

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO

1. En la ciudad de Lima, capital de la República del Perú, en le 15 y 16 de setiembre de 2009, las Autoridades Aeronáuticas de la República del Perú y de la Región Administrativa Especial de la República Popular China (HKSAR), se reunieron para negociar un acuerdo de servicios aéreos y el otorgamiento de derechos de tráfico aéreo entre las dos partes.

2. Las consultas se realizaron en una atmósfera cordial y amigable. La relación de los miembros de cada delegación se encuentra adjunta como Anexo I al presente Memorándum.

3. Las dos delegaciones llegaron a los siguientes acuerdos:

ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS

4. Las dos partes han inicialado el texto de un Acuerdo de Servicios Aéreos (“Acuerdo”), adjunto como Anexo II a este MOU y recomendarán a sus respectivos Gobiernos la firma de este acuerdo a la brevedad, después de finalizar con las provisiones consignadas entre comillas y se completen los procedimientos internos de ambas partes.

RUTAS, CAPACIDAD Y DERECHOS DE TRAFICO

5. Las líneas aéreas designadas por HKSAR podrán atender los siguientes puntos en las rutas especificadas en el Anexo al Acuerdo:

HKSAR – Puntos Intermedios (excluyendo los puntos en China Continental y Taiwán)	– Puntos en la República del Perú	– Puntos más allá (excluyendo puntos en China Continental y Taiwan)
--	-----------------------------------	---

- Notes : (i) El tráfico puede ser abordado en HKSAR y desembarcado en cualquier punto(s) atendido(s), al cual se hace mención anteriormente o vice versa.
- (ii) Los puntos intermedios y puntos más allá a ser atendidos, serán seleccionados por la autoridad aeronáutica de HKSAR, quien podrá variarla cada cierto tiempo.

- (iii) La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de HKSAR puede(n) en cualquiera o en todos sus vuelos omitir hacer escala en un punto intermedio o punto más allá en la ruta antes mencionada, y puede(n) combinar todos los puntos en esa ruta en cualquier orden, siempre que los servicios acordados en la ruta antes mencionada se inicien en HKSAR.
- (iv) Excepto a lo consignado en el párrafo 9, no se podrá embarcar tráfico en un punto intermedio/punto más allá ni desembarcar en la República del Perú ni viceversa.

The designated airlines by Peru may serve the following points:

Puntos en la República del Perú	– Puntos intermedios (excluyendo puntos en China Continental y Taiwan)	– HKSAR	– Puntos más allá (excluyendo puntos en China Continental y Taiwan)
---------------------------------------	--	---------	---

- Notes :
- (i) El tráfico puede ser abordado en la República del Perú y desembarcado en cualquier punto(s) atendido(s), al cual se hace mención anteriormente o vice versa.
 - (ii) Los puntos intermedios y puntos más allá a ser atendidos, serán seleccionados por la autoridad aeronáutica de la República del Perú, quien podrá variarla cada cierto tiempo.
 - (iii) La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la República del Perú puede(n) en cualquiera o en todos sus vuelos omitir hacer escala en un punto intermedio o punto más allá en la ruta antes mencionada, y puede(n) combinar todos los puntos en esa ruta en cualquier orden, siempre que los servicios acordados en la ruta antes mencionada se inicien en la República del Perú.

(iv) Excepto a lo consignado en el párrafo 9, no se podrá embarcar tráfico en un punto intermedio/punto más allá ni desembarcar en HKSAR ni viceversa.

6. Cada delegación tiene entendido que, en principio, la capacidad de los servicios prestados entre HKSAR y la República del Perú será compartida por ambas partes. No obstante, ambas partes de manera conjunta, podrán determinar no cumplir con el principio de compartir la capacidad equitativamente para permitir flexibilidad en la operación de la aerolínea y para garantizar el poder contar con adecuada capacidad para cubrir la demanda del mercado.

