéreas de cada una de las Partes Contratantes presentará sus horarios a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante con un mínimo de treinta días de antelación a la fecha de entrada en vigor del horario, y dichos horarios entrarán en vigor en la fecha prevista de vigencia

siempre que estén en conformidad con los términos de este Anexo. Los horarios se podrán presentar con menos de treinta días de antelación, con permiso especial, siempre que entrañen cambios tales como el día o la hora de operación. Las autoridades aeronáuticas sólo podrán negarse a aprobar los horarios presentados cuando éstos no se conformen a los términos del presente Acuerdo.

AIR TRANSPORT SERVICES AGREEMENT

The Governments of the Republic of Peru and the United States of America agree that the following provisions shall govern civil aviation relations between the Contracting Parties for the term of this Agreement:

ARTICLE I.

OPERATING AUTHORITY FOR AIRLINES

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines to conduct international air transportation over the routes established in Annex I and, in accordance with this Agreement, to withdraw or alter such designations. Such

designations or withdrawals shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels.

(2) On receipt of such a designation from one of the Contracting Parties and of applications in the prescribed form and manner from the designated airline for operating authorizations [1] and technical permissions, [2] the other Contracting Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both;

(b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications; and

---

[1] Operating authorizations refers to the requisite economic license or authority conferred for the operation of air transportation services pursuant to the national legislation of each Contracting Party.

[2] Technical permissions refers only to the safety and navigational authorities granted by the competent aeronautical bodies.

(c) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article IV (Safety) and Article V (Security).

ARTICLE II.

GRANT OF RIGHTS

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Contracting Party:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) the rights otherwise specified in this Agreement.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airlines to take on at one point in the territory of the other Contracting Party local traffic destined for another point in the territory of such other Contracting Party (cabotage), except those rights derived from the use of coterminals, as mentioned in Annex I (Routes and Capacity).

ARTICLE III.

APPLICATION OF LAWS

(1) The airlines of each Contracting Party shall comply with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party as regards to aircraft while entering, within or leaving the territory of that Contracting Party unless otherwise provided in this or any other obligation binding upon both Contracting Parties.

(2) The airlines of each Contracting Party shall take appropriate and reasonable measures to ensure that the laws and regulations of the other Contracting Party 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 its passengers, crew or cargo while entering, within or leaving the territory of that Contracting Party.

ARTICLE IV.

SAFETY

(1) Each Contracting 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 Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the International Civil Aviation Convention opened for signature at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter referred to as the Convention). Each Contracting 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 Contracting Party.

(2) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to

the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

ARTICLE V.

AVIATION SECURITY

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

(3) The Contracting Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, as approved by both Parties.

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and regulations established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and that operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

(6) 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 and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

(7) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds for a decision to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE VI.

PRICING

(1) The prices to be charged for the transportation of passengers and cargo shall be established in accordance with the rules of the country in which the passengers or cargo originate. Compliance with this provision shall be apparent from the ticket or airway bill which authorizes air transportation.

(2) Each Contracting Party may require, for informational purposes, notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged for carriage of passengers and cargo by the designated airlines of the other Contracting Party to its territory.

(3) The Contracting Parties reject the principle of discrimination and reaffirm the principle of equal access to prices approved by competent authorities.

ARTICLE VII.

FAIR COMPETITION

(1) In the implementation of this Agreement, each Contracting Party shall allow fair and equal opportunities for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement. Likewise, they will eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the designated airlines of both Contracting Parties.

(2) Each Contracting Party reserves its right to apply its laws in case of failure by the other Contracting Party to comply with the provisions of this Article in areas such as groundhandling, fuel and remittances.

ARTICLE VIII.

Commercial Opportunities

(1) The airlines of one Contracting Party shall have the right to establish and open offices and/or branches in the territory of the other Contracting Party and to advertise, promote and sell the services such airlines provide. The promotional materials or advertisements referring to routes not specified in this Agreement shall indicate that service along those routes is "with connection" or "change of plane", and not "service via".

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, stay, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation that is the subject of this Agreement.

(3) Each airline of one Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents.

ARTICLE IX.

USER CHARGES AND SERVICES

(1) User charges imposed by the competent charging authorities or authorized agents for services rendered to the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, and non-discriminatory. Airlines shall not be required to pay charges higher than those paid by the airlines of the charging Contracting Party in accordance with Article 15 of the Convention.

ARTICLE X.

CONSULTATIONS

Either Contracting Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but no later than 60 days from the date the other Contracting Party receives the request unless otherwise agreed. Both Contracting Parties shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of their position in order to facilitate decisions. Any revisions in this Agreement or its Annex which may result from such consultations shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE XI.