7. Las dos delegaciones tienen entendido que nada en este Acuerdo limita los servicios de tercera y cuarta libertad con terceros países y que la línea aérea designada de cada una de las partes puede combinar estos servicios en una operación para transportar tráfico como se ha mencionado en los numerales 8 y 9, en las rutas especificadas en el Acuerdo, siempre y cuando los servicios acordados se originen en la parte respectiva.

Derecho de Capacidad

Tercera/Cuarta Libertad

8. Cada delegación tiene entendido que la línea o líneas aéreas designadas por cada parte, tendrán derecho a operar servicios semanales ilimitados en cada dirección en la ruta especificada usando cualquier tipo de aeronave.

Quinta Libertad

9. Las líneas aéreas designadas por cada parte, en conjunto, podrán operar hasta un total de 07 servicios por semana de pasajeros y/o carga con los derechos de tráfico de quinta libertad, usando cualquier tipo de aeronaves en cualquiera de los puntos intermedios en los Estados Unidos de Norteamérica en forma separada o combinada, siempre y cuando que el tráfico de quinta libertad transportada por los servicios mencionados, no excedan el 50% de la capacidad de la aeronave operada, calculada de manera agregada teniendo como base un mes calendario.



CODIGO COMPARTIDO

10. Una línea aérea designada de malquiera de las partes puede, sujeto a los numerales (10) a (25) siguientes, celebrar negociaciones de código compartido, ya sea como línea aérea-operativa (es decir: mantener el código de la línea aérea asociada en sus servicios) o como línea aérea comercializadora (es decir: colocar su código en los servicios de líneas aéreas asociadas) con respecto a los servicios aéreos con :

- una o más líneas aéreas de la misma parte;
- una o más líneas aéreas de la otra parte; y
- una o más líneas aéreas de uno o más de un tercer país.

Ruta con Código Compartido para HKSAR

11. Las líneas aéreas de HKSAR puede(n) celebrar negociaciones de código compartido según lo descrito en el numeral (9), respecto de los servicios aéreos en la siguiente ruta de cada dirección:

HKSAR	- Cualquier punto intermedio (excluyendo puntos en China Continental y Taiwan)	- Cualquier punto en la República del Perú	- Cualquier punto más allá (excluyendo puntos en China Continental y Taiwan)
-------	--	--	--

Notes

- (a) La(s) línea(s) aérea(s) de HKSAR puede(n) celebrar negociaciones de código compartido en la ruta anterior o en cualquier segmento de la misma, incluyendo servicios entre puntos en la República del Perú, siempre que los servicios se originen en HKSAR.
- (b) Cualquier punto intermedio o punto más allá puede omitirse en cualquiera o en todos los servicios, siempre que todos los servicios se originen en HKSAR.



Ruta con Código Compartido para la República del Perú

12. Las líneas aéreas de la República del Perú puede(n) celebrar negociaciones de código compartido según lo descrito en el numeral (9), respecto de los servicios aéreos en la siguiente ruta de cada dirección:

Cualquier punto en la República del Perú	-	Cualquier punto intermedio (excluyendo puntos en China Continental y Taiwan)	-	HKSAR	-	Cualquier punto más allá (excluyendo puntos en China Continental y Taiwan)
--	---	--	---	-------	---	--

Notes

- (a) La(s) línea(s) aérea(s) de la República del Perú puede(n) celebrar negociaciones de código compartido en la ruta anterior o en cualquier segmento de la misma, incluyendo servicios entre puntos en la HKSAR, siempre que los servicios se originen en la República del Perú.
- (b) Cualquier punto intermedio o punto más allá puede omitirse en cualquiera o en todos los servicios, siempre que todos los servicios se originen en la República del Perú.

13. Todas las líneas aéreas involucradas en los Acuerdos de código compartido deben considerar los derechos de tráfico subyacentes en la ruta o segmento en cuestión.

14. Todas las líneas aéreas comercializadoras deben sujetarse a los derechos de ruta de código compartido en la ruta o segmento en cuestión.

15. La(s) línea(s) aérea(s) de cualquier parte pueden transferir tráfico (es decir starburst) entre aeronaves involucradas en las operaciones de código compartido sin restricciones en cuanto al número, tamaño y tipo de aeronave.

16. Todo el tráfico transportado en los servicios de código compartido será considerado dentro del derecho de capacidad de la parte que

designa la línea operativa. No habrá límite en la capacidad ofrecida por la línea aérea comercializadora en los servicios de código compartido.

17. Una línea aérea comercializadora puede mantener y comercializar servicios de tercera y cuarta libertad en la ruta de código compartido o en el segmento en cuestión, pero la línea aérea comercializadora no puede ejercer derechos de quinta libertad o de o de escala en ruta de código compartido o en el segmento en cuestión.

18. Nada en estos acuerdos de código compartido otorga a la(s) aerolínea(s) de cualquiera de las partes derechos adicionales para aeronaves propias.

19. Cuando el acuerdo de código compartido se refiere a servicios al pasajero, cada aerolínea participante en el acuerdo de código compartido debe asegurar que el pasajero sea notificado, en el punto de venta del boleto del mencionado servicio acerca de cual aerolínea es la que opera cada segmento de su viaje. Además, cada aerolínea participante debe instruir para que sus agentes cumplan con la notificación requerida. La(s) aerolínea(s) designada(s) por ambas partes deben asegurarse de que la(s) otra(s) aerolínea(s) participante(s) del acuerdo, incluyendo la(s) aerolínea(s) del (los) tercer(os) país(es) también cumplan con lo arriba requerido.

20. Las autoridades aeronáuticas de ambas partes pueden requerir que la(s) aerolínea(s) participante(s) del acuerdo de código compartido presenten sus programas e itinerarios.

21. Las solicitudes, conforme a los acuerdos de código compartido, deberán ser presentadas por las aerolínea(s) que participa(n) de estos acuerdos de código compartido, a las autoridades aeronáuticas de ambas partes para su aprobación, por lo menos con 60 días de anticipación. Para determinar si la solicitud para una operación de código compartido puede ser aprobada, cada parte considerará los requisitos de la regulación y de las leyes de cada parte, incluyendo las implicancias en tema de competencia.

22. Cuando una solicitud para una operación de código compartido involucra una aerolínea de un tercer país, cualquiera de las partes podrá, como condición previa para conceder la aprobación según la regulación, llegar a un acuerdo con un tercer país de que éste último autorizaría o permitiría similares acuerdo de código compartido entre las aerolíneas de la parte que tramita este acuerdo y otras aerolíneas en servicios desde, hacia y vía el tercer país en cuestión.

Uso de aeronaves arrendadas

23. Las dos delegaciones también discutieron la propuesta de HKSAR sobre el uso de aeronaves arrendadas en el Anexo III. Ambas partes se comprometieron a discutir la propuesta en futuras reuniones.

24. Los representantes de HKSAR indicaron que ellos manejan un régimen tarifario de doble aprobación. Los representantes del Perú explicaron que ellos no podían aceptar un régimen tarifario de doble aprobación debido a restricciones legales. Ambas partes aceptaron de que HKSAR requiere que las tarifas de las aerolíneas designadas por ambas partes para transporte en las rutas especificadas será como sigue:

- (a) Las tarifas bajo el acuerdo podrán ser acordados por las aerolíneas designadas que buscan su aprobación, las que podrán consultar con otras aerolíneas que operan la ruta o parte de la misma, antes de proponer estas tarifas. Sin embargo, una aerolínea designada no deberá estar impedida de proponer, ni las autoridades aeronáuticas de aprobar cualquier tarifa, si esa aerolínea no llegó a un acuerdo con la otra aerolínea designada sobre la tarifa, o porque ninguna otra aerolínea se encuentra operando la misma ruta. La Referencia a "la misma ruta" corresponde a la ruta operada y no a la ruta especificada.
- (b) La tarifa propuesta para transporte en las rutas especificadas deben ser presentadas a las autoridades aeronáuticas por la línea aérea designada o aerolíneas que solicitan la aprobación, según lo requerido, por separado, por las autoridades aeronáuticas para divulgar las especificaciones referidas en el numeral (1) del Artículo 7