TERMINATION

Either Contracting Party may, at any time after 12 December 1987 give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting 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 Contracting Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period.

ARTICLE XII.

REGISTRATION WITH ICAO

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

ARTICLE XIII.

Entry into Force

This Air Transport Services Agreement will enter into force 12 June 1987, and shall remain in force until 11 June 1990, unless otherwise extended through an exchange of diplomatic notes.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Washington, D.C., this 16th day of December Nineteen hundred and Eighty-Six in the Spanish and English languages, both texts being equally authentic.

For the Government of
The United States of America

Elizabeth Hanford Dole

For the Government of
the Republic of Peru

ANNEX I

ROUTES AND CAPACITY

A. COMBINATION SERVICES (PASSENGERS, CARGO AND MAIL)

1. FOR PERU:

(a) ROUTES:

(1) From Peru via intermediate points to the coterminal points of Miami, Florida, and New York, New York.[1]

(2) From Peru via intermediate points to the coterminal points of Miami and Orlando, Florida.[1]

(3) From Peru via intermediate points to Los Angeles, California.

(b) FREQUENCIES BETWEEN PERU AND THE UNITED STATES:[2]

(1) From the effective date of the present Agreement, and until the date on which the provisions of paragraph (d) become applicable, the designated airlines of Peru may operate a maximum of 15 weekly narrow body frequencies, or their wide body equivalent, between Peru and the United States.

---

[1] The designated airline or airlines will have traffic rights along this route only with regard to the passengers it has transported from its homeland (stopover traffic).

[2] A frequency is defined as a weekly round trip flight with narrow body equipment or its wide body equivalent.

(c) FREQUENCIES AT INTERMEDIATE POINTS AND BEYOND

(1) From the effective date of the present Agreement, the designated airlines of Peru may operate the frequencies specified in paragraph A.1(b) via the following intermediate points:

(a) Panama City, Panama, with a maximum of 4.5 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;[3]

(b) Guayaquil, Ecuador, with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;

(c) A point[4] with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;

(d) Bogota, Colombia, with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent, on a blind sector basis;

(e) Cali, Colombia, with a maximum of 1.5 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent, on a blind sector basis;

---

[3] The maximum number of frequencies via the intermediate point in Panama will increase from 4.5 to 6 at the end of the sixth month after initiation of operations.

[4] This point will be selected by the Government of the Republic of Peru in Ecuador, Colombia, Costa Rica, Honduras, Guatemala, El Salvador or Jamaica. Once the point has been selected, the Government of the Republic of Peru will notify the Government of the United States by diplomatic note.

(2) From the effective date of this Agreement and during the period it is in force, the designated airlines of Peru may operate the frequencies specified in paragraph A.1(b) as follows:

(a) A maximum of 3 narrow body frequencies or their wide body equivalent may be operated beyond Miami to Madrid, Spain, and beyond to an additional point in Europe,[5] to be chosen by Peru. This will be considered to be one route.

(b) A maximum of 3 narrow body frequencies per week or their wide body equivalent may be operated beyond New York to Montreal, Canada.

(c) A maximum of 3 narrow body frequencies per week or their wide body equivalent may be operated beyond Los Angeles to Vancouver, Canada.

---

5 This point will be selected by the Government of the Republic of Peru and the Government of the United States will be notified by diplomatic note.

(d) GROWTH

(1) The frequencies to be operated by the designated airlines of Peru during the period this Agreement is in force, taking into account that operations will begin on 12 June 1987, shall not exceed the following maximum limits during the periods indicated below:

First Eighteen Months

(12 June 1987 to 11 December 1988)

15

Last Eighteen Months

(12 December 1988 to 11 June 1990)

16.5

2. FOR THE UNITED STATES:

(a) ROUTES:

(1) From the United States via intermediate points to Lima, Peru.

(b) FREQUENCIES BETWEEN THE UNITED STATES AND PERU:[6]

From the effective date of this Agreement and until such date as the provisions of paragraph (d) become applicable, the designated airlines of the United States may operate a maximum of 15 weekly narrow body frequencies or their wide body equivalent on routes between the United States and Peru.

---

6 A frequency is defined as a weekly round trip flight with narrow body equipment or its wide body equivalent.

(c) FREQUENCIES AT INTERMEDIATE POINTS AND BEYOND

(1) From the effective date of this Agreement, the designated airlines of the United States may operate the frequencies specified in paragraph A.2(b) via the following intermediate points:

(a) Panama City, Panama, with a maximum of 4.5 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;[7]

(b) Guayaquil, Ecuador, with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;

(c) Quito, Ecuador, with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;

(d) Bogota, Colombia, with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent, on a blind sector basis;

(e) Cali, Colombia, with a maximum of 1.5 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent, on a blind sector basis;

---

[7] The maximum number of frequencies via the intermediate point in Panama will be increased from 4.5 to 6 at the end of the sixth month from initiation of operations.