del Acuerdo. La tarifa propuesta deberá ser presentada con no menos de 60 días (o un período más corto según lo autorizado por las autoridades aeronáuticas) previos a la fecha de entrada en vigencia. La tarifa presentada deberá ser manejada como si se hubieran presentado a las autoridades aeronáuticas en la fecha en que es decepcionada por estas autoridades.

- (c) Cualquier tarifa propuesta puede ser aprobada por las autoridades aeronáuticas en cualquier momento y siempre que haya sido presentada de acuerdo al contenido del párrafo anterior; dicha tarifa se considerará aprobada por las autoridades aeronáuticas a no ser que, durante los 30 días después de haber sido presentada, las autoridades aeronáuticas que han atendido a la aerolínea designada o aerolíneas que requieran aprobación de esta tarifa emitan un documento oficial de desaprobación.
- (d) Sujeto al párrafo abajo mencionado, una tarifa establecida deberá permanecer válida hasta que otra tarifa la reemplace.
- (e) La validez de la tarifa no deberá extenderse en los casos siguientes:
 - (i) Cuando la tarifa tenga una fecha de expiración por más de 12 meses posterior a la fecha.
 - (ii) Cuando la tarifa no tenga fecha de expiración, por más de 12 meses después de la fecha en la que la tarifa de reemplazo se solicita a las autoridades aeronáuticas por la aerolínea designada.
- (f) Las autoridades aeronáuticas pueden cancelar la aprobación de cualquier tarifa aprobada o considerada para su aprobación, mediante un aviso previo de 90 días a la aerolínea designada que utiliza esa tarifa. La aerolínea dejará de usar esta tarifa al término de ese período.

25. Se conviene que cada parte puede designar aerolínea(s) en espera de la entrada en vigencia del Acuerdo. Asimismo, ambas partes convienen que el Acuerdo inicialado, pendiente su entrada en vigencia hasta el cumplimiento de los requisitos necesarios, servirá de guía para las autoridades aeronáuticas en la implementación de este memorándum administrativamente.

26. Las delegaciones convinieron que los acuerdos presentados en los numerales 5 a 25 podrían aplicarse administrativamente desde la fecha de la notificación por escrito por las autoridades aeronáuticas de la República del Perú.

Este Memorándum se firma en Lima, Perú en dos copias, en el 16 de setiembre de 2009 en los idiomas Inglés y Español. En caso de discrepancia, el Texto en Inglés prevalece.

For the delegation
of the Republic of Peru:

Mr. Ernesto Lopez Mareovich
Director General of Civil Aviation
Ministry of Transport and Communications
Republic of Peru

For the delegation of the
Hong Kong Special Administrative
Region of the People's Republic of
China:

Mr. Francis CHENG
Principal Assistant Secretary
Transport and Housing Bureau
Government of the HKSAR

ANEXO I

DELEGACIÓN HONGKONESA

Mr. Francis CHENG

Head of Delegation
Principal Assistant Secretary
Transport and Housing Bureau
Government of the Hong Kong Special
Administrative Region

Ms. Jenny CHAN

Principal Assistant Secretary (Designate)
Transport and Housing Bureau
Government of the Hong Kong Special
Administrative Region

Miss Queenie WONG

Assistant Secretary
Transport and Housing Bureau
Government of the Hong Kong Special
Administrative Region

Mr. James DING

Senior Government Counsel (Treaties & Law)
International Law Division
Department of Justice
Government of the Hong Kong Special
Administrative Region

OBSERVADORES

Mr. Angus BARCLAY

General Manager, International Affairs
Cathay Pacific Airways

Mr. Justin MURRAY

Manager, International Affairs
Cathay Pacific Airways

ANEXO I

DELEGACIÓN PERUANA

Ernesto López Mareovich	Jefe de la Delegación Director General de Aeronáutica Civil Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Juan Humberto Umeres Álvarez	Embajador Director Nacional de Soberanía y Límites Ministerio de Relaciones Exteriores
Juan Aurich Montero	Ministro Dirección de Asuntos Aéreos y del Espacio Ministerio de Relaciones Exteriores
Juan Carlos Pavic Moreno	Director de Certificaciones y Autorizaciones Dirección General de Aeronáutica Civil Ministerio de Transportes y Comunicaciones
María del Pilar Iberico Ocampo	Asesora de la Oficina de Política Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil Ministerio de Transportes y Comunicaciones
José Ignacio Mariátegui de Ascásubi	Funcionario de la Dirección de Asuntos Aéreos y del Espacio Ministerio de Relaciones Exteriores
Rosalina María Justina Gallardo Allemant	Segunda Secretaria Dirección de Asuntos Aéreos y del Espacio Ministerio de Relaciones Exteriores

OBSERVADORES

Julio López	Lan Perú
Alexander Carranza	Ministerio de Relaciones Exteriores



MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

1. In the city of Lima, capital of the Republic of Peru, on September 15th and 16th of 2009, the Aeronautical Authorities of the Republic of Peru and the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China (HKSAR) met for the purpose of negotiating an air services agreement and the granting of air traffic rights between the two sides.
2. The consultations were held in a friendly and cordial atmosphere. The delegation lists are attached as Annex I to this Memorandum.
3. The two delegations have reached the following understanding:

AIR SERVICES AGREEMENT

4. The two sides have initialled the text of an Air Services Agreement ("Agreement"), attached as Annex II to this Memorandum and would recommend to their respective Governments the signing of the Agreement as soon as possible, after finalizing the provisions in square brackets and fulfillment of internal procedures of both sides.

ROUTING, CAPACITY AND TRAFFIC RIGHTS

5. The designated airlines of the HKSAR may serve the following points on the routes specified in the Annex to the Agreement:

HKSAR	– Intermediate points (excluding points in the mainland of China and Taiwan)	– Points in the Republic of Peru	– Beyond points (excluding points in the mainland of China and Taiwan)
-------	--	--	---

Notes :(i) Traffic may be taken on board at the HKSAR and discharged at any point(s) to be served which is referred to above and vice versa.

- (ii) Intermediate points and beyond points to be served will be selected by the aeronautical authorities of the HKSAR, who may vary them from time to time.
- (iii) The designated airline(s) of the HKSAR may on any or all flights omit calling at any intermediate or beyond point(s) on the above-mentioned route, and may combine all the points on such route in any order, provided that the agreed services on the above-mentioned route begin at the HKSAR.
- (iv) Except as provided for in paragraph 9 below, no traffic may be taken on board at the intermediate/beyond points and discharged at points in the Republic of Peru and vice versa.

The designated airlines by Peru may serve the following points:

Points in the Republic of Peru	– Intermediate points (excluding points in the mainland of China and Taiwan)	– HKSAR – Beyond points (excluding points in the mainland of China and Taiwan)
--------------------------------------	--	--

- Notes :
- (i) Traffic may be taken on board at points in the Republic of Peru and discharged at any point(s) to be served which is referred to above and vice versa.
 - (ii) Points in the Republic of Peru, intermediate points and beyond points to be served will be selected by the aeronautical authorities of the Republic of Peru, who may vary them from time to time.
 - (iii) The designated airline(s) of the Republic of Peru may on any or all flights omit calling at any intermediate or beyond point(s) on the above-mentioned route, and may combine all the points on such route in any order, provided that the agreed services on the

above-mentioned route begin at points in the Republic of Peru.

- (iv) Except as provided for in paragraph 9 below, no traffic may be taken on board at the intermediate/beyond points and discharged at the HKSAR and vice versa.

6. It was also understood by each delegation that, in principle, capacity on services between the HKSAR and the Republic of Peru would be shared equally by the two sides. A departure from the principle of equal sharing of capacity might, however, be determined jointly by both sides to allow flexibility in airline operation and to ensure the provision of adequate capacity to meet the need of the market.

7. The two delegations understood that nothing in the Agreement would limit the third and fourth freedom services with third countries and the designated airline of each side may combine such services in an operation to carry traffic in paragraphs 8 and 9 below on the specified routes under the Agreement provided that the agreed services originate in the respective side.

Capacity Entitlement

Third/Fourth Freedom

8. It was also understood by each delegation that, the designated airline, or airlines taken together, of each side would be entitled to operate unlimited services per week in each direction on the specified routes using any aircraft type.

Fifth Freedom

9. The designated airline(s) of each side, taken together, may operate up to a total of 7 passenger and / or all cargo services per week in each direction with fifth freedom traffic rights using any aircraft type at any intermediate points in the United States of America, separately or in combination, provided that the fifth freedom traffic carried on the above

services should not exceed 50% of the capacity of aircraft operated, calculated in aggregate on a calendar month basis.

Code-sharing

10. A designated airline of either side may, subject to paragraphs 11 to 22 below, enter into code-share arrangements, whether as the operating airline (i.e. to carry partner airline(s)'s code on its own services) or marketing airline (i.e. to put its code on partner airline(s)' services), in respect of air services with :

- an airline(s) of the same side;
- an airline(s) of the other side; and
- an airline(s) of a third country or countries.

Code-share Route for the HKSAR

11. The airline(s) of the HKSAR may enter into code-share arrangements as described in paragraph 10 above in respect of air services on the following route in each direction :

HKSAR	- Any intermediate points (excluding points in the mainland of China and Taiwan)	- Any points in the Republic of Peru	- Any beyond points (excluding points in the mainland of China and Taiwan)
-------	--	--------------------------------------	--

Notes

- (a) The airline(s) of the HKSAR may enter into code-share arrangements on the above route or any segment(s) thereof, including services between points in the Republic of Peru, provided the services originate in the HKSAR.



- (b) Any intermediate or beyond point may be omitted on any or all services, provided that all services originate in the HKSAR.

Code-share Route for the Republic of Peru

12. The airline(s) of the Republic of Peru may enter into code-share arrangements as described in paragraph 10 above in respect of air services on the following route in each direction:

Any points in the Republic of Peru	- Any intermediate points (excluding points in the mainland of China and Taiwan)	- HKSAR	- Any beyond points (excluding points in the mainland of China and Taiwan)
------------------------------------	--	---------	--

Notes

- (a) The airline(s) of the Republic of Peru may enter into code-share arrangements on the above route or any segment(s) thereof, including services between points in the Republic of Peru, provided the services originate in the Republic of Peru.
- (b) Any intermediate or beyond point may be omitted on any or all services, provided that all services originate in the Republic of Peru.

13. All operating airlines involved in the code-share arrangements are required to hold the underlying traffic rights on the route or segment concerned.

14. All marketing airlines are required to hold the code-share routing rights on the route or segment concerned.

15. The airline(s) of either side will be permitted to transfer traffic (i.e. starburst) between aircraft involved in the code-share operations without restriction as to number, size and type of aircraft.

16. All traffic carried by the code-shared services will be counted against the capacity entitlement of the side designating the operating airline.

There will be no limitation on capacity to be offered by the marketing airline on code-shared services.

17. A marketing airline may hold out and market third and fourth freedom services on the code-shared route or segment concerned, but no fifth freedom or stopover rights may be exercised by the marketing airline on the code-shared route or segment concerned.

18. Nothing in these code-share arrangements will provide the airline(s) of either side with any additional own-operated aircraft rights, apart from the ability to enter into code-share arrangements as stipulated above.

19. Where the code-share arrangement relates to passenger services, each airline participating in the code-share arrangement has to ensure that the passenger is notified at the point of sale of a passenger ticket for such service as to which airline is the actual operating airline in respect of each segment of his journey. Furthermore, each participating airline has to instruct its agents to comply with this notification requirement. The designated airline(s) of both sides have to ensure that other airline(s) participating in the code-share arrangement including third country airline(s) would also comply with the above requirement.

20. The aeronautical authorities of both sides may require the airline(s) participating in the code-share arrangements to file schedules and timetables with them.

21. Applications in accordance with the above code-share arrangements have to be submitted by the airline(s) participating in code-share arrangements to the aeronautical authorities of both sides for approval at least 60 working days in advance. In determining whether an application for code-sharing operation should be approved, each side may take into account the normal regulatory requirements and the requirements in the domestic law of each side, including competition implications.



22. Where an application for code-sharing operation involves a third country airline, either side may, as a condition precedent to giving the normal regulatory approval, obtain an understanding with that third country that the latter would authorise or allow comparable code-sharing arrangements between the airlines of the side seeking such understanding and other airlines on services to, from and via the third country concerned.

Used of Leased Aircraft

23. The two delegations also discussed the HKSAR's proposal on the use of leased aircraft at Annex III. Both sides undertook to further discuss the proposal in future consultations.

Tariffs

24. The HKSAR side indicated that it adopts a double-approval tariff regime. The Peruvian side explained that it could not accept a double approval tariff regime because of its legal constraints. It was understood by both sides that the HKSAR would require the tariffs to be charged by the designated airline(s) of both sides for carriage on the specified routes as follows:

- (a) The tariffs under the Agreement may be agreed by the designated airlines seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline should not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities from approving, any tariff, if that airline has failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. Reference to "the same route" is to the route operated, not the specified route.
- (b) The proposed tariff for carriage on the specified routes should be filed with the aeronautical authorities by the designated airline or airlines seeking the approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of Article 7 of the Agreement. It should be filed not less than 60 days (or such shorter period as

the aeronautical authorities may allow) before the proposed effective date. The proposed tariff should be treated as having been filed with the aeronautical authorities on the date on which it is received by the aeronautical authorities.

- (c) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities at any time and, provided it has been filed in accordance with the preceding paragraph, should be deemed to have been approved by the aeronautical authorities unless, within 30 days after the date of filing, the aeronautical authorities have served on the designated airline or airlines seeking approval of such tariff written notice of disapproval.
- (d) Subject to the paragraph (e) below, a tariff established should remain valid until a replacement tariff has been established.
- (e) the validity of a tariff should not be prolonged by virtue of paragraph (d) above:
 - (i) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;
 - (ii) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities by a designated airline.
- (f) The aeronautical authorities may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline should cease to charge such tariff at the end of that period.

25. It was understood that each side may designate airline(s) pending the entry into force of the Agreement. It was further understood by both sides that the initialled Agreement, pending its entry into force after fulfillment of the necessary requirements, would provide guidance for the aeronautical authorities in implementing this Memorandum on an administrative basis.

77

26. The delegations understood that the arrangements set out in paragraphs 5 to 25 above would be applied on an administrative basis from the date of the written notification by the aeronautical authorities of the Republic of Peru.

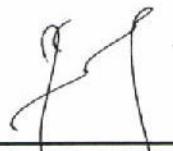
This Memorandum is signed in Lima, Peru, in two copies, on September 16th, 2009, in the English and the Spanish languages. In case of divergence, the English text prevails.

For the delegation
of the Republic of Peru:



Mr. Ernesto Lopez Mareovich
Director General of Civil Aviation
Ministry of Transport and
Communications
Republic of Peru

For the delegation of the
Hong Kong Special Administrative
Region of the People's Republic of
China:



Mr. Francis CHENG
Principal Assistant Secretary
Transport and Housing Bureau
Government of the HKSAR