(2) From the effective date of this Agreement and during the period it is in force, the designated airlines of the United States may operate the frequencies specified in paragraph A.2(b) as follows:

(a) A maximum of 3 narrow body frequencies per week or their wide body equivalent may be operated beyond Lima to La Paz, Bolivia, and beyond to Asuncion, Paraguay, which will be considered as one route.

(b) A maximum of 3 narrow body frequencies per week or their wide body equivalent may be operated beyond Lima only to Santiago, Chile.

(c) A maximum of 3 narrow body frequencies per week or their wide body equivalent may be operated beyond Lima only to Buenos Aires, Argentina.

(d) GROWTH

(1) The frequencies to be operated by the designated combination airlines of the United States during the period this Agreement is in force, taking into account that operations will begin on 12 June 1987, shall not exceed the following maximum limits during the periods indicated below:

First Eighteen Months

(12 June 1987 to 11 December 1988)

15

Last Eighteen Months

(12 December 1988 to 11 June 1990)

16.5

B. ALL CARGO SERVICES

1. FOR PERU:

(a) ROUTE: From Lima, Peru, to Miami, Florida, via Panama City, Panama, Guayaquil, Ecuador (blind sector), Bogota and Cali, Colombia (blind sectors), as intermediate points.

(b) Flights over the route specified in paragraph (a) may be operated as follows: four[8] frequencies per week with narrow body aircraft or their wide body equivalent.

(c) The frequencies to be operated by the designated all cargo airlines of Peru during the period that this Agreement is in effect, taking into account that operations will begin on 12 June 1987, shall not exceed the following maximum limits during the periods that are indicated below:

First Eighteen Months

(12 June 1987 to 11 December 1988)

4

Last Eighteen Months

(12 December 1988 to 11 June 1990)

5

---

8 A frequency is defined as a weekly round trip flight with narrow body equipment or its wide body equivalent.

2. FOR THE UNITED STATES:

(a) ROUTE: From Miami, Florida, to Lima, Peru, via Panama City, Panama, Guayaquil, Ecuador (blind sector), Bogota and Cali, Colombia (blind sectors) as intermediate points.

(b) Flights over the route indicated in paragraph (a) above may be operated as follows: four narrow body frequencies[9] per week or their wide body equivalent.

(c) The frequencies to be operated by the designated all-cargo airlines of the United States during the period this Agreement is in force, taking into account that operations will begin on 12 June 1987, shall not exceed the following maximum limits during the periods indicated below:

First Eighteen Months

(12 June 1987 to 11 December 1988)

4

Last Eighteen Months

(12 December 1988 to 11 June 1990)

5

---

9 A frequency is defined as a weekly round trip flight with narrow body equipment or its wide body equivalent.

C. CONVERSION FORMULA

1. Except as provided in subparagraph 2 of this paragraph, the conversion formula for aircraft shall be as follows:

1.5 narrow body aircraft (DC-8, MD-80, B-707, B-727, B-737, B-757 or similar aircraft) shall be equivalent to one wide body aircraft (L-1011, DC-10, A-300, B-747-SP, B-767 or similar aircraft).

One B-747-100 or similar aircraft will be equivalent to two narrow body aircraft.

2. For flights operated with cargo on the main deck:

Aircraft such as L-1011, DC-10, A-300, B-767, B-747SP or similar aircraft or aircraft such as DC-8, B-707, B-737, or similar aircraft shall be counted as one narrow body combination service and .5 all-cargo narrow body service.

Flights operated with B-747-100 (Combi) or similar aircraft shall be counted as 1.5 narrow body combination service and one narrow body all-cargo service.

D. OPERATING FLEXIBILITY

Each designated airline may, on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions and without directional or geographic limitation, serve points on the routes in any order, and omit stops at any point or points outside the territory of the Contracting Party which has designated that airline without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

However, these operating rights shall be enunciated in the operating permits issued pursuant to the laws and regulations of the Contracting Parties. Further, the Contracting Parties will be obliged to authorize such operating flexibility when filed for pursuant to the laws of the Contracting Parties.

E. SCHEDULES

The airline of each Contracting Party will submit their schedules to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at least thirty days in advance of the effective date of the schedule, and such schedules will become effective on the proposed date of effectiveness, provided they conform with the terms of this Annex. The schedules may be submitted less than thirty days in advance, with special permission, as long as they involve changes such as in the day or hour of operations. The aeronautical authorities may only disapprove the submitted schedules when such schedules are not in conformance with the terms of this Agreement